
STRATEGIE LOGISTIQUE DU TERRITOIRE

ETAT DES LIEUX
ATELIERS COLLABORATIFS
PRECONISATIONS



Mars 2025

Sommaire

1 Préambule	4
1.1 Pourquoi une stratégie logistique du territoire ?.....	4
2 Diagnostic territorial de la logistique	6
2.1 Le potentiel de la Martinique en matière de Commerce international et d'Export	7
2.1.1 Etat des lieux et chiffres clés	7
a. Un potentiel à l'export peu exploité	8
b. Grille AFOM	13
2.1.2 Principaux enjeux et pistes d'action identifiés.....	14
2.2 L'évaluation de l'offre existante de transports et des opportunités de marchés.....	16
2.2.1 Etat des lieux et chiffres clés	16
a. Description des marchés dans la zone Caraïbe	18
b. Focus sur la problématique de la Redevance Océanique dans le secteur de l'aérien	20
c. Grille AFOM	21
2.2.2 Principaux enjeux et pistes d'action identifiés	22
2.3 Les infrastructures et leurs fonctionnalités.....	25
2.3.1 Etat des lieux et chiffres clés	25
a. Le Grand Port de Martinique.....	25
b. L'aéroport international	29
c. Intégration logistique de la Martinique dans les chaînes mondiales.....	31
d. Focus sur la stratégie de HUB.....	35
e. Focus sur l'innovation logistique - Le déploiement de Drones	35
f. Etat des lieux des infrastructures caribéennes	36
g. Présentation du cadre réglementaire national et international	36
h. Présentation du projet de zone franche	40
i. La Synergie de réussite d'une stratégie logistique holistique et intégrée	41
j. Focus sur le passage de l'offshoring au nearshoring.....	42
k. Grille AFOM	45
2.3.2 Principaux enjeux et pistes d'action identifiés	46
2.4 L'étude de la création d'un corridor vert et digital	48
2.4.1 Etat des lieux du cadre réglementaire et technique	48
a. Le cadre Européen.....	48
b. Le cadre National : La Stratégie portuaire.....	49
c. Le cadre National : La Stratégie aéroportuaire	50
e. L'intérêt d'un Hôtel Logistique	51
f. Focus sur le développement de la logistique connectée	53

g.	Focus sur le projet de site pilote Amérique Latine LAC EFTi4ALL	53
h.	Grille AFOM	56
2.4.2	Principaux enjeux et pistes d'action identifiées.....	57
2.5	Les formations disponibles sur le territoire, en matière de logistique et chaînes d'approvisionnement	59
2.5.1	Etat des lieux des formations dispensées sur le territoire	59
a.	Panorama des formations	59
b.	Grille AFOM	71
2.5.2	Principaux enjeux et pistes d'action identifiées.....	72
3	Plan d'actions préconisées	75
4	Glossaire	81
5	Références bibliographiques.....	86
6	Liste des panélistes et participants aux ateliers.....	90
7	ANNEXE.....	92

1 Préambule

1.1 Pourquoi une stratégie logistique du territoire ?

La compétitivité d'un territoire est liée à sa connexion au monde, c'est-à-dire à sa performance logistique et économique.

Le secteur de la logistique regroupe tous les intervenants opérant dans l'organisation et la gestion des flux de marchandises, de personnes et de données immatérielles, d'un point à un autre. Méconnue, la dimension logistique est cependant de plus en plus intégrée dans les documents de développement et d'aménagement (SRADDET, SCoT, PDU, etc.). Elle s'articule ainsi avec le transport, l'aménagement, l'activité économique et le développement durable...

En Martinique, 85% des importations proviennent de France et moins de 10% de la Caraïbe (chiffres 2022).

Selon une étude de l'Association des Etats de la Caraïbe (AEC) réalisée en 2017, les coûts logistiques représentaient au moins 35 % de la valeur du produit. C'est dire l'impact de ceux-ci sur l'économie dans son ensemble et en particulier, sur « la vie chère ».

Dans les Outre-Mer français, cette problématique de « vie chère » est récurrente car ces anciennes colonies subissent toujours le poids de l'histoire avec comme héritage, un modèle de développement économique et un choix de routes logistiques qui placent l'ancienne métropole comme élément central à enrichir avec des « territoires périphériques » à utiliser.

En 1930, Gaston Monnerville, déclarait en parlant de la France et du pacte colonial : « C'est une vieille institution, datant de Richelieu. Elle n'évolue pas. Dans les instructions données en 1765, par Louis XV au comte d'Emery, gouverneur de la Martinique, on lit : « Les colonies sont établies pour l'utilité de leur métropole. Elles doivent en consommer les produits. »

Depuis, le pacte sévit toujours....

Ainsi, modèle économique et système logistique d'un territoire sont interdépendants.

La Martinique doit désormais s'appuyer sur ses propres stratégies logistiques, rééquilibrer son développement interne et s'interconnecter à son environnement naturel, en ayant une meilleure compréhension des enjeux géostratégiques, ainsi qu'une maîtrise de ses chaînes d'approvisionnement et de sa connectivité avec la Grande Caraïbe et plus largement avec le reste du monde.

Le transport est l'un des maillons principaux des chaînes logistiques, en permettant le transfert des personnes et des biens d'un lieu à un autre, il est un outil privilégié de mobilité et de l'aménagement de l'espace. Les différents modes de transport et les infrastructures sont des marqueurs de territoires et des facteurs de mise en réseau.

La Martinique, d'une superficie de 1128 km², située à près de 7000 km de la France hexagonale, fait partie des 9 régions ultrapériphériques de l'Union européenne, statut qui devrait lui permettre de bénéficier de mesures particulières tels que les Accords de Partenariats Economiques (APE) pour faciliter la coopération économique régionale et le commerce international. Par son positionnement géographique, la Martinique est donc une interface entre l'Europe et la Grande Caraïbe et doit pouvoir bénéficier de ce double marché.

Par une approche holistique et intégrée, l'étude des chaînes d'approvisionnement et plus largement de la connectivité du territoire avec le reste du Monde, a pour objectif de dresser un état des lieux de la performance des systèmes logistiques, et des leviers à actionner pour améliorer le développement durable de la Martinique.

Ce travail de recherches, de concertations et de définitions d'actions répond aux enjeux de la logistique du territoire.

2 Diagnostic territorial de la logistique

Notre tissu économique est constitué à plus de 95 % de très petites entreprises concentrées sur le marché intérieur. Les plus grosses quant à elles, sont très peu présentes à l'export, bien que disposant d'équipements performants cofinancés par des fonds européens. De ce fait, la capacité de production n'est pas optimisée et ne s'inscrit pas dans une recherche d'économies d'échelle.

La Martinique dispose donc d'une marge de manœuvre pour rééquilibrer sa balance commerciale, en développant l'export autour d'activités économiques créatrices de richesse et d'emplois.

Le contexte post covid-19, la guerre en Ukraine, les tensions diplomatiques à l'échelle régionale et internationale, l'instabilité politique au niveau national et le risque accru de catastrophes naturelles avec les changements climatiques, nous contraignent à rendre notre territoire plus autonome et résilient.

Le « new normal » évoqué dans cette ère post-pandémie est une invitation à un développement endogène soutenu, une recherche systématique d'économies d'échelles, avec davantage de sourcing et de production à l'échelle locale et régionale (Near shoring).

La Martinique est un territoire français et européen appartenant à un vaste ensemble, dénommé la Grande Caraïbe (du plateau des Guyanes jusqu'au Golfe du Mexique).

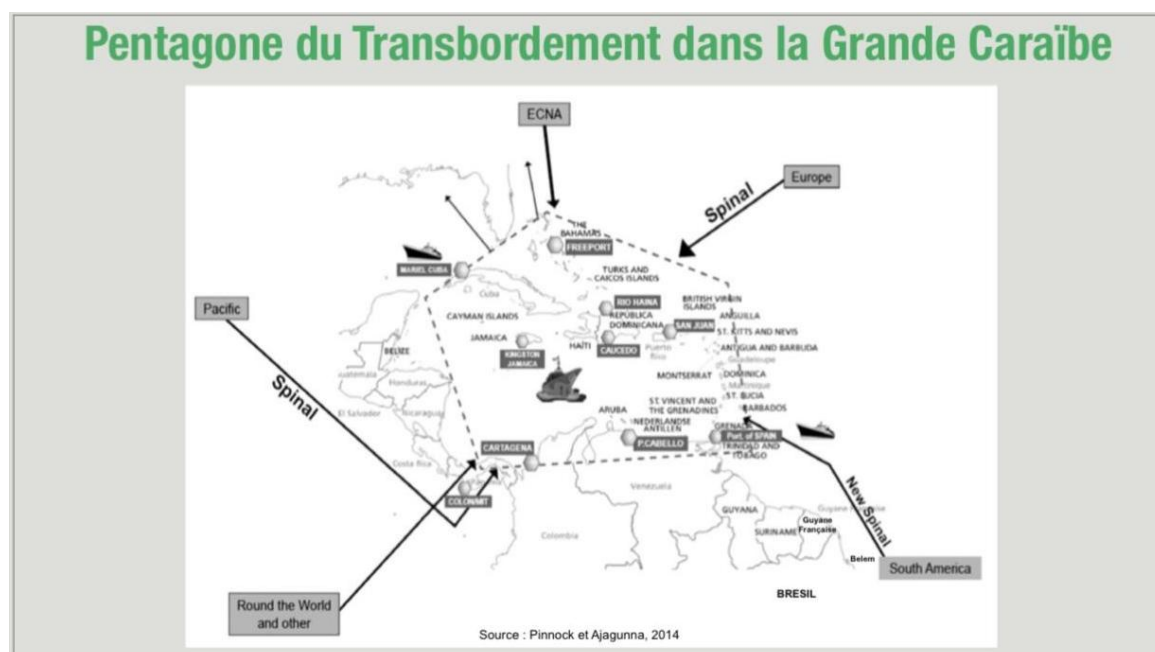


Figure 1 Pentagone du Transbordement dans la Grande Caraïbe. Pincock et Ajagunna, 2014 ; *ECNA East Coast North America

A ce titre, elle bénéficie d'une position géostratégique lui permettant de se positionner comme porte d'entrée et de sortie entre la Grande Caraïbe et l'Union Européenne, à

conditions d'offrir des solutions logistiques (règlementaires, techniques, technologiques, fiscales et douanières...) facilitant les échanges commerciaux et l'insertion dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Dans le cadre d'une approche holistique et intégrée, la Collectivité Territoriale de Martinique a organisé du 26 avril au 22 décembre 2023 des ateliers collaboratifs sur les thématiques suivantes :

- Le commerce international et le développement de l'export
- L'évaluation de l'offre de transport existante et l'analyse des opportunités de marchés
- L'étude des infrastructures maritimes, aériennes, terrestres et numériques
- L'étude de la création d'un corridor vert et numérique Caribéen
- L'analyse des formations disponibles sur le territoire, en matière de logistique et chaînes d'approvisionnement

2.1 Le potentiel de la Martinique en matière de Commerce international et d'Export

2.1.1 Etat des lieux et chiffres clés

En 2021, hors produits pétroliers, les importations se chiffrent à 2,7 milliards d'euros (+14,0 %). Elles proviennent principalement de l'Hexagone et des départements français d'Amérique, qui sont les principaux fournisseurs de la Martinique. Ces partenaires commerciaux fournissent principalement des biens de consommation non durables (produits agroalimentaires, textiles, chaussures) et des biens d'investissement (voitures, machines et équipements industriels, produits informatiques).

Concernant les exportations (hors produits pétroliers), la Martinique a exporté des produits pour une valeur totale de 232,9 millions d'euros (+2,7%) en 2022. Ce sont pour l'essentiel des produits agroalimentaires (rhum, sodas et eaux) et des produits agricoles (bananes).

Le solde des échanges extérieurs de biens, hors produits pétroliers, atteint -2,4 milliards d'euros en 2022. Le taux de couverture des exportations par les importations est structurellement faible et évolue autour de 10 % depuis 2010. En 2022, il atteint 8,7 % (-1,0 point sur un an).

Avec 2,7 milliards d'euros de marchandises importées, elles représentent 85% des flux France Martinique.

En volume, hors produits pétroliers, les exportations se replient (-5,8 %) en lien avec la baisse des exportations des biens de consommation (-27,1 %) et des biens d'investissement (-2,7 %). Côté importations, hors produits pétroliers, les échanges sont en progression (+6,5 %) grâce aux importations des biens de consommation (+4,4 %) et des produits agricoles (+11,2 %).

(Synthèse d'activité 2022 – IEDOM)



Source : Grand port maritime de la Martinique

Figure 2 Trafic de marchandises au Grand port maritime de Martinique

a. Un potentiel à l'export peu exploité

Échanges des 16 derniers trimestres (en millions d'euros)

EXPORTATIONS

Produits principaux	En millions d'euros	Part (1)
C19Z Produits de la cokéfaction et du raffinage	20	45,2
E38Z Déchets ; récupération de matériaux	7	16,1
C11Z Boissons	5	11,2
C30A Navires et bateaux	2	5,5
B08Z Autres produits des industries extractives	2	4,3

(1) La part (%) du département est calculée par rapport au total de la région

Figure 3 Exportations enregistrées par le Grand port maritime de Martinique 2023

Cokéfaction : La cokéfaction est un procédé par lequel les résidus lourds issus de la distillation du pétrole ainsi que ceux issus du craquage sont transformés en produits pétrolier légers. Ce procédé peut être considéré comme un type de craquage permettant de transformer une partie des produits lourds en produits légers plus intéressants du point de vue économique.

IMPORTATIONS**En millions
d'euros****Part
(1)****Produits principaux**

C19Z Produits de la cokéfaction et du raffinage	382	27,3
B06Z Hydrocarbures	302	21,6
C29A Véhicules automobiles ; carrosseries automobiles ; remorques et semi-remorques	161	11,5
E38Z Déchets ; récupération de matériaux	42	3,0
C28A Machines et équipements d'usage général	36	2,6

(1) La part (%) du département est calculée par rapport au total de la région

Figure 4 Importations enregistrées par le 8

Les pays clés - Période des 4 derniers trimestres 3T2022 - 2T2023

EXPORTATIONS**Pays principaux****En millions
d'euros****Part
(1)**

BQ Bonaire St Eustache Saba	10	23,0
VI Iles Vierges des Etats-Unis	9	20,4
US EUAN	3	7,5
QU Pays non classifiés ailleurs	2	5,2
ES Espagne	2	4,4

Figure 5 Destinations des exportations depuis le Grand port de Martinique 3T2022 à 2T2023

IMPORTATIONS

Pays principaux	En millions d'euros	Part (1)
US EUAN	428	30,6
NO Norvège (yc Svalbard)	200	14,3
CN Chine	98	7,0
CA Canada	79	5,6
ES Espagne	61	4,4

(1) La part (%) du département est calculée par rapport au total de la région

Figure 6 Provenances des importations Grand port maritime de Martinique 2023

Nature des données présentées

- *Echanges de biens*
- *Données CAF à l'import, FAB à l'export*
- *Données brutes*
- *Données en nomenclature agrégée : estimées des données tardives et des non répondantes*
- *Données détaillées en CPF et en NC8: non estimées des données tardives et des non répondantes*
- *Non estimées des données sous le seuil*
- *Non compris le matériel militaire*

La Caraïbe est une zone extrêmement active en termes d'échanges commerciaux. L'espace caribéen offre de réelles opportunités à la Martinique en terme de perspectives de marché, au-delà de l'aspect de la proximité géographique, notamment le Canal de Panama et sa zone de chalandise.

ECCU visible trade statistics, 2014-21

(XCD million)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total exports	996.8	1,032.4	803.74	790.8	643.9	768.9	619.4	598.3
Total imports	7,031.3	6,688.81	7,008.1	7,219.1	8,485.6	8,324.6	6,425.5	7,416.7
Trade balance	-6,034.5	-5,656.4	-6,204.4	-6,428.3	-7,842.2	-7,555.8	-5,806.0	-6,818.4
IMPORTS	7,031.3	6,688.8	7,008.1	7,219.1	8,485.6	8,324.6	6,425.5	7,416.7
Food & live animals	1,396.8	1,388.5	1,399.9	1,432.6	1,570.1	1,624.6	1,423.41	1,564.2
Beverages and tobacco	263.9	288.6	297.8	331.0	334.4	333.0	238.7	263.0
Crude materials, inedible except fuels	133.9	151.9	154.7	152.8	201.9	182.8	145.1	185.1
Mineral fuels & related materials	1,552.1	1,016.5	995.2	961.2	1,351.5	1,161.3	784.6	1,069.4
Animal & vegetable oils, fats & waxes	27.9	34.6	27.8	26.3	33.3	30.5	30.7	36.5
Chemicals & related products	481.3	538.9	555.8	549.6	638.9	643.2	596.5	703.7
Manufactured goods	969.7	984.2	1,064.8	1,126.7	1,373.5	1,370.4	1,002.3	1,197.0
Machinery & transport equipment	1,368.4	1,360.3	1,581.9	1,657.9	1,810.9	1,837.6	1,421.5	1,550.5
Miscellaneous manufactured articles	834.5	919.6	929.7	979.1	1,143.1	1,086.2	775.6	844.7
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Commodities & transactions not classified elsewhere in SITC	2.8	5.7	0.6	1.9	27.9	54.9	6.9	2.6

Source: ECCB, *Real Sector Statistics – Selected Visible Trade Statistics*. Viewed at: <https://www.eccbcentralbank.org/statistics/trades/country-report>.

Figure 7 Statistiques des échanges visibles de l'ECCU Estern Caribbean Currency Union, 2014-21

Les pays membres de l'Organisation des Etats de la Caraïbe de l'Ouest (OECCO) se sont spécialisés dans des créneaux d'exportations précis, en cohérence avec les spécificités de leurs territoires et celles de la région.

Services Dependent	Light Manufacturing Dependent
Antigua and Barbuda	Dominican Republic
Bahamas, The	Haiti
Barbados	
Dominica	Agriculture and Food Dependent
Grenada	Guyana
Jamaica	Belize
St. Kitts and Nevis	
St. Lucia	Natural Resources Dependent
St. Vincent and the Gr.	Suriname
	Trinidad and Tobago

Figure 8 Typologies des exportations des pays de l'OECCO, 2024

Notre balance commerciale est historiquement déficitaire car notre modèle de développement économique est basé sur un flux unidirectionnel à l'import massif France – Martinique, qui dépasse de loin la valeur des produits exportés.

Les produits pétroliers pèsent pour près de 50% du chiffre d'affaires de l'export martiniquais. Or, la tendance est à **une industrie «zéro net»***. Les directives internationales présentées lors de la COP 21, fixent en effet aux états membres l'obligation de remplacer l'énergie polluante

produite par des centrales au charbon, gaz et pétrole par de l'énergie issue de sources renouvelables, à horizon 2030.

Ainsi, il convient de s'interroger sur ce qui pourrait remplacer à l'avenir ce produit à forte valeur ajoutée dans notre balance commerciale à l'export ?

**Le règlement pour une industrie « zéro net » est une initiative découlant du plan industriel du pacte vert pour l'Europe, qui vise à accroître la production de technologies propres dans l'UE. Il convient pour cela d'augmenter la capacité de l'UE à produire des technologies qui soutiennent la transition vers une énergie propre et dont le fonctionnement entraîne des émissions de gaz à effet de serre extrêmement faibles ou nulles, voire négatives.*

Ce règlement attirera les investissements et améliorera les conditions d'accès au marché des technologies propres dans l'UE. L'objectif est que la capacité de production globale des technologies « zéro net » stratégiques de l'Union atteigne ou approche au moins 40 % des besoins de déploiement de l'Union d'ici à 2030. Le règlement accélérera les progrès concernant la réalisation des objectifs de l'UE en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 et la transition vers la neutralité climatique d'ici à 2050. Il stimulera également la compétitivité de l'industrie de l'UE, en créant des emplois de qualité et en soutenant les efforts de l'UE pour devenir indépendante sur le plan énergétique.

INTERNE	ATOUTS - La Martinique est une région ultrapériphérique (Art. 349 TFUE), et de ce fait les politiques publiques européennes y sont applicables, - L’Accord de partenariat économique (APE) entre l’UE et le CARIFORUM, facilitant les échanges de marchandises, de services et les investissements, est applicable à la Martinique (signé le 15.10.2008) - L’Accord de partenariat économique (APE) entre l’UE, l’Amérique centrale et les pays andins, facilitant les échanges, est applicable à la Martinique (signé le 28.06.2012) - De l’information et du conseil en ligne gratuit et personnalisé sont délivrés par la Douane aux importateurs et exportateurs (Pôle Action Economique) - Un accompagnement sur mesure par la Douane, à la simplification de la réglementation - Existence de postes de contrôle aux frontières (PCF), permettant d’assurer la qualité sanitaire des marchandises arrivant sur le territoire, - Le Comité Interministériel des Outre-Mer (CIOM) a validé le 18 juillet 2023, le principe de zones franches pour le développement de zones manufacturières, destinées notamment à l’export	FAIBLESSES 85 % des flux de marchandises sont des biens domestiques et proviennent de la France hexagonale, - L’octroi de mer est perçu par l’UE comme un frein à la libéralisation du commerce des marchandises - Coût élevé de la main d’œuvre et du transport, ainsi que multiplication des intermédiaires tout au long des chaines d’approvisionnement en Martinique, - La Martinique constitue, selon les dispositions de l'article 294 § 2 du code général des impôts (CGI) pour l’application de la TVA, un territoire d'exportation au regard de la France Hexagonale et des autres pays de l'Union Européenne, - Absence de données chiffrées actualisées sur les entreprises exportatrices martiniquaises, - Insuffisance d’opérateurs de transport intra-caribéens, pour faciliter les échanges commerciaux dans la zone - L’insuffisance de sourcing dans la Grande Caraïbe ne permet pas d’identifier les lieux de production, de transformation et les marchés cibles, - Une méconnaissance de la part des opérateurs économiques des missions d’accompagnement de la cellule conseil aux entreprises du Pôle Action Economique (PAE) de la Douane, - Peu d’acteurs économiques disposent du statut d’opérateur économique agréé, permettant de faciliter les échanges (simplification douanière sureté et sécurité) et de mettre en œuvre les régimes particuliers, - Les Postes de Contrôle aux frontières (PCF) de l’aéroport et du port ne sont pas en conformité avec les normes européennes, - En l’absence d’agrément européen les PCF de Martinique fonctionnent partiellement, avec un agrément dérogatoire, ralentissant ainsi la délivrance des marchandises, voir rendant impossible leur délivrance, avec le risque de perte sèche pour l’acteur économique, - Les produits animaux originaires des pays tiers importés en Martinique, ne peuvent être réexportés vers l’UE, même transformés, - Les DROM (Martinique, Guadeloupe, Guyane, Réunion, et Mayotte) sont considérés depuis 2019 par l’UE (règlement (UE) 2016/2031 relatif à la santé des végétaux entré en vigueur le 14 décembre 2019), comme pays tiers d’un point de vu phytosanitaire, en cas d’exportation de produits végétaux frais tels que la mangue, les avocats, les piments... - Absence de mutualisation, d’équipements et de procédés permettant le traitement phytosanitaire des végétaux frais (hors bananes) par les producteurs agricoles.
	OPPORTUNITES - La loi n°2016-1657 du 5 décembre 2016, relative à l’action extérieure des collectivités territoriales et à la coopération des outre-mer dans leur environnement régional, permet aux collectivités d’inscrire leurs efforts de coopération dans un cadre juridique précis, en matière de développement économique, et social, - Adoption par la CTM d’un Programme Cadre de Référence pour l’action extérieure, sur la période 2021-2028 - La Martinique fait partie du territoire douanier de l’Union (Art. 4 du code des douanes de l’Union - CDU), et à ce titre tous les dispositifs douaniers y sont applicables en l’état, dont notamment les régimes particuliers douaniers, - La Martinique en tant que région d’ultrapériphérique peut se doter de zones franches douanières, au titre du Code des douanes de l’Union, - La Martinique peut se doter de PCF homologués par l’UE, afin de faciliter les échanges import/export avec le reste du monde - Etude en cours par l’OECD, sur l’harmonisation des normes règlementaires entre les pays membres, pour faciliter la libre circulation des biens et services au sein de la région, - Adoption par la CTM d’une stratégie territoriale de l’Economie circulaire, prônant la circularisation de l’économie martiniquaise par la réduction de la dépendance aux importations, aux flux internationaux et son inscription dans son environnement régional caribéen, - La Martinique est membre associé de l’OECD (Organisation des Etats de la Caraïbe de l’Ouest) depuis 2015 et s’inscrit dans un marché régional (1,4 million d’habitants, soit un marché d’importation de 2.7 millions \$), mais sous exploité, - Demande d’adhésion de la Martinique à la CARICOM, en tant que pays associé, lui donnant accès à un marché conséquent - Un accord d’association global entre l’UE et le Mercosur est en cours de discussion, - Validation par le CIOM du retour de la France au capital de la Banque de Développement de la Caraïbe (BDC), permettant la coopération économique dans la zone, - Mise en place d’une ligne aérienne AR Bélem/Martinique, - Organisation de la Conférence de l’aérien le 13 juillet 2023 et de la Conférence de la Connectivité du 18 au 20 octobre 2023, dans le cadre de la Présidence du Comité Spécial Transport de l’AEC, - Possibilité de mise en conformité des produits végétaux frais interdits sur le territoire européen, par traitement phytosanitaire, - Possibilité d’alimenter de manière constante et régulière le flux de transport aérien dans la zone, à travers notamment la mobilité étudiante (CESAIRUS, ERASMUS+), - Validation par le CIOM de la mise en place d’une plateforme d’équivalence de normes pour l’importation de matières premières, notamment grâce au label « RUP » - Adoption par la Collectivité Territoriale de Martinique d’une aide au fret « bo kay », afin de faciliter les échanges dans la zone, - Création par la CTM d’un « PASSEPORT TALENT INVESTISSEUR » spécifique au territoire, pour attirer des investisseurs étrangers, - Augmentation du taux de croissance du PIB de la Martinique, par l’augmentation des exportations, créatrices de richesse et d’emplois non dé localisables sur le territoire.	MENACES - Non perception de recettes fiscales sur les intrants destinés à la transformation et à l’export, en cas d’activités nouvelles, - Faible connexion des territoires ultramarins, aux flux logistiques internationaux (offre de transport limitée en terme de desserte et non pérenne) - Solutions logistiques proposées non adaptées à la demande, - Manque de réactivité des entreprises exportatrices martiniquaises
EXTERNE		

2.1.2 Principaux enjeux et pistes d'action identifiés

La Martinique doit relever trois enjeux majeurs :

1-> Rééquilibrer sa balance commerciale par l'augmentation de sa production locale et de ses exportations

En matière d'exportation, le territoire pourrait favoriser la création de richesses et d'emplois en :

- Se positionnant comme territoire « d'import/transformation »
- Accompagnant les entreprises martiniquaises dans leur développement à l'international, dans le cadre d'actions individuelles ou collectives
- Mettant en place des infrastructures (matérielles et immatérielles) et des dispositifs adaptés (fiscaux, douaniers, financiers, administratifs, normes, etc.)
- Favorisant l'ouverture du marché martiniquais aux acteurs du commerce international
- Soutenant les écosystèmes du commerce international et de la logistique
- Favorisant une mutualisation des moyens humains et matériels

2-> Accompagner les exportateurs martiniquais à mieux maîtriser la réglementation douanière et les accords de partenariat économique

- Les relations internationales sont régies par l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce) et par l'OMD (Organisation mondiale des Douanes), ainsi nous devons mieux maîtriser ces cadres réglementaires.

3-> Renforcer les infrastructures logistiques dans une démarche de transitions écologique et numérique

Un équipement territorial performant est nécessaire pour impulser la dynamique de l'export. Il conviendrait pour cela que la CTM :

- Déploie des infrastructures numériques de pointe et garantisse la couverture des zones blanches
- Facilite l'utilisation de solutions numériques (Interconnexion des Port Community System Ports / Aéroports ; EFTi4all)
- Garantisse sur le territoire la présence d'infrastructures de contrôle répondant aux normes du commerce international (PCF, OEA, scanner de contrôle des cargaisons, etc)

OPPORTUNITES

- Il est bon de noter que les 28 États membres de l'Union européenne (UE) et les 33 pays d'Amérique latine et des Caraïbes membres de la CELAC comptent plus d'un milliard d'habitants. Les pays de la CELAC constituent également un partenaire commercial d'importance pour l'UE.

=> L'opportunité de se positionner en qualité de dernier kilomètre entre certains pays de la CELAC et l'Europe est un levier à mettre en œuvre en Martinique.

- Les produits pétroliers pèsent pour près de 50% du Chiffre d'affaires de l'export martiniquais. La tendance est à une industrie «zéro net»* puisque les directives internationales présentées lors de la COP 21, fixent aux états membres l'obligation de remplacer l'énergie polluante produite par des centrales au charbon, gaz et pétrole par de l'énergie issue de sources renouvelables, à horizon 2030.

=> L'opportunité dès à présent est d'initier des actions permettant de diversifier des produits à exporter y compris pour l'exigence de bio carburant, des sources d'approvisionnement, des marchés cibles, centrées sur des pays de la Grande Caraïbe. (Friendshoring / Nearshoring)

- Les Pays de l'Organisation des Etats de la Caraïbe de l'Ouest (OECS) se spécialisent et recherchent des complémentarités entre eux dans des créneaux d'exportations précis et cohérents par rapport aux spécificités des territoires et de la région.

=> L'opportunité est de développer la transformation de matières premières et les dernières ouvraisons sur des produits semi finis

- La Caraïbe accueille 90% des flux maritimes internationaux. La proximité du Canal de Panama nous est favorable ainsi que celle du Brésil qui est le premier importateur pour la France.

=> L'opportunité est de capter une part des flux de la zone d'activité du canal de Panama (0,5% et 1,5%)

2.2 L'évaluation de l'offre existante de transports et des opportunités de marchés

2.2.1 Etat des lieux et chiffres clés

En 2021, la France hexagonale reste le partenaire commercial privilégié de la Martinique avec 85% des importations. Ces approvisionnements concernent :

- 82 % des importations de denrées alimentaires, boissons et produits à base de tabac arrivent de France hexagonale,
- 73 % des équipements mécaniques, matériel électrique, électronique et informatique,
- 58 % du matériel de transport,
- 76 % des autres produits industriels.

Les échanges avec les autres pays de la Caraïbe (hors produits pétroliers) restent faibles avec 1,3 % du montant des importations et 0,8 % de celui des exportations.

(Source INSEE Statistique 2021)

en million d'euros et en %

	Importations		Exportations	
	Valeur	Évolution en 2021	Valeur	Évolution en 2021
AZ - Agriculture, sylviculture et pêche	57,9	10,2	67,7	3,4
DE - Hydrocarbures naturels, autres produits des industries extractives, électricité, déchets	106,5	-28,9	16,9	48,0
C1 - Denrées alimentaires, boissons et produits à base de tabac	440,1	-0,2	95,5	2,6
C2 - Produits pétroliers raffinés et coke	335,2	87,0	90,8	14,3
C3 - Équipements mécaniques, matériel électrique, électronique et informatique	464,9	5,6	11,0	1,2
C4 - Matériels de transport	402,6	15,7	14,0	14,2
dont industrie automobile	372,9	18,9	10,8	9,0
C5 - Autres produits industriels	993,3	9,0	29,5	24,3
dont pharmacie	182,8	6,2	1,1	58,7
Autres	16,3	9,0	1,1	-16,5
Total	2816,7	11,0	326,5	9,7

Source : Douanes, calculs Insee.

Figure 9 Montants et évolutions des importations et des exportations par activité, 2023, source : Douanes,

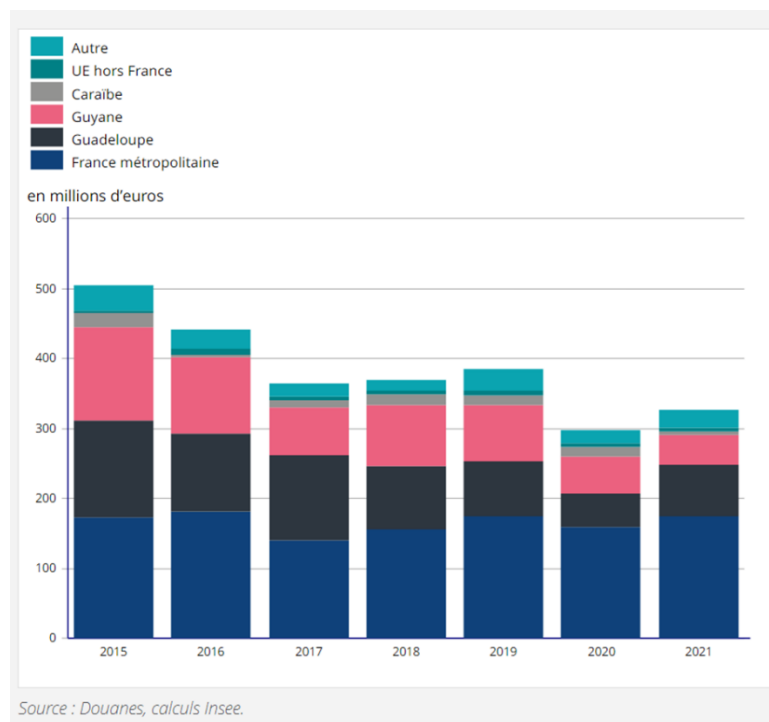


Figure 10 Répartition des exportations selon leur destination, 2015 à 2021, source : Douanes

Martinique et le Commerce international

- Tourisme (service commercial)
- Agriculture (bananes, sucre de canne)
- Vêtements
- Quantité e commerce faible
- Marché d'exportation privilégiés : France, Guadeloupe, Guayne Française, USA, Canada

Source: Atelier Collaboratif 1 Commerce International / CTM Avril 2023 - Organisation mondiale du commerce - Kathryn Lundquist

Figure 11 Martinique et le Commerce International, K Lundquist, Atelier collaboratif de la CTM 2023

a. Description des marchés dans la zone Caraïbe

Extrait de l'introduction de Darwin TELEMAQUE, lors de son intervention à la Conférence de la Connectivité de la Grande Caraïbe.

« Voici plus de détails sur les productions économiques des pays de la CELAC (Communauté des États Latino-Américains et Caraïbes) :

1. ****Agriculture et Alimentation**** : La région est la principale productrice et exportatrice mondiale de nourriture. Cela comprend une grande variété de produits tels que le soja, le maïs, le café, le sucre, la viande bovine, et les fruits tropicaux.
2. ****Énergie**** : La CELAC est l'une des plus grandes régions génératrices d'énergie au monde. Elle possède les plus grandes réserves de pétrole, notamment au Venezuela et au Mexique, et d'importantes réserves de gaz, par exemple en Bolivie et au Brésil.
3. ****Ressources Naturelles**** : La région est riche en ressources naturelles diverses, notamment en minéraux comme l'or, l'argent, le cuivre (Chili et Pérou), le lithium (Bolivie, Argentine, Chili) et en ressources forestières.
4. ****Industrie**** : Certains pays, comme le Brésil et le Mexique, ont des industries manufacturières bien développées, notamment dans les secteurs automobile, aéronautique et électronique.
5. ****Technologies de la Quatrième Révolution Industrielle (4RI)**** : L'accord économique entre la CELAC et la Chine met l'accent sur le développement des technologies de la 4RI, telles que l'intelligence artificielle, les analyses de données, l'internet des objets, le cloud computing et la robotique.
6. ****Infrastructure et Transport**** : L'accent est mis sur l'amélioration de l'infrastructure de transport, y compris les routes, les aéroports et les autres moyens de transport public, ce qui est essentiel pour le développement économique de la région.
7. ****Tourisme**** : Le tourisme est également un secteur économique important pour de nombreux pays de la CELAC, en particulier dans les Caraïbes et en Amérique centrale, ainsi que dans des pays comme le Mexique et le Brésil.
8. ****Coopération Internationale**** : L'accord avec la Chine vise également à renforcer la coopération dans des domaines tels que le commerce, l'agriculture, la science et la technologie, l'énergie et les ressources.

Ces éléments soulignent la diversité et la richesse des secteurs économiques au sein de la CELAC, reflétant l'importance de la région dans l'économie mondiale.

Pour en savoir plus, vous pouvez consulter les articles de :

[Notimerica](<https://www.notimerica.com/economia/noticia-celac-principales-datos-indicadores-economicos-celac-20111201221045.html>) et [Oxford Business Group](<https://oxfordbusinessgroup.com/overview/latin-americas-economy-and-covid-19-recession-and-recovery>) pour une analyse approfondie. »

Les opportunités caribéennes étant importantes, il semble primordial de développer l'intégration de la Martinique dans la dynamique logistique de son environnement direct.

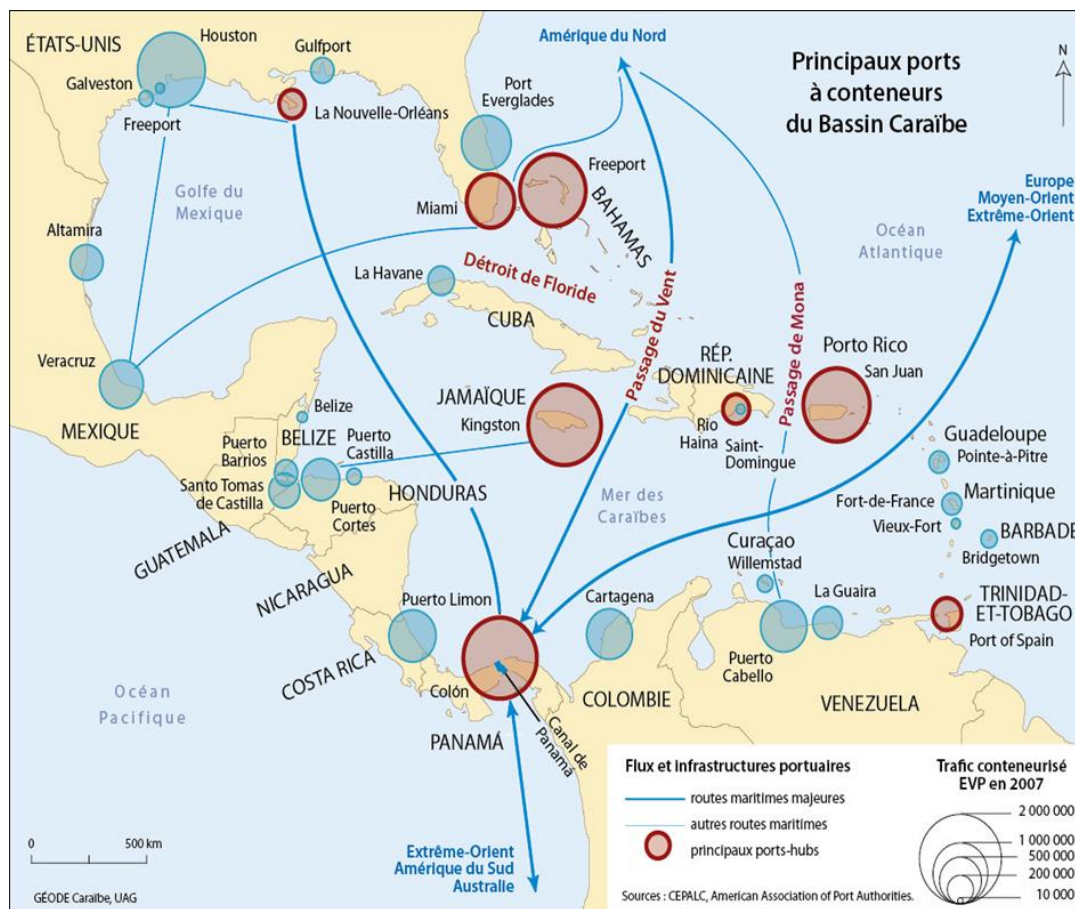


Figure 12 Carte des principaux ports à conteneurs de la Caraïbe en 2007, UAG

Le bassin Caraïbe : un carrefour pour les échanges internationaux de conteneurs

Un contexte de densité portuaire élevée

Principaux « ports de marché » :

- ⇒ Colombie
- ⇒ Guatemala

Principaux « ports de transbordement » :

- ⇒ Panama (Free zone de Colon ; et le Canal du Panama)
- ⇒ Jamaïque

b. Focus sur la problématique de la Redevance Océanique dans le secteur de l'aérien

*La **ROC** (redevance océanique) rémunère l'usage des installations et services mis en œuvre par l'État **au-dessus des territoires ultramarins** et dans leurs voisinages, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements. Elle est fonction de la distance parcourue en vol au-dessus des territoires outre-mer et de la masse maximale au décollage de l'aéronef.*

*« Dans l'espace aérien confié à la France par l'Organisation de l'aviation civile internationale ou pour lequel les services de la navigation aérienne ont été délégués à la France par un Etat tiers, l'usage des installations et services mis en œuvre par l'Etat outre-mer pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements [], donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance océanique. La redevance océanique est due par l'exploitant de l'aéronef ou, s'il est inconnu, par le propriétaire de l'aéronef. Son montant est déterminé en fonction de la masse maximum au décollage de l'aéronef et de la distance parcourue dans les espaces aériens pour lesquels les services de navigation aérienne incombent à la France en vertu des dispositions prises par l'Organisation de l'aviation civile internationale ou d'autres accords en découlant, par l'application d'un taux unitaire, suivant des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget. Le taux unitaire normal de la redevance océanique est fixé chaque année par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget sur la base du coût des services rendus et des objectifs de couverture de ces coûts. L'arrêté peut prévoir des modes de calcul fondés sur des moyennes pondérées des masses maximales au décollage d'aéronefs d'un même type exploités par une même entreprise. Des taux unitaires réduits peuvent être fixés pour tenir compte des conditions économiques de la desserte aérienne des collectivités concernées et pour les vols dont l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée sont situés sur le territoire national ou sur le territoire soumis aux règles du traité instituant la communauté européenne » - **Article R134-7 - Code de l'aviation civile***

A l'échelle de la Martinique cette redevance est un frein réel à la diversification de l'offre commerciale aérienne martiniquaise ; dès lors qu'une compagnie survolant l'espace aérien français se voit taxer sans même avoir jamais eu l'opportunité de se poser en Martinique.

Il en résulte des ateliers cette concertation collaborative, qu'en l'absence d'information sur les marchés de la zone Caraïbe, et de besoins clairement identifiés, les acteurs privés peinent à se positionner et à proposer donc des solutions logistiques et commerciales.

Les habitudes commerciales et logistiques des commerçants de Martinique, s'inscrivant dans un flux unidirectionnel laissent peu de place à la diversification de l'offre commerciale notamment les échanges vers la Caraïbe.

	ATOUTS	FAIBLESSES
INTERNE	- De nouvelles compagnies aériennes desservent désormais la Martinique, en provenance notamment d’Amérique du Nord : Air Canada, Air Transat, American Airlines et Sky High , - Retour du trafic d’avant-crise pour le GPMLM, pour le secteur de la croisière en 2023 (173 escales et plus de 400 000 passagers), 3,3 millions de tonnes de marchandises ont été traitées par le GPMLM en 2023, enregistrant une croissance de 11%, - Capacité d’accueil des conteneurs de la Pointe des Grives : 250 000 EVP - Zone de réparation navale du bassin Radoub pouvant accueillir des navires d’un volume de 20 000 tonnes jauge (tjb) en cale sèche, - Capacité des 2 hangars de fret aérien de l’aérogare Aimé CESAIRE : 30 000 tonnes, - Début d’activité d’un opérateur Full cargo (Air 65), en octobre 2023 d’une capacité de 8T - Dynamique locale d’harmonisation des normes, licences et certifications à l’échelle de la Caraïbes (signature en 2021 par 8 pays de la Caraïbes de l’Accord-cadre Multilatéral Air Service Agreement (MASA) visant à établir un marché unique des services de transport aérien au sein des pays du CARICOM,	- Aérogare Aimé CESAIRE en sous capacité (1 752 952 PAX en 2022 contre 2M en 2019, et 8 600 T pour le fret en 2022 contre un potentiel de 30 000 T) 70 % des passagers proviennent de France, contre seulement 2 % pour la Caraïbe - Arrêt des dessertes de compagnies aériennes vers la Martinique telles que : Condor, Air Italie, Air Belgium, Level, - Liquidation judiciaire d’Air Antilles et de la LIAT en 2023, 90 % du trafic est assuré par des compagnies transatlantiques : Air France, Air Caraïbes et Corsair, - Dessertes maritimes insuffisantes vers les Amériques, - Risque de disparition à terme de certains petits opérateurs aériens, du fait du niveau d’augmentation des charges d’exploitation, - Non prise en compte de la Martinique dans l’étude réalisée par l’OECS (Organisation des Etats de la Caraïbe orientale), dans le domaine de l’aérien dans la zone
	OPPORTUNITES	
EXTERNE	- Evaluation complète par l’AEC de la connectivité du transport maritime dans la Grande Caraïbe et conception d’un Programme d’intégration logistique (étude en cours) - Ouverture d’une a ligne aérienne Belém-FDF en 2023, - Lors du Chain Ministerial Forum organisé aux États-Unis en juillet 2023 par Joe BADEN, 19 partenaires économiques (18 pays ainsi que l'Union européenne) ont cosigné une déclaration commune indiquant leur volonté de collaborer, afin de réduire les perturbations et les goulots sur les chaînes d’approvisionnement mondiales qui touchent les acteurs de la logistique et du transport, tout en œuvrant pour la résilience à long terme. - Parmi les pays ont peut citer : Allemagne, Australie, Brésil, Canada, République démocratique du Congo, Costa Rica, Corée du Sud, Espagne, États-Unis, France, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Mexique, Pays-Bas, Royaume-Uni, Singapour - Le document note l'importance de la diversification, afin de faire croître la capacité de chaque pays à s'appuyer sur de multiples approvisionnements, fiables et durables, pour les matériaux, produits semi-finis ou finis, dans le but de rendre les économies moins vulnérables. - Autre point clé, la sécurité, pour identifier les risques qui peuvent survenir en cas de dépendances d'approvisionnement ou de vulnérabilité des infrastructures critiques. Enfin, dernier sujet et pas des moindres, la durabilité, avec la volonté d'encourager les business les plus responsables et vertueux, en suivant les objectifs internationaux fixés (l'UNFCCC : United nations framework convention on climate change, ainsi que l'Accord de Paris). - Les pays de l’OECS représentent 1 marché potentiel d’1,4 million d’habitants, soit un marché d’importation de 2.7 millions \$, - La compagnie aérienne WINAIR dessert Sint Maarten-Juliana et La Dominique – Melville via Fort-de-France, depuis le 1er Avril 2024, reliant la Martinique à St Barth, Antigua, St Kitts, les Îles Vierges Britanniques et à de nombreuses destinations aux Etats-Unis et au Canada. - Relance par les gouvernements d’Antigua-et-Barbuda et de la Dominique, de la compagnie LIAT (Leeward Islands Air Transport) en août 2024, dans le cadre d’un partenariat avec une compagnie aérienne privée nigériane Air Peace, - La loi du 10 février 2020, relative à la lutte contre le gaspillage et à l’économie circulaire, prône une gestion optimisée de l’économie du déchet, par l’optimisation des flux logistiques existants et la régionalisation des échanges, - Annonce du Président de la République du Bénin, Patrice TALON d’un projet de création d’une ligne aérienne directe FDF-COTONOU avec Corsair, - Possibilité d’importations de matières premières en provenance des pays de la CELAC (Communauté des Etats latino –américains), principaux fournisseurs de l’Union européenne, - Evolution du fret aérien à l’import de 54 % entre 2017 et 2019 en provenance de la Colombie, du Panama, du Brésil et de l’Equateur, - Accélération des flux logistiques et diversification des marchés pendant la crise sanitaire, avec le développement de l’e-commerce, - Organisation en octobre 2024 de la Conférence de l’aérien pour le bassin géographique Antilles-Guyane, pour analyser la situation de la desserte aérienne, dresser un état des lieux de l’attractivité Antilles Guyane et identifier les pistes d’amélioration à moyen long terme, - Existence d’un guide pour les petites entreprises à l’international sur le site de l’Organisation Mondiale du Commerce, - Travaux d’agrandissement de l’aérogare dimensionnés pour une projection de trafic à 2,5 millions de passagers d’ici 2025, - Un projet de ferry inter-île est à l’étude depuis la Barbade par le groupe Pleion, pour désenclaver la Caraïbe, - Application de l’exonération prévue pour les outre-mer, pour le transport aérien par la loi de finances de 2020. - L’exonération de la taxe Océanie, comme levier d’attractivité de compagnies aériennes - Validation par le CIOM de la mise en place d’une plateforme d’équivalence de normes pour l’importation de matières premières, notamment grâce au label « RUP » - Adoption par la Collectivité Territoriale de Martinique d’une aide au fret « bo kay », afin de faciliter les échanges dans la zone, - Création par la CTM d’un « PASSEPORT TALENT INVESTISSEUR » spécifique au territoire, pour attirer des investisseurs étrangers, - Augmentation du taux de croissance du PIB de la Martinique, par l’augmentation des exportations, créatrices de richesse et d’emplois non dé localisables sur le territoire.	- Augmentation du coût du transport de fret depuis la crise du COVID 19, - Avant le départ de la marchandise, le paiement de la totalité des commandes ou le versement d’un acompte conséquent sont exigés par les fournisseurs depuis le COVID, - Offre de transport limitée et non pérenne, - Coût élevé du transport inter-îles, - Barrières administratives pour la délivrance de visas pour les ressortissants africains et caribéens, - Problématique des évacuations (EVASAN) interrégionales (ATR non adapté et non possibilité de transfert à vide), - Non association des RUP (régions ultrapériphériques) aux négociations EU-ACP, EU-CELAC, - Entretien de la flotte d’Air Caraïbes réalisé en France hexagonale ou à Miami, et non en Martinique, - Peu d’opérateurs de transport intra-caribéens, pour faciliter les échanges commerciaux dans la zone, - Impossibilité pour les avions cargos immatriculés N en provenance des Etats-Unis, d’effectuer du transport de fret en cabotage entre les îles, - Les volumes de fret intra-régional sont faibles : généralement inférieurs à un conteneur (LCL) et transportés dans des « goélettes » informelles, - De nombreux pays de la zone produisent des articles similaires et en petites quantités ; le commerce et le trafic dans/entre les îles sont très limités. - La région se caractérise par des tarifs de fret élevés, en raison des faibles volumes, d’un trafic de fret déséquilibré et d’une absence d’économies d’échelle. - Le transport de personnes et de marchandises d'un État à un autre s'effectue généralement au travers d’un État tiers. Il peut s'agir d'une autre île des Caraïbes ou d'un État continental, de la côte du centre ou du nord de l'Amérique du Sud, ou même de la Floride. Cette escale renchérit le coût du transport et augmente le délai de livraison. - Le volume des échanges commerciaux de nombreuses petites îles est très faible, ce qui influe négativement sur le taux de rendement de tout investissement réalisé pour les améliorations opérationnelles et la modernisation
	MENACES	
	- Augmentation des coûts des marchandises en provenance d’Asie, suite à la hausse des montants d’assurance, en raison d’actes de pirateries dans le canal de Suez, - Risque de fermeture du canal de Panama, avec la recrudescence des phénomènes de sécheresse, - Règlementation contraignante en cas d’importation d’échantillons de ressources végétales, d’actifs sensibles ou « dangereux » (règlement sur l’envoi d’alcool au sein de l’UE et à l’étranger), - Absence de collecte et de stockage des déchets dans les pays de la Caraïbe, rendant impossible les projets de consolidation, - Annonce en août 2024 par JetBlue compagnie américaine, de l’arrêt de la liaison directe entre New York et Pointe-à-Pitre, faute de performance suffisante du marché guadeloupéen.	

2.3 Les infrastructures et leurs fonctionnalités

2.2.2 Principaux enjeux et pistes d'action identifiés

Les enjeux de la Martinique seront donc de :

1- Générer des flux de personnes et de marchandises en accompagnant l'émergence de nouveaux marchés

- En coopérant avec les départements de trade facilitation des organisations caribéennes, européennes et internationales.
- En animant un écosystème constitué à la fois d'acteurs du commerce international et d'acteurs institutionnels
- En s'assurant de l'interopérabilité entre les systèmes d'informations des parties prenantes d'une même chaîne d'approvisionnement

2- Développer des stratégies pour améliorer la connectivité aérienne et maritime dans la Grande Caraïbe

- En étant au fait des enjeux géopolitiques et commerciaux à l'échelle internationale et caribéenne
- En étant proactif dans nos projections et nos investissements
- En travaillant en étroite collaboration avec les acteurs clés publics et privés, pour une adéquation entre les besoins, les infrastructures et solutions logistiques apportées.

Développer un système logistique efficace facilitant la connectivité dans la Grande Caraïbe

- En s'inscrivant au sein de corridors verts et numériques intra caribéens et internationaux
- En participant aux rencontres majeures du commerce, du transport et de la logistique dans la zone
- En faisant de la CTM un acteur incontournable en matière de relations diplomatiques, commerciales et logistiques.

3- Améliorer la logistique durable en assurant le lien entre la protection environnementale, l'efficacité économique, le progrès social et sociétal

- En intégrant l'économie circulaire comme une réelle opportunité d'affaires
- En initiant un groupe de travail dédié à la logistique durable à l'échelle de la Grande Caraïbe.
- En œuvrant pour la traçabilité des déchets, leurs collectes, et leurs revalorisations in situ jusqu'au déchet ultime.

4- Favoriser la mise en place de réseau de ferries, de petits bateaux et de drones pour la Grande Caraïbe

- En encourageant, les projets des îles de la Caraïbe à mettre en place des ferries permettant le transport de personnes et de biens
- En facilitant l'émergence de projet de cabotages maritimes et aériens (drones)

Permettre l'actualisation et l'expansion de la plateforme Carte des routes maritimes de la COCATRAM

- En travaillant en partenariat étroit avec les organisations internationales telles que la COCATRAM et l'AEC

OPPORTUNITES

- En accompagnant au mieux la promotion de la destination Martinique au niveau des instances diplomatiques internationales, et des évènements du commerce international et le logistique (Forum, Convention.)

=> L'opportunité est la promotion de la Martinique en qualité de territoire européen située au cœur de la Grande Caraïbe

- Initier la numérisation et la simplification des procédures dans les chaînes d'approvisionnement

=> L'opportunité est de booster la transition numérique des entreprises du secteur et des instances publiques afin de réduire les délais et de supprimer les coûts inhérents

- Suite au Brexit les pays de l'OECO peuvent encore bénéficier des APE via les RUPs Françaises de la Caraïbe
- ⇒ L'opportunité est de se positionner comme porte d'entrée entre la Caraïbe et l'Europe via les APEs CARIFORUM – Union Européenne
- L'importance des coûts de production des PME limite leur capacité à s'exporter

=> L'opportunité est Implantation d'une zone franche douanière pour interconnecter la Martinique avec les chaînes d'approvisionnement mondiale et faciliter l'import-transformation-export et la gestion du dernier kilomètre

2.3 Les infrastructures et leurs fonctionnalités

2.3.1 Etat des lieux et chiffres clés

a. Le Grand Port de Martinique

(Intervention Grand Port de Martinique – Atelier 3)

Le port de Fort-de-France dispose de 2,7 km de quai et plus de 30 hectares de terre-pleins. Ses installations permettent :

- Le chargement et le déchargement de toutes les marchandises en conteneurs et hors conteneurs
- L'apponement pétrolier et minéralier permettant l'approvisionnement en hydrocarbures lourds et l'importation de clinker et d'engrais en vrac
- La réparation navale
- S'y ajoutent le Quai des Grands Cargos et le Terminal de croisière de la Pointe Simon qui accueillent les croisiéristes.

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 chaîne d'approvisionnement 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.

Le site du Grand Port de Martinique est donc l'épicentre de la logistique martiniquaise en raison de la dépendance au trafic d'importations et d'exportations.

Localisation des sites portuaires



Figure 13 Localisation des sites du Grand Port Maritime de la Martinique

La dimension physique du port dépend de l'accueil d'une plateforme logistique qui sera la résultante des choix opérationnels faits par les principaux acteurs des chaînes d'approvisionnements concernées (chargeurs industriels et commerciaux, compagnies maritimes, transitaires, prestataires logistiques...).



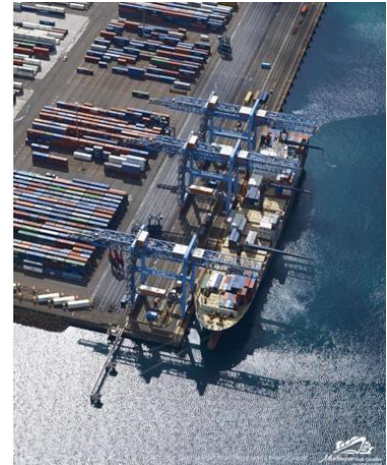
Figure 14 Description des sites du Grand Port

1 Le terminal à conteneurs de la Pointe des Grives

Caractéristiques actuelles

- 3 portiques
 - 40 tonnes de levage
 - 70 tonnes aux crochets
- 1 quai de 460 m
 - 2 postes à quai pouvant accueillir 2 bateaux de 225m et 270m
 - Tirant d'eau de 13m
- Terre-pleins d'une superficie de 19ha
 - Capacité de 250 000 EVP*

* EVP équivalent vingt pieds



1 Le terminal à conteneurs de la Pointe des Grives

Performances logistiques

- Rendement moyen : **18,5** mvts/h (37 TEU/h)
- Taux de panne < **2%**
- Temps de transit dans le chenal : aucun
- Temps in/out zone d'échange : en moyenne **25 minutes**

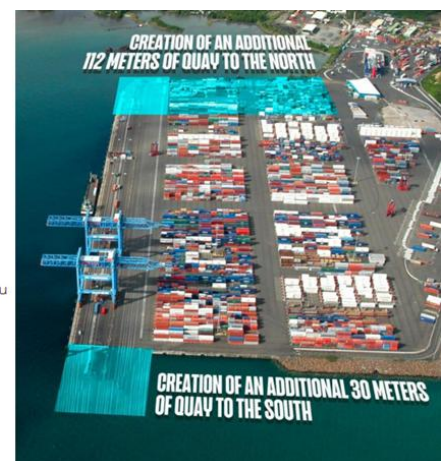


1 Le terminal à conteneurs de la Pointe des Grives

Les développements à venir

- 2 nouveau portique en 2025
- Allongement du quai et augmentation de la capacité de stockage :
 - 112 m supplémentaires de quai au NORD et 30 m au SUD
 - Tirant d'eau de 15 m
 - 2,4 ha supplémentaires pour un total de 21,4 ha
 - + 270 000 EVP*

* EVP équivalent vingt pieds



3

Quai des Tourelles, secteur centre

Un terminal de croisière dédié à la tête de ligne aménagé à la hauteur des plus grands ports caribéens. Le fond de la baie des Tourelles dispose d'une zone de réparation navale équipée d'un portique de levage de 50 tonnes accessible aux bateaux de plaisance. Des entreprises spécialisées y sont implantées (travaux subaquatiques, peinture anti-fouling, électronique et électricité...).

Caractéristiques

- appontement de 325m
- hauteur d'eau de 11m



Le Grand Port Maritime de la Martinique



4

Appontement de la Pointe Simon

Un quai dédié aux escales de navires de croisière en transit. L'appontement de la pointe Simon est situé sur le front de mer de Fort-de-France avec un accès direct au centre-ville. Il permet d'accueillir deux bateaux simultanément.

Caractéristiques

- appontement de 300m
- hauteur d'eau de 10m
- 2 posts à quai
 - Poste Ouest : paquebots de 200m de long
 - Poste Est : paquebots de 365m de long



Le Grand Port Maritime de la Martinique



5

Bassin de Radoub

Zone spécialisée dans la réparation navale, le Bassin de Radoub accueille des navires d'un volume allant jusqu'à 20 000 tonneaux jauge brut (tjb) en cale sèche, soit environ 56 600 m³. Une quinzaine d'entreprises spécialisées dans la réparation navale viennent compléter l'offre de services proposés.

Caractéristiques

- longueur de 180m
- largeur de 23,5m
- profondeur par-dessous les poulies de 7,6m



6

Gare inter-îles, Quai Ouest

La gare maritime inter-îles est l'une des plus modernes de la Caraïbe

Caractéristiques

- mise en service en 2001
- capacité de 1 000 passagers



b. L'aéroport international

Situé sur le centre du territoire, l'aéroport Aimé Césaire dispose d'infrastructures de qualité et sécurisé :

- Un aérogare passagers d'une superficie de 24000 m² avec une capacité d'accueil de 2,5 millions de passagers (après travaux d'extension) par an, avec une zone d'avion générale réservée aux appareils de moins de 7 tonnes
- Des passerelles télescopiques relient directement les avions gros et moyens porteurs à l'aérogare
- D'une piste aux caractéristiques : dimension 3300*45m; orientation : 10/28

Avec 1 864 582 passagers en 2016, il est classé dans le TOP 15 des aéroports au niveau national.

Depuis 2012, il est géré dans le cadre d'une société aéroportuaire la Société Aéroport Martinique Aimé Césaire (SAMAC). Afin de gagner en compétitivité, la SAMAC développe un projet portant sur les infrastructures et les bâtiments de l'aéroport.

(Source : Martinique Développement 2023)

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.

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 le trafic de passagers, sont très dépendants du flux en provenance et à destination des compagnies de l'hexagonales et européennes, au détriment des liaisons régionales (Caraïbe, Amérique du Sud).

Les axes stratégiques pour la période 2022 et 2027 pour l'Aéroport Aimé Césaire sont :

- ⇒ Moderniser, adapter et numériser les infrastructures
- ⇒ Renforcer la performance économique par le développement de nouvelles offres de service et d'optimisation de l'ensemble des ressources
- ⇒ Ancrer la performance environnementale
- ⇒ Être un acteur engagé au service du territoire martiniquais
- ⇒ Préserver et promouvoir le potentiel humain



Figure 15 Statistiques du trafic passagers et marchandises de la SAMAC, 2023

Les axes stratégiques du Fret pour la période 2022 et 2027 sont :

- ⇒ Une stratégie répondant aux attentes des acteurs du fret aérien et en cohérence avec la politique de la CTM
- ⇒ L'optimisation et la modernisation des équipements
- ⇒ La prospection et l'accueil de nouveaux opérateurs aériens
- ⇒ La diversification des flux et des sources d'approvisionnement

- ⇒ Le suivi strict des réglementations et une mise en conformité aux normes européennes et internationales.

c. Intégration logistique de la Martinique dans les chaînes mondiales

Le niveau d'intégration logistique d'un territoire dépend de son réseau de transport.

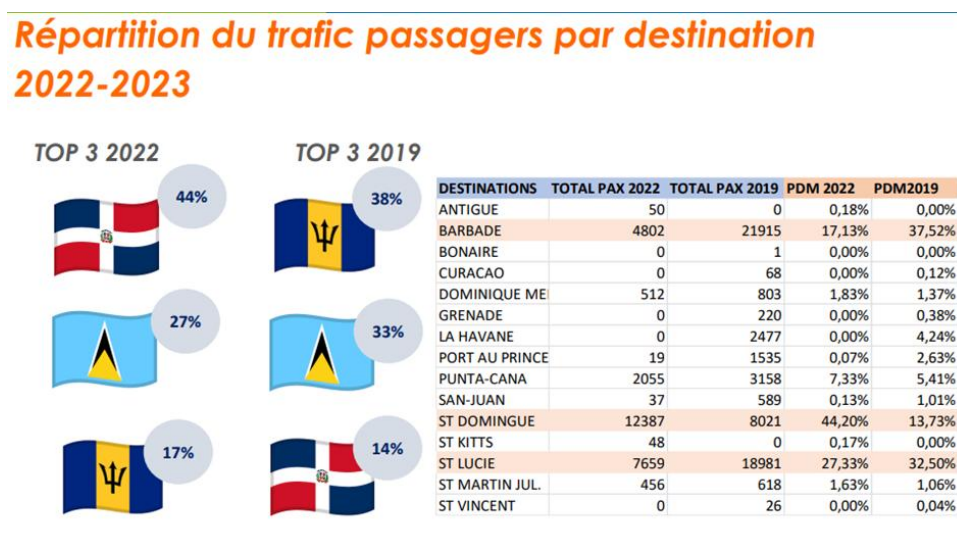


Figure 16 Trafic aérien au départ de la Martinique, chiffres 2019 et 2022

On note un réel potentiel de l'activité aéroportuaire en Martinique, tant en matière de fret que de transport de personnes dans la zone Caraïbe, et ce malgré les données enregistrées en sortie de crise du COVID 19.

Cependant, il faut s'attendre à une réduction du nombre de passagers en provenance de la Caraïbe compte tenu de la disparition de la LIAT et d'AIR ANTILLES. Des projets portés par des organisations caribéennes sont en cours d'étude pour relancer des dessertes dans le bassin.

En matière de fret aérien la Martinique dispose d'une marge de développement conséquente. En 2022, 11 040 tonnes de marchandises ont été traitées en matière de fret aérien à l'aéroport Aimé Césaire, contre un potentiel de 30 000 tonnes.



Figure 17 Cartographie des dessertes aériennes de la Martinique en 2023

La COCATRAM comptabilise dans la zone Caraïbes (42 pays) 100 ports et 157 services, ce qui démontre un potentiel maritime.



Figure 18 Cartographie des ports maritimes de la Caraïbe

La région de la Grande Caraïbe est très riche en matière de trafic maritime, il nous appartient de créer des échanges commerciaux avec nos voisins notamment pour générer de nouveaux flux maritimes et mieux rentabiliser les moyens de transport :



Figure 19 Un trafic maritime dense en région Caraïbe

En septembre 2023, les indices de connectivités maritimes de la Grande Caraïbe comptabilisent dans son top 10 des îles à stratégies de « hub » telles que la Jamaïque, ou encore les Bahamas (Source : Cocatram, Conférence de la Connectivité Martinique octobre 2023). Il est à noter que la Caraïbe Française est absente de ce Top 10.

PAÍSES DEL GRAN CARIBE	
INDICE DE CONECTIVIDAD MARITIMA	
ENERO - SEPTIEMBRE 2023	
País	2023/ Ene. a Sep.
Panama	52.44
Colombia	50.75
Mexico	50.09
Jamaica	42.02
Dominican Republic	40.95
Guatemala	34.92
Costa Rica	29.94
Bahamas	28.91
Trinidad and Tobago	15.07
Honduras	13.29

Figure 20 Top 10 des indices de connectivités maritime de la Grande Caraïbe en 2023.

source : <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/USLSCI>
Cocatram, Conférence de la Connectivité Martinique octobre 2023)

L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers est un indicateur de la position d'un pays dans les réseaux mondiaux de transport maritime de ligne. Il est calculé à partir de données sur le déploiement de porte-conteneurs dans le monde (nombre de navires, capacité de charge de conteneurs, nombre de services et de compagnies, taille du plus grand navire).

PAÍSES DEL GRAN CARIBE							
INDICE DE CONECTIVIDAD MARITIMA (AÑOS 2014, 2020 - ENE-SEP 2023)							
País	2014	2020	2021	2022	2023 Ene. - Sep.	Var. % 2014-2023	Var. Puntos 2014-2024
Anguilla	...	4.49	4.49	...	...	...	...
Antigua and Barbuda	4.1	5.02	5.02	6.50	6.51	58.78	2.41
Aruba	...	9.07	9.05	6.33	6.18	...	...
Bahamas	26.7	30.86	36.36	28.83	28.91	8.29	2.21
Barbados	4.7	7.60	7.98	8.10	8.77	86.52	4.07
Belize	7.8	8.43	7.93	7.34	7.44	-4.62	-0.36
Bermuda	1.5	1.79	1.79	1.79	1.79	19.33	0.29
British Virgin Islands	...	5.62	5.07	3.01	3.01	...	...
Cayman Islands	1.1	1.02	2.04	2.04	2.04	85.45	0.04

Figure 21 Indices de connectivités maritime dans la Grande Caraïbe en 2014, 2020, jan-sept 2023.

source : <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/USLSCI>
Cocatram, Conférence de la Connectivité Martinique octobre 2023)

En comparaison, la Barbade, territoire de niveau de vie similaire à celui de la Martinique, affiche une croissance de 86, 52 % entre 2014 et 2023.

« Pour contrer les impacts négatifs du COVID-19, les ports du monde entier s'orientent vers de nouvelles approches dynamiques de développement et d'efficacité. Ils construisent des installations spécialisées, développent des terminaux polyvalents et se concentrent sur la transformation de hubs à grande échelle » (extrait du discours du Ministre des Affaires maritimes de Barbade, Kirk Humphrey, cérémonie officielle des célébrations du 60e anniversaire de Barbados Port Inc. au Cube Blue d'

(l'University Row, à Bridgetown, 6 mai 2021) Les résultats obtenus par le Port de Barbade sont sources d'inspiration pour la Martinique.

Ces ambitions ouvrent également des opportunités de partenariats stratégiquement avec les services portuaires de la Barbade en créant une synergie complémentaire Europe /Amérique du Sud via FDF & Bridgetown.

La mise en place de services au sein des ports sont également des indicateurs de performance.

Les services portuaires comprennent la réception, la manutention, le déchargement et même l'expédition supplémentaire des produits des clients une fois qu'ils arrivent au port et descendent du navire...

La Jamaïque, la République Dominicaine et les Bahamas sont les pays qui proposent le plus de services portuaires :

Caribe Insular Servicios Regulares	
Jamaica	37
República Dominicana	35
Bahamas	21
Puerto Rico	18
Trinidad y Tobago	13
Guadalupe	10
Haití	10
Barbados	8
Sint Maarten	8
Martinica	7
St Kitts	5
Santa Lucía	5
Cuba	5

Figure 22 Classement par le nombre de services maritimes dans la Caraïbe insulaire
source :Routes Maritime de la Grande Caraïbe - COCATRAM

Dans le bassin de la Grande Caraïbes 10 lignes régulières sont comptabilisées :

10 Services found

1. CMA CGM -- APL/Marret - Med Caribbean Service-MEDCARIB
2. CMA CGM -- APL - North Europe French West Indies
3. CMA CGM - BRAZEX Loop 2
4. CMA CGM - Guyanas Caribbean
5. CMA CGM - Kalinago mpc
6. CMA CGM - Leeward Islands
7. Hoegh Autoliners - Caribbean Short Sea Loop 2
8. Hoegh Autoliners - Europe to the Caribbean and Americas PCTC
9. Seatrade -- ECL - Rayo-Suriname Service
10. Seatrade - Zodiac Reefer Service

Figure 23 Dix lignes maritime régulières dans la Grande Caraïbe
source :Routes Maritime de la Grande Caraïbe - COCATRAM

Alors qu'en Martinique, nous notons 7 lignes commerciales exerçant régulièrement. Cette différence est la conséquence d'un manque manifeste d'infrastructures répondant aux exigences européennes sur le territoire martiniquais.

Les facteurs de croissance de la connectivité maritime d'un territoire dépendent notamment du :

- Nombre de bateaux arrivants
- Capacité déployée
- Nombre de lignes maritimes et de services
- Offres régulières
- Taille moyenne des navires
- Nombre de ports avec connexion directe
- Capacité de charge locale

Afin d'intégrer la stratégie globale de développement logistique dans la Grande Caraïbe, notre stratégie se doit d'être holistique et intégrée pour s'assurer de l'adéquation entre infrastructures, solutions services apportés et nature des flux commerciaux.

Les mutations doivent d'appuyer sur trois piliers :

- ⇒ L'innovation
- ⇒ La numérisation et le développement Durable
- ⇒ L'adaptation et l'optimisation des process

d. Focus sur la stratégie de HUB

Un hub logistique sur son territoire est fort de sens et d'impact pour le développement de ce dernier à condition qu'il s'inscrive dans une recherche de complémentarité avec les autres pays de la zone.

En renforçant ses infrastructures, la Martinique pourra se positionner comme hub stratégique entre l'Europe et la Grande Caraïbe et vice versa, pour cela elle devra :

- Fournir des solutions logistiques de haute qualité entre l'Europe et le reste de la Caraïbe.
- Réceptionner des matières premières et des produits semi-finis en vue de transformation puis exportation
- Etre d'accès facile pour les flux intrants et sortants.
- Maîtriser la réglementation douanière, fiscale et les codes du commerce international.

(Sources : Caribbean Maritime University Kingston Jamaïque – Pr Ibrahim Ajagunna – Conférence de l'Inter connectivité Martinique 2023)

e. Focus sur l'innovation logistique - Le déploiement de Drones

Les drones et la logistique commencent à voler ensemble. Avec des applications de plus en plus variées (allant de la lutte contre les incendies à la réalisation de reportages photographiques), les drones pourraient apporter de nouvelles fonctionnalités aux entrepôts : trouver des articles difficiles à

localiser, inspecter la partie supérieure des rayonnages, accéder à des zones de stockage étroites, etc. Le drone cargo devient également une innovation marquante pour la zone caraïbe, il est capable de transporter près d'une centaine de colis sur une distance de 1 000 km. Un moyen de transport à vol d'oiseau plus rapide et plus écologique qu'une voiture ou une camionnette.

f. Etat des lieux des infrastructures caribéennes

L'analyse des infrastructures met en lumière une lacune non négligeable dans le secteur maritime. Alors que presque tous les territoires caribéens ont modernisé leurs aéroports.

L'état des infrastructures portuaires dans de nombreux pays de la Caraïbe, crée des goulots d'étranglement opérationnels, car leurs conceptions n'ont pas évolué depuis la première et la seconde révolutions industrielles (non dimensionnées pour de la conteneurisation, ou du dernier kilomètre).

L'insuffisance des infrastructures portuaires et le mauvais entretien des équipements constituent les défis auxquels sont confrontés les îles du bassin Caribéen. (Source : Caribbean Maritime University Kingston Jamaïque – Pr Ibrahim Ajagunna – Conférence de l'Inter connectivité Martinique 2023)

Fort de ce constat, les pays de la Grande Caraïbe souhaitent renforcer la connectivité intra-caribéenne et développer les échanges avec le reste du monde. L'objectif visé : une connexion aérienne et maritime forte au service des réseaux de commerce international.

La modernisation des infrastructures devrait avoir à long terme un impact positif sur le prix final des produits importés ou exportés.

Par ailleurs, la digitalisation de l'écosystème est aussi un levier de performance logistique et économique pour toutes les parties prenantes des chaînes d'approvisionnement de la zone.

g. Présentation du cadre réglementaire national et international

La diplomatie permet de rapprocher les territoires entre eux, mais ce sont bien les chaînes logistiques qui interconnectent les marchés.

La Loi sur l'Action Extérieure pour les Outre Mers Français dite « Loi Letchimy » est désormais un levier de rapprochement des territoires dans leurs bassins géographiques respectifs :

« Le conseil départemental de chaque département d'outre-mer peut adresser au Gouvernement des propositions en vue de la conclusion d'engagements internationaux concernant la coopération régionale entre la République française et, selon son environnement géographique, les Etats ou territoires de la Caraïbe, les Etats ou territoires du continent américain voisins de la Caraïbe, les Etats ou territoires de l'océan Indien ou les Etats ou territoires des continents voisins de l'océan Indien ou en vue de la conclusion d'accords avec des organismes régionaux des aires correspondantes, y compris des organismes régionaux dépendant des institutions des Nations unies. » (Extrait Loi sur l'Action Extérieure Article L3441-2, Version en vigueur depuis le 07 décembre 2016)

Les APEs CARIFORUM UNION EUROPEENNE : L'absence de droits de douane entre les pays du CARIFORUM et les RUPs pour la zone Caraïbe.

« L'accord de partenariat économique Cariforum-UE a été signé en octobre 2008. Il ne s'agit pas seulement d'un accord sur le commerce de marchandises; il comprend des engagements sur le commerce des services, les investissements, les questions liées au commerce telles que la politique de concurrence, les marchés publics, les droits de propriété intellectuelle, ainsi que les aspects liés au développement durable. L'accord:

- Aide les deux régions à investir et à échanger entre elles
- Offre aux opérateurs de l'UE et des Caraïbes un accès prévisible au marché
- Permet l'ouverture progressive du marché des services de l'UE, y compris des secteurs de la création et du divertissement, ainsi que du marché des Caraïbes pour les prestataires de services de l'UE
- Garantit un accès au marché de l'UE en franchise de droits et sans contingents pour tous les produits
- Indique que les exportations de produits sensibles de l'UE sont progressivement libéralisées sur une période de 25 ans
- Permet aux entreprises du Cariforum d'établir une présence commerciale dans l'UE
- Prévoit une clause de préférence régionale pour les échanges au sein de la région des Caraïbes, favorisant ainsi l'intégration régionale et les chaînes de valeur régionales.

(L'accord de partenariat économique UE-Cariforum | Access2Markets (europa.eu), Février 2024)

Les équipements réglementaires en matière de contrôle aux frontières

Présentation du Pôle de Contrôle aux Frontières

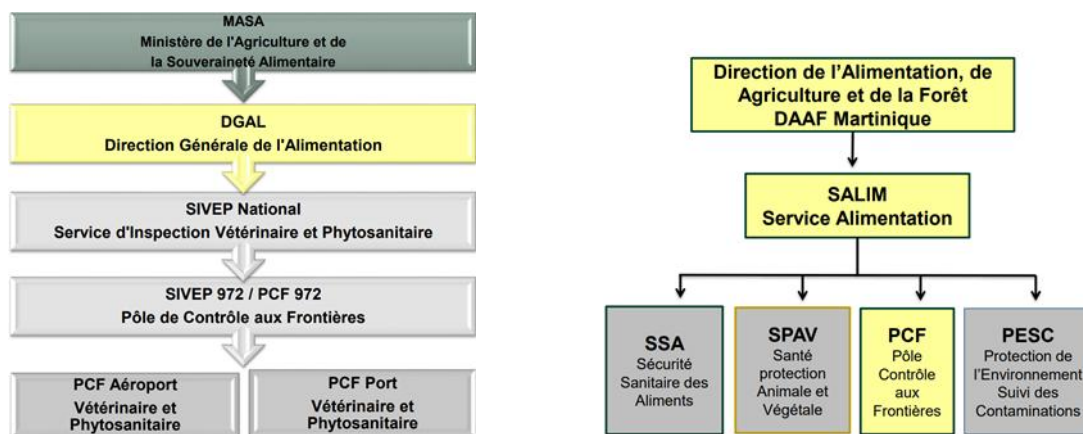


Figure 24 Le PCF dans l'organisation institutionnelle

Rôle du PCF

En amont des opérations de dédouanement des marchandises :

=> Réaliser des contrôles à l'importation des denrées d'origine animale, des animaux vivants et des produits d'origine animale non destinés à l'alimentation humaine en provenance de Pays Tiers.

=> Réaliser les contrôles à l'importation des végétaux et produits végétaux en provenance des Pays Tiers et de l'Union Européenne.

=> Réaliser les contrôles à l'exportation des végétaux et des animaux de la Martinique vers l'UE et l'International.

Objectifs du PCF

=> Prévenir l'introduction d'agents pathogènes via les denrées alimentaires importées afin de protéger la santé du consommateur.

=> Prévenir l'introduction d'agents pathogènes pour les animaux afin de protéger la santé animale des cheptels, des animaux de compagnie.

=> Prévenir l'introduction d'agents pathogènes pour les végétaux afin de protéger la santé des cultures et des écosystèmes.

Focus sur certains dispositifs douaniers présentés en ateliers collaboratifs

Les Régimes suspensifs douaniers (CF Atelier 1) visent à favoriser l'import/transformation et l'export, et plus particulièrement le régime de perfectionnement actif.

Contingent d'achat en franchise

Afin d'éviter aux exportateurs des avances de trésorerie, le contingent d'achat en franchise dit « A12 » les autorise à acheter sur le marché intérieur, à faire une acquisition intracommunautaire ou à importer, en franchise de la TVA, les biens qu'ils destinent à faire l'objet d'une exportation ou d'une livraison intracommunautaire exonérée de la TVA...

Régimes particuliers

Les régimes particuliers facilitent les échanges des entreprises à l'international. Ils permettent notamment de réaliser les opérations suivantes en suspension de TVA :

- *Stockage avec l'entrepôt douanier ;*
- *Transformation avec les régimes de perfectionnement actif et passif ;*
- *Utilisation avec l'admission temporaire...*

Le régime fiscal suspensif

Le régime fiscal suspensif (RFS) permet de réaliser un certain nombre d'opérations à l'importation ou à l'exportation (stockage, transformation) en suspension de TVA.

Le RFS présentent de nombreux avantages économiques dont :

- *Gain de trésorerie : le recours au RFS permet de suspendre le paiement de la TVA le temps nécessaire à la réalisation de certaines opérations (stockage, perfectionnement, réparation, transformation) ;*
- *Compétitivité : le régime permet l'achat-revente de marchandises en suspension de la TVA ...*

(Extrait de : Achat en franchise : article 275 du code général des impôts (CGI) et circulaire 6896 du 15 juin 2011 ;

Régimes particuliers : Articles 210 à 225 et 237 à 262 du règlement (UE) 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (CDU) ; articles 161 à 183 et 201 à 243 du règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 ; et articles 258 à 271 et 322 à 325 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 ;

Régime fiscal suspensif : articles 277 A du CGI et 85 à 85 L de l'annexe III au CGI

L'intérêt de l'implantation en Martinique d'une Zone Franche multi-sites Internationale sous Douane renforce l'environnement logistique global et l'attractivité d'un territoire



Figure 25 Caractéristiques et Objectifs d'une zone franche multi sites internationale sous Douane

Les zones franches et les entrepôts sous douane sont des outils essentiels pour optimiser la chaîne d'approvisionnement, réduire les coûts logistiques et douaniers.

Les zones franches douanières (ZF), elles, sont distinctes des autres types de ZF.

La Zone franche douanière est un service destiné à faciliter les procédures de commerce aux opérateurs en réduisant les formalités de douane. Sous réserve de la législation douanière, toute activité de nature industrielle, commerciale ou de prestations de service est autorisée dans une zone franche.

Les Zones Franches Industrielles d'Exportation (ZFIE) sont comprises dans ce dispositif de zones franches douanières.

A noter que seuls les droits et taxes attachés à une opération d'import/export sont concernés, c'est à dire généralement les droits de douane, la TVA, les taxes d'octroi de mer ainsi que les mesures de politique commerciale (droits antidumping, licence, documents de surveillance...).

Une collectivité locale, un établissement public, un organisme public ou privé ayant vocation à promouvoir l'activité économique peut déposer une demande de création de zone franche.

Les infrastructures telles que les zones franches sont des points de contact et d'intégration pour les chaînes logistiques et les marchés internationaux.

Une zone franche intègre des caractéristiques stratégiques pour une attractivité :

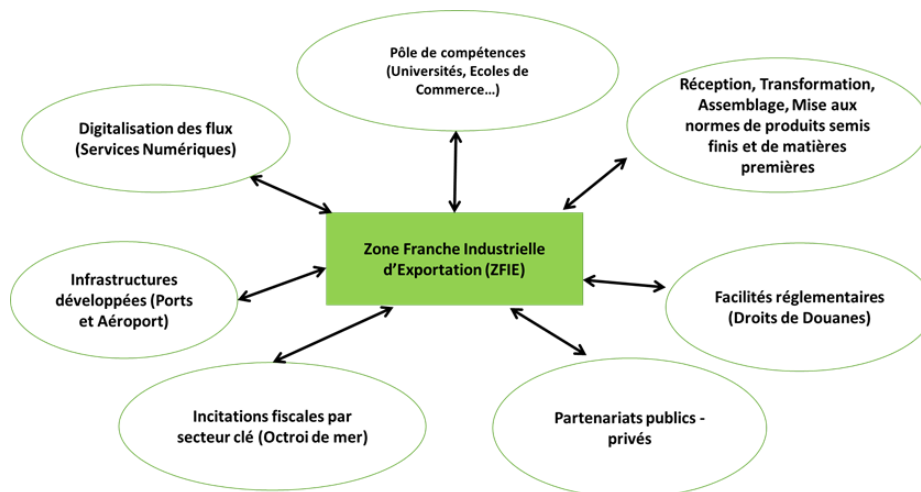


Figure 26 Caractéristiques attractives de la Zone Franche Industrielle d'Exportation

L'infrastructure n'est qu'une partie de l'écosystème et de l'efficacité logistique :

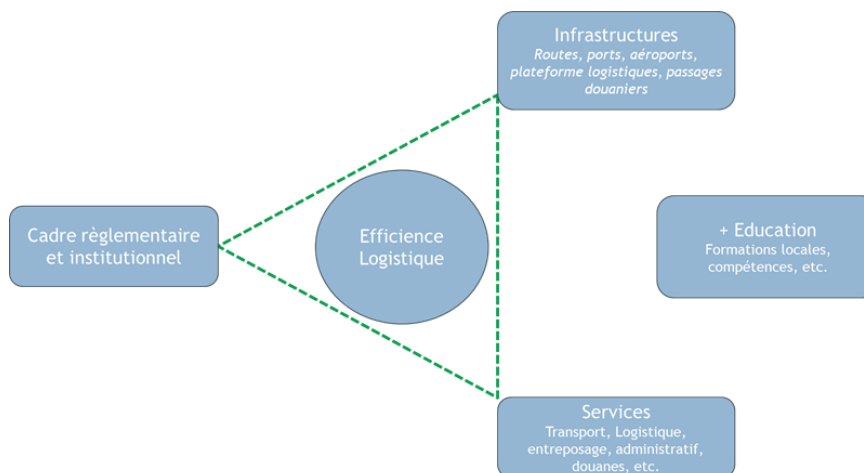


Figure 27 Construire l'efficacité logistique

h. Présentation du projet de zone franche

Une meilleure insertion de la Martinique dans les chaînes d'approvisionnement mondiale est indispensable, car la logistique sous-tend l'ensemble de la chaîne économique et elle est un levier incontestable pour le développement durable.

Une Zone Franche Industrielle d'Exportation (ZFIE) multi sites dédiée aux activités logistiques est prévue dans le cadre du développement économique de la Martinique. Une large place serait laissée à l'import de matières premières ou de produits semi-finis – transformation – export. Les activités de logistique inversée appliquées à la gestion de certains déchets en vue d'une revalorisation suivie d'export seront également privilégiées. Cette zone serait nécessairement interconnectée aux ports et aéroport du territoire et rechercherait des complémentarités avec les autres Zones de la Grande Caraïbe.

Des mesures incitatives complémentaires seraient proposées pour encourager les entreprises locales et internationales qui souhaiteraient s'associer, investir en Martinique par le biais de joint-venture pour favoriser la création d'entreprises industrielles, commerciales et artisanales.

Des programmes de recherche-développement-innovation (RDI) pourraient inciter des partenariats Université/entreprises à coopérer pour former des étudiants sur place, tout en développant des produits et services innovants destinés au marché extérieur et en bénéficiant des avantages de la zone franche multi sites. *(Projet de Zone franche douanière multi sites : Zone Pays Noyé et arrière port du Robert)*

i. La Synergie de réussite d'une stratégie logistique holistique et intégrée

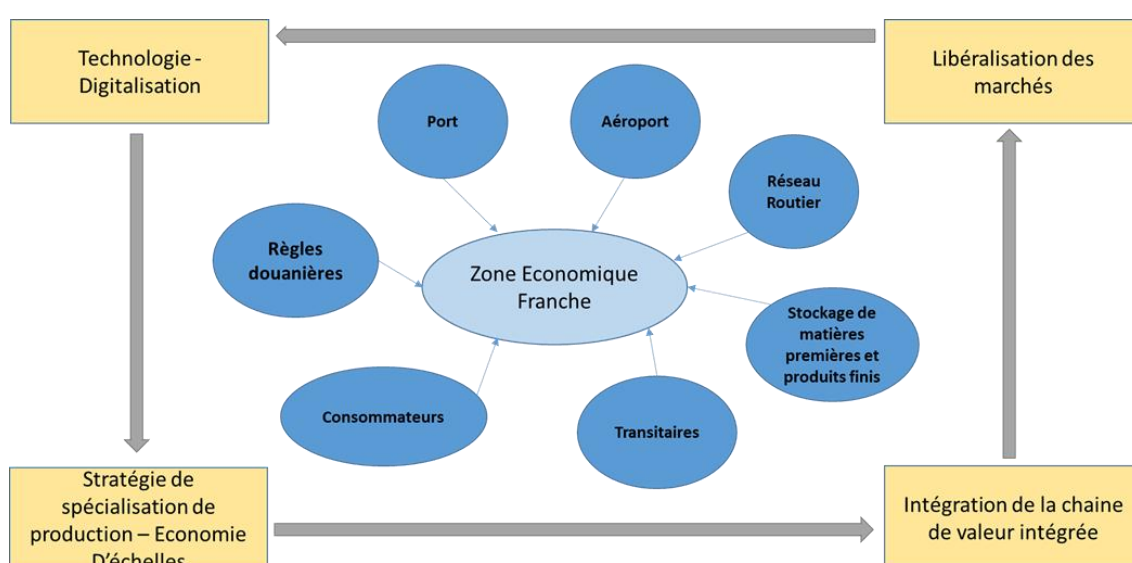


Figure 28 La synergie des acteurs d'une stratégie logistique réussie

La volonté d'ouvrir la Martinique au monde nécessite la mise aux normes des infrastructures transfrontalières (port et aéroport) et les services adéquats pour assumer pleinement leurs fonctions.

La Collectivité Territoriale de Martinique se doit d'offrir aux entreprises un cadre douanier, réglementaire, administratif, fiscal facilitant les échanges commerciaux avec l'international. **(Illustration schéma ci-dessous)**

La stratégie logistique adoptée par un grand nombre de pays, en particulier depuis la pandémie de COVID 19, repose en grande partie sur des opérations de « friendshoring* » et de « nearshoring* ». **(Définition ci-dessous)**

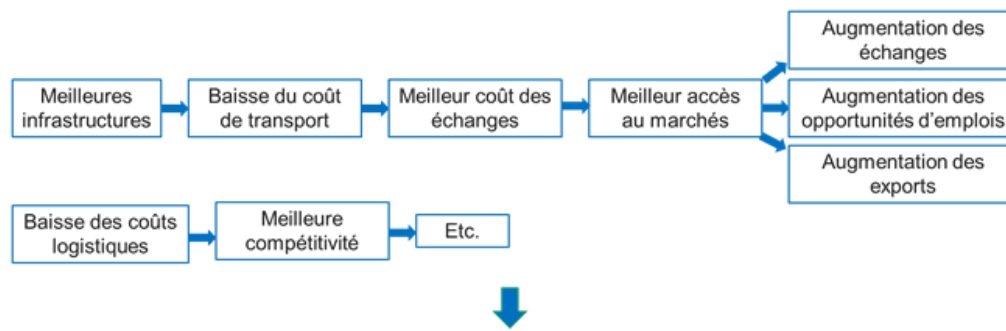


Figure 29 Impacts positifs sur la performance des infrastructures logistiques

La qualité et les fonctionnalités des infrastructures logistiques sont des facteurs de performance.

Banister & Berechman, 2001; Jacobs & Greaves, 2003; McCann, 2005

Limão & Venables, 2001

Gonzalez et al., 2008

Vickerman et al., 1999 ; Suk Park et al., 2019

*Nearshoring** : Le nearshoring fait référence à la pratique consistant à rapprocher la production ou l'approvisionnement du marché final. Cela permet souvent de réduire le temps et les coûts associés à l'expédition longue distance et de répondre plus rapidement aux changements de la demande des clients. Les avantages de la délocalisation de proximité comprennent l'amélioration des délais de livraison, la réduction des coûts de transport, une flexibilité accrue et l'amélioration de la qualité,

*Friendshoring** : Le friendshoring, par exemple, fait référence à la pratique consistant à s'approvisionner auprès de fournisseurs de confiance et à long terme, quel que soit leur emplacement. Cette approche est souvent utilisée par les entreprises qui entretiennent des relations solides avec leurs fournisseurs et qui se concentrent sur l'établissement de partenariats à long terme.).

j. Focus sur le passage de l'offshoring au nearshoring

Pendant des décennies, la délocalisation a été la stratégie privilégiée par les entreprises cherchant à réduire les coûts de fabrication. L'attrait d'une main-d'œuvre bon marché et d'environnements de production favorables en Chine et en Asie du Sud-Est est indéniable.

Mais les récents événements mondiaux, notamment la pandémie de COVID-19, les tensions commerciales et les incertitudes géopolitiques, ont mis en lumière les vulnérabilités de cette approche traditionnelle. Les résultats de ces vulnérabilités continuent d'avoir un impact sur les chaînes d'approvisionnement du monde entier, créant un climat d'imprévisibilité.

Poussés par les avantages incontestables de la proximité, notamment une communication plus efficace, une meilleure visibilité de la chaîne d'approvisionnement et un meilleur contrôle de la qualité, les fabricants de produits électroniques et les filiales de multinationales délocalisent maintenant leurs opérations dans des pays proches plutôt que de les externaliser vers des régions éloignées et à moindres coûts.

De plus en plus d'entreprises reconnaissent désormais l'intérêt d'avoir des installations de fabrication plus proches de leur marché d'origine. Ce changement minimise les risques liés à la chaîne d'approvisionnement et répond aux défis associés aux barrières logistiques et de communication longue distance.

La relocalisation offre ainsi un niveau de résilience que la délocalisation peine à atteindre. Grâce à des chaînes d'approvisionnement plus courtes, les entreprises peuvent réagir plus efficacement aux défis imprévus, tels que les catastrophes naturelles, les troubles politiques ou les crises de santé publique, en minimisant l'impact sur la production et la distribution.

Le Nearshoring représente une solution pratique pour minimiser le transport maritime sur de longues distances et réduire les émissions liées au transport, permettant ainsi aux entreprises de réduire considérablement leur empreinte carbone. Cela s'aligne non seulement sur les objectifs de développement durable, mais améliore également l'efficacité globale des chaînes d'approvisionnement, créant ainsi une approche commerciale plus respectueuse de l'environnement et socialement responsable.



Figure 30 Le "nearshoring"

Cette proximité entraîne une réduction des coûts de transport et des délais de livraison, permettant aux entreprises de réagir rapidement et efficacement aux demandes du marché. La logistique rationalisée signifie que les produits peuvent atteindre les consommateurs plus rapidement, minimisant ainsi le temps nécessaire pour que les produits nouvellement développés ou personnalisés arrivent dans les rayons.

Il est important de noter les éléments internationaux récents, qui ont un impact fort et direct sur l'activité et les coûts logistiques :

- La Sécheresse qui frappe le **Canal de Panama** engendre un dysfonctionnement des écluses. C'est une conséquence inattendue du changement climatique et du phénomène El Niño : l'accès au canal de Panama, voie de passage des navires marchands entre l'Atlantique et le Pacifique, devrait être réduit pendant un an en raison du manque de pluies. Ainsi le délai de franchissement du canal est beaucoup plus important selon des critères précis et avec de lourdes conséquences sur les caractéristiques des navires autorisés. Le transport par rails est une option qui s'impose de plus en plus.

- La crise du **Canal de Suez** est une grave menace pour le commerce mondial. En effet, les attaques des rebelles houthistes contre les navires en mer Rouge ont poussé les armateurs à dérouter leurs navires. La mer Rouge voit passer 20 % du volume mondial des conteneurs, 10 % du commerce maritime et 8 % à 10 % du transport maritime de gaz et de pétrole. C'est une artère vitale pour les porte-conteneurs et les pétroliers. Depuis son ouverture, en 1869, le plus long canal artificiel au monde achemine "les marchandises et les combustibles d'Asie et du Moyen-Orient vers l'Europe et les États-Unis".

Les infrastructures adaptées sont la clé d’une activité logistique forte et performante. Il paraît nécessaire qu’une adaptation des infrastructures locales s’opèrent afin de permettre à la Martinique d’intégrer au mieux les flux logistiques caribéens ou internationaux opérant dans la zone (cf. Carte COCATRAM ci-dessus p.39).

ATOUTS		FAIBLESSES	
INTERNE	3,3 millions de tonnes de marchandises ont été traitées par le GPMLM en 2023, enregistrant une croissance de 11%, - Capacité d'accueil des conteneurs de la Pointe des Grives : 250 000 EVP - Obtention par le GPMLM des certifications qualité ISO 9001 sur l'ensemble des activités et MASE, - Zone de réparation navale, au bassin Radoub pouvant accueillir des navires d'un volume 20 000 tonneaux jauge (tjb) en cale sèche, - Capacité des 2 hangars de fret aérien à l'aérogare Aimé CESAIRE : 30 000 tonnes, - Début d'activité d'un opérateur Full cargo (Air 65), en octobre 2023, d'une capacité de 8T.	- Aérogare Aimé CESAIRE en sous capacité (1 752 952 PAX en 2022 contre 2M en 2019), et 11 040 T pour le fret en 2019 contre un potentiel de 30 000 T , - Le GPMLM n'est pas certifié OEA (opérateur économique agréé) pour les questions sûreté, sécurité et simplification douanière, comme le Grand Port de Guadeloupe - - Absence d'indicateurs de mesure et de suivi de la performance (KPI de l'outil portuaire et aéroportuaire) - Une filière croisière sous exploitée : 900 000 entrées/sorties de passagers en 2017 contre 400 000 en 2023, - Absence d'infrastructures de maintenance pour l'aviation civile à l'aérogare Aimé CESAIRE - Les espaces de contrôle des animaux et des végétaux sont non conformes aux normes EU au port et à l'aéroport, - Absence à l'aéroport de dispositifs PARAFE (passage automatisé rapide aux frontières extérieures),	
OPPORTUNITES		MENACES	
EXTERNE	- Les travaux d'agrandissement de l'aérogare sont dimensionnés pour une projection de trafic à 2,5 millions de passagers d'ici 2025, - Augmentation de la capacité d'accueil du GPMLM à 330 000 containers, après travaux, - Mise en place du passage automatisé : PARAFE d'ici 2025, - Projet de création d'un aérogare à Basse-Pointe permettant au secours d'intervenir en cas de catastrophe naturelle (séisme majeur) et d'indisponibilité de la piste du Lamentin, - Projet de création du Port du Robert, pour le développement des échanges régionaux inter-iles (cabotage bateau, hydravion ou drone). Capacité d'accueil envisagé : bateaux d'une longueur maximum 110 m avec 5m de tirant d'eau, déchargeant 3 à 4000 tonnes de marchandises - Projet de création d'un hub portuaire avec les ports de Martinique et de Guadeloupe, pour desservir la Caraïbe et l'Amérique du Sud, à travers le développement du transbordement, - Possibilité de créer un hub de réparation navale au bassin Radoub de dimension interrégionale, couvrant l'ensemble des besoins : commerce, plaisance et grande plaisance, - L'offre d'activités de réparation navale, sous un régime de perfectionnement actif, - Possibilité de création de zones franches portuaires, et de développement d'activités manufacturières destinées à l'exportation (Annonce du Comité interministériel des Outre-Mer du 18 juillet 2023)	- Perte de recettes avec la baisse de consommation des hydrocarbures dues au développement des énergies renouvelables notamment, - En Martinique, les projections du GIEC d'ici 2030, prévoient une augmentation du niveau de la mer entre 23 et 43 cm, rendant le port et l'aéroport vulnérables à la montée des eaux, - Le projet de création d'un Grand Hub portuaire aux Antilles, risque d'accroître le trafic de stupéfiants selon les intervenants aux auditions de la commission d'enquête sur l'impact du narcotrafic en France du Sénat,	

2.3.2 Principaux enjeux et pistes d'action identifiés

Les enjeux de la Martinique seront donc de :

1- Veiller à la mise en conformité des infrastructures transfrontalières

- Le Port et l'Aéroport de Martinique sont déjà dans des dynamiques de modernisation de leurs infrastructures. Cependant afin de se doter de toutes les fonctionnalités propres à toutes infrastructures transfrontalières pour faciliter le commerce international, il conviendrait de mettre en œuvre les actions nécessaires. (Poste de Contrôle aux frontières, Scanner, Parafe, Système d'Informations, etc.).

2- - Créer une zone franche douanière

- La zone franche offrirait à notre territoire un espace privilégié, permettant ainsi aux entreprises de bénéficier d'un espace exempté de droits de douanes et taxes diverses, afin de recevoir des matières premières et produits semi finis, de les transformer, et d'exporter des produits finis européens « made in Martinique et CE ». Il est important que cette zone bénéficie aussi au marché intérieur du territoire.
-

3- Miser sur le développement de l'économie circulaire dans la Grande Caraïbe pour optimiser les infrastructures martiniquaises

- En considérant l'économie circulaire comme une réelle opportunité d'affaires, pour développer la création de richesses à partir des déchets à forte valeur ajoutée après traitement.

OPPORTUNITES

- Les pays de la Grande Caraïbe ont la volonté de renforcer la connectivité intra caribéenne, et avec le reste du monde. L'objectif est une connexion aérienne et maritime forte au service des réseaux de commerce international

=> **Une modernisation des infrastructures devrait avoir à long terme un impact positif sur le prix final des produits importés ou exportés.**

- Le développement du e-commerce à l'échelle internationale
- ⇒ **La digitalisation de l'écosystème est aussi un levier de performance logistique et économique pour toutes les parties prenantes des chaînes d'approvisionnement**
- Le déploiement de « free zone » (Zone Franche) au sein de la grande Caraïbe (Barbade, Jamaïque, Panama...) démontre qu'un territoire en croissance de flux se doit de disposer d'une zone géographique d'implantation des entreprises leur permettant de renforcer leur compétitivité au cœur d'un commerce international extrêmement concurrentiel. Les zones franches sont des points de contact et d'intégration pour les chaînes logistiques et les marchés internationaux

=> **Implantation d'une zone franche douanière**

- Un hub logistique sur son territoire est fort de sens et d'impact pour le développement de ce dernier à condition qu'il s'inscrive dans une recherche de complémentarité avec les autres pays de la zone.

=> **En renforçant ses infrastructures, la Martinique pourra se positionner comme hub stratégique entre l'Europe et la Grande Caraïbe et vice versa, pour cela elle devra :**

> Fournir des solutions logistiques de haute qualité entre l'Europe et le reste de la Caraïbe.

> Réceptionner des matières premières et des produits semi finis en vue de transformation puis exportation

> Etre d'accès facile pour les flux intrants et sortants.

> Maîtriser la réglementation douanière, fiscale et les codes du commerce international

2.4 L'étude de la création d'un corridor vert et digital

2.4.1 Etat des lieux du cadre réglementaire et technique

a. Le cadre Européen

La transition écologique dans le secteur de la logistique est régie par la Commission européenne qui fixe la cadre applicable aux pays membres.

- ⇒ La politique européenne des transports est une des politiques communes les plus stratégiques de l'Union européenne (Articles 4, 90 à 100 TFUE)
- ⇒ Cette politique relève de la compétence partagée de l'Union Européenne : les Etats membres ne peuvent agir que si l'UE a décidé de ne pas le faire ou qu'elle n'a pas encore proposé de législation.
- ⇒ Une politique évolutive depuis 1957 : de la libre circulation des personnes et des marchandises au sein du marché commun (Feuille de route « Transports 2050, vers un espace européen unique des transports, 2011), à une politique commune centrée sur les enjeux environnementaux (« Stratégie pour une mobilité durable et intelligente », Décembre 2020)
- ⇒ Communication (2020) 789 final de la Commission européenne de décembre 2020 « Stratégie de mobilité durable et intelligente », Décembre 2020
- ⇒ Cadre stratégique : élaboré en lien avec le Pacte Vert pour l'Europe visant la neutralité climatique à l'horizon 2050 pour l'UE.

Objectif: Transformation écologique et numérique des systèmes de transports européens – Réduire de 90% les émissions liées au transport d'ici à 2050

Tous les moyens de transports compris: aérien, maritime...

Plan d'action de la Commission européenne du 20.07.2021 pour la période 2021-2024 – 82 initiatives pour une transformation fondamentale de la politique de transport « green, smart and affordable mobility ».

- ⇒ Politique européenne de transport applicable aux RUP: même cadre réglementaire que pour les autres régions européennes (Objectifs à atteindre, domaines concernés (infrastructures, applications informatiques, sûreté et sécurité, droits des passagers, coopération internationale...) avec des adaptations législatives tenant compte de leurs caractéristiques propres :

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe: instrument financier doté d'un budget de 25.8 Mds €

Réseaux transeuropéens

Mobilité et transport

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont fortement augmenté dans le secteur des transports au cours des dernières décennies. Le remplacement des carburants fossiles par des biocarburants dans les transports pouvant contribuer à réduire ces émissions et à accroître la sécurité énergétique, les biocarburants sont devenus partie intégrante de la politique de l'UE en matière de climat et d'énergie.

Dans la dernière directive de l'UE sur les énergies renouvelables, le biocarburant est défini comme « un carburant liquide utilisé pour le transport et produit à partir de la biomasse ». Il s'agit de solutions alternatives renouvelables aux carburants fossiles, l'objectif étant de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports et d'améliorer la sécurité d'approvisionnement de l'UE.

b. Le cadre National : La Stratégie portuaire

La nouvelle stratégie nationale portuaire vise notamment à faire des ports des accélérateurs de la transition écologique et à atteindre les objectifs de neutralité carbone des transports à horizon 2050 par les autorités portuaires.

En effet, la nouvelle stratégie nationale portuaire adoptée par le Comité interministériel de la mer du 22 janvier 2021, poursuit un objectif clair de reconquête de parts de marché et de développement économique des ports, à horizon 2025-2050.

Les ports maritimes et fluviaux sont des infrastructures très consommatrices d'énergie fossile, ce qui a un impact sur l'environnement. Face à cette situation, les ports français peuvent amorcer leur transition énergétique en adoptant des mesures telles que la gestion de la logistique, la création de nouvelles activités durables, la construction de nouveaux navires utilisant des énergies plus propres et des systèmes à propulsion alternatifs.

La Stratégie nationale portuaire a précisé les éléments de la transition : fourniture de carburants alternatifs pour les navires, branchement électrique à quai et production d'hydrogène pour les besoins de l'écosystème industriel portuaire et des petits navires et bateaux.

Il est également important de construire des infrastructures conformes aux standards internationaux, de déployer des solutions et équipements de manutention respectueux de l'environnement favorisant la transition énergétique, de mettre en œuvre des solutions digitales, de collecter, valoriser et recycler les déchets, de traiter et contrôler les eaux et l'air, et de former les collaborateurs aux bonnes pratiques liées aux enjeux environnementaux.

En somme, la transition écologique des ports nécessite une approche globale et une collaboration entre les différents acteurs du secteur portuaire, y compris les autorités publiques, les entreprises, les associations et les citoyens.

La Stratégie portuaire nationale se divise en quatre ambitions majeures. Chacune de ces ambitions se décline en objectifs stratégiques. Les quatre ambitions sont :

- Les ports maillons essentiels de la performance des chaînes logistiques ;
- Les ports, acteurs du développement économique ;
- Les ports, accélérateur de la transition écologique ;
- Les ports, moteurs de l'innovation et de la transition numérique.

c. Le cadre National : La Stratégie aéroportuaire

Au niveau de l'Union européenne, les négociations relatives au « paquet Fit for 55 », dont l'objectif est de réduire d'ici 2030 de 55% les émissions nettes de gaz à effet de serre, ont connu des avancées notables qui permettront d'accélérer la dé-carbonation du secteur aérien grâce à l'incorporation croissante de carburants d'aviation durable, à l'électrification des engins au sol et au renforcement du prix du carbone induit par la suppression des quotas gratuits dans le système européen d'échange de quotas d'émission.

En France, un soutien accru est porté aux trois leviers indispensables à la réalisation de ces objectifs : **le développement de la production des carburants durables pour l'aviation, la recherche-développement-innovation en vue de la production d'un avion français « bas carbone » en 2030, et l'amélioration de la stratégie environnementale de la navigation aérienne.**

Ainsi on retrouve des leviers identiques à ceux de la stratégie portuaire.

Les politiques publiques sont également leviers de valorisation de la biodiversité avec une volonté marquée d'inclure dans les projets de rénovation et de construction des espaces dédiés à une biodiversité adaptée ; et ainsi réintroduire dans ces zones des espaces verts adaptés.

e. L'intérêt d'un Hôtel Logistique

Le contexte de développement très important du e-commerce a d'indéniables conséquences sur les flux logistiques dans le monde.



Figure 31 La croissance du e-commerce de 2000 à 2021

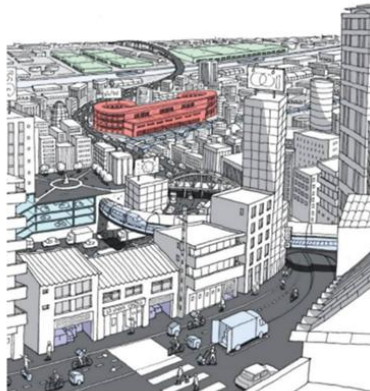
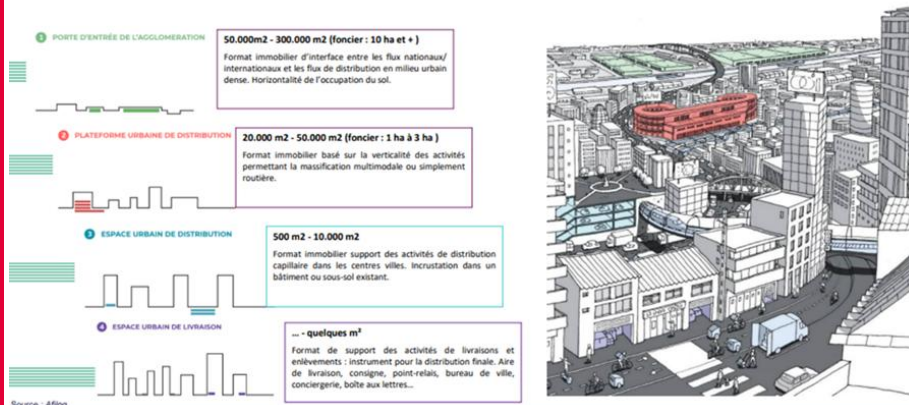


Figure 32 Impact du e-commerce sur les chaînes logistiques

La massification des flux lève donc des interrogations et des questions sur les enjeux quant au respect des cadres réglementaires dédiés à la transition écologique.

Et une réponse forte à ce défi est l'implantation d'un Hôtel Logistique, outil de mutualisation de moyen favorisant le développement économique. L'Hôtel logistique permet de mixer surfaces et infrastructures pour la chaîne d'approvisionnement, activités productives et tertiaires (agriculture urbaine, bureaux, commerces, etc).

Typologie d'espaces logistiques urbains



Quels usages pour la logistique en ville ?



LIVRAISON DU DERNIER KM
avec des modes adaptés à la livraison urbaine



CENTRE DE CONSOLIDATION
des flux pour assurer leur distribution par un même opérateur



LOGISTIQUE DE PROXIMITÉ
Micro-stockage et services au quartier



ESPACE PRODUCTIF
Production, transformation locale et distribution

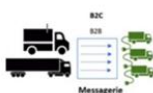
Des modèles déterminants pour optimiser les ruptures de charge
Des modèles d'approvisionnement et de distribution les plus adaptés possibles au contexte urbain, aux zones à desservir et aux contraintes de la voirie et des espaces publics



Quels impacts sur les flux ?



LIVRAISON DES DERNIERS KM
Le modèle : arrivée massifiée de marchandises pour l'organisation de tournées



CENTRE DE CONSOLIDATION
des flux pour assurer leur distribution par un même opérateur



LOGISTIQUE DE PROXIMITÉ
Micro-stockage et services au quartier



ESPACE PRODUCTIF
Production, transformation locale et distribution



Cette optimisation de la chaîne logistique ne fait pas disparaître les poids lourds mais les repositionne sur le chaînon le plus pertinent

Figure 33 Caractéristiques de la logistique urbaine. Source Sogaris

f. Focus sur le développement de la logistique connectée

Depuis le début de l'année 2024, les ports du monde entier sont tenus d'exploiter des « guichets uniques maritimes » (Maritime Single Window). Ce changement obligatoire fait suite à l'adoption par le Comité de la simplification des formalités de l'Organisation maritime internationale (OMI) d'amendements à la Convention FAL, qui visent à faciliter le trafic maritime international.

En clair, il s'agit d'harmoniser les informations transmises aux autorités publiques (autorités portuaires, pilotes, administration maritime, autorités sanitaires...) dès lors qu'un navire se présente dans un port, de son arrivée à son départ, et ce, n'importe où dans le monde. La numérisation de ces informations, elle, doit contribuer à fluidifier le trafic maritime mondial.

C'est en application de cette directive que certains ports français (Haropa...) ont mis en place le guichet unique maritime et portuaire (GUMP), qui assure « la transmission des données de manière électronique, dans un format structuré, exploitable pour un traitement informatique », selon le principe du « dites-le-nous une fois », afin d'éviter les doublons.

Un smart port (nouvelle fenêtre) se définit comme un port "intelligent", connecté. Pour la gestion du trafic, par exemple, la capitainerie connectée diminue les temps d'attente et facilite la connexion électrique des navires à quai. Les émissions de CO2 sont ainsi réduites de 30% à 50%. Le smart port permettrait aussi une connexion entre le port du futur et la ville à travers une "smart port city", où les lieux et les objets seraient connectés fluidifiant les transports, les mesures de sécurité ou encore les énergies.

En développant une base de données inter-entreprises, on crée un réseau alimenté d'informations transmises en temps réel. Ces données sont transmises et accessibles à toutes entreprises logistiques pour une meilleure estimation de leur offre de service, et également dans le cadre de leur stratégie de gain de temps, donc de limitation d'un impact environnemental négatif.

En interconnectant des ports de manière numérique, l'on crée des ports ou des hubs intelligents. Ainsi l'inter modalité est favorisée car une vision globale en temps réelle est accessible.

La création d'un corridor logistique ne peut donc s'opérer sans une numérisation des process et des flux.

g. Focus sur le projet de site pilote Amérique Latine LAC EFTi4ALL

Dans le cadre d'un consortium composé de 14 Etats membres de l'UE, la CTM est lauréate de l'appel à projet « eFTi4ALL » pour son projet pilote de création d'une plateforme omni canal de collecte de données logistiques en temps réel pour la zone Caraïbe en partenariat avec les différents acteurs économiques concernés, au titre du programme européen Connecting Europe Facility (CEF) 2023.

Ce projet à l'échelle de la zone Amérique Latine Caraïbe ambitionne de renforcer l'intégration des pays dans les chaînes logistiques régionales et internationales, et d'améliorer la performance logistique et la compétitivité des pays concernés. C'est donc un outil qui a pour objet de faciliter le commerce international.

Le projet eFTI4ALL résulte du règlement (UE) 2020/1056 eFTI (sur les Informations Électroniques de Transport de Fret) du Parlement européen et du Conseil, adopté le 15 juillet 2020, et qui établit des normes pour la gestion électronique des informations liées au transport de marchandises. Ce règlement vise à réduire les coûts administratifs, améliorer les capacités de contrôle des autorités, promouvoir l'efficacité et la durabilité des transports.

Il impose aux États membres de l'UE d'adopter des pratiques numériques harmonisées pour le partage de données de transport, en facilitant ainsi les contrôles par les autorités compétentes, telles que les douanes et la police. L'impact de cette réglementation ne se limite pas aux pays de l'UE, car les entreprises du monde entier qui exportent vers l'Union doivent s'adapter à ces nouvelles exigences. En effet, elles devront s'intégrer dans le même écosystème technique et respecter les normes électroniques définies par le règlement eFTI. Ainsi, cette réglementation a des implications globales, modifiant la manière dont les entreprises gèrent leurs informations de transport et interagissent avec les autorités européennes.

Sur le plan mondial, l'Accord sur la facilitation des échanges entré en vigueur en 2017, traduit également la volonté des États Membres de l'OMC de réduire leurs formalités administratives à la frontière par la simplification, la modernisation, et l'harmonisation des procédures douanières.

L'objectif principal de la plateforme omni-canal pilote eFTI pour la zone Caraïbe est de développer un système harmonisé et transfrontalier de portails. Ce projet vise à :

1. Améliorer la connectivité de la Martinique avec la Grande Caraïbe et le reste du Monde.
2. Réduire les coûts administratifs et les délais de procédure, grâce à la dématérialisation et numérisation de la chaîne d'approvisionnement,
3. Faciliter les échanges de données en temps réel « juste-à-temps », et renforcer la coopération entre les pays de la zone,
4. Simplifier les démarches douanières,
5. Promouvoir la durabilité des chaînes d'approvisionnement et de la logistique (diminution de l'empreinte carbone).
6. Permettre l'échange de données en temps réel, entre plateformes technologiques différentes tout en respectant les standards internationaux.
7. Encourager la coopération internationale dans le domaine réglementaire et favoriser l'harmonisation et la cohérence des réglementations,
8. Garantir la transparence des exigences et des procédures réglementaires

	ATOUTS	FAIBLESSES
INTERNE	- Les zones portuaires doivent limiter leurs émissions de CO2 pour se conformer aux objectifs nationaux et européens de décarbonation, notamment : - transports décarbonés à l'horizon 2050 dans le cadre des Accords de Paris et de la Stratégie nationale bas-carbone ; - réduction d'au moins 55% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 (avec obligation de décarbonation pour les ports) dans le cadre du paquet européen "Fit for 55" et des ajustements à l'objectif 55 ; - baisse des émissions de gaz à effet de serre des navires de 2% d'ici à 2025, 13% d'ici à 2035 et 75% d'ici à 2050 prévue dans le règlement FuelEU Maritime, adopté par le Parlement européen en octobre 2022, - Outre les objectifs de relance économique (porter à 80% le fret de conteneurs en 2050, notamment), la stratégie portuaire nationale de 2021 (nouvelle fenêtre) a fixé un "cap intermédiaire" et une feuille de route pour la neutralité carbone dans les dix ans à venir : - implantation des activités économiques innovantes pour faciliter l'accueil de nouveaux clients industriels et logistiques ; - création d'un écolabel sur les flux logistiques et portuaires pour promouvoir des "chaînes logistiques vertueuses" ; - élaborer une trajectoire de transition écologique pour chaque port : fourniture de carburants alternatifs pour les navires, branchement électrique à quai, notamment. - L’existence des fonds structurels pour l’accompagnement financier des projets - Une volonté de la CTM d'implanter une zone franche douanière accueillant un Hôtel logistique, outil majeur de la transition écologique	- Les navires de CMA CGM s’approvisionneront en Europe du nord, - La centrale thermique d’EDF de Bellefontaine, sera convertie à la biomasse liquide, à partir de colza importé d’Europe (biodiésel), - Des procédures administratives inefficaces, longues, fastidieuses et coûteuses sont une pratique courante dans la plupart des ports de la région. - La plupart des ports de la région ne disposent pas de systèmes d’information récents et performants (source Etude sur le transport maritime de l’OECD (2020)/Etude « Le secteur maritime et les ports de la Caraïbe : le cas des pays de la Caricom », CEPALC en 2009), - Un manque de cohésion entre les institutions portant les projets de mutation écologique
	OPPORTUNITES	MENACES
EXTERNE	- La stratégie territoriale d’économie circulaire (STEC) prévoit dans son plan d’action : la circularisation de l’économie martiniquaise par la réduction de la dépendance aux importations, aux flux internationaux et son inscription dans son environnement régional caribéen, - Lancement par CORSAIR en 2024, d’un projet pilote de gestion des déchets des vols à destination de la Martinique. Grâce à un partenariat avec l’Institut de la Transition Ecologique des Outre-mer (ITEDOM) et Newrest, premier acteur mondial indépendant du catering aérien, Corsair deviendra la première compagnie aérienne à mettre en place un système de tri et de gestion au sol des déchets présents à bord des avions. - Signature d’un accord entre le gouvernement et le groupe CMA CGM, pour la décarbonation du transport maritime, dans le cadre du projet de hub Antilles. L’ambition est de faire des Antilles « la porte d’un nouveau corridor maritime vert entre l’Europe et les Caraïbes », - CMA CGM se dotera à partir de 2024 de 7 navires propulsés au biogaz (naturel liquéfié (GNL), leur permettant de réduire de 67 % leurs émissions de Co², - Lors du Supply Chain Ministerial Forum organisé aux États-Unis en juillet 2023 par Joe BADEN, 19 partenaires économiques (18 pays ainsi que l'Union européenne) ont cosigné une déclaration commune indiquant leur volonté de collaborer afin de réduire les perturbations et les goulots sur les chaines d’approvisionnement mondiales qui touchent les acteurs de la logistique et du transport, tout en œuvrant pour la résilience à long terme. Parmi les pays ont peut citer : Allemagne, Australie, Brésil, Canada, République démocratique du Congo, Costa Rica, Corée du Sud, Espagne, États-Unis, France, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Mexique, Pays-Bas, Royaume-Uni, Singapour. Dans ce communiqué, ayant valeur de première déclaration d'intention, ces pays notent leur volonté d’œuvrer ensemble pour une meilleure transparence, en faisant avancer le partage d'informations entre les pays, avec des systèmes pour alerter sur les problématiques potentielles, émergentes ou systémiques qui peuvent toucher la chaine d’approvisionnement. - Les ZES (zones économiques spéciales) permettent de réduire les procédures administratives douanières, d’attirer les investissements directs étrangers, et favorisent les exportations ainsi que la création d’emplois, - En créant une ZES, la Martinique pourrait se positionner comme porte d’entrée des produits européens pour toute la Caraïbe et l’Amérique Latine, 90 pays membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ont finalisé en juillet 2024 des négociations plurilatérales sur le commerce électronique. En l’absence de règles mondiales communes, ce projet d’accord mondial englobe de nombreuses dispositions visant à promouvoir et faciliter les transactions en ligne (lutte contre les spams, reconnaissance des signatures et contrats électroniques, protection des consommateurs en ligne, numérisation des procédures douanières, moratoire sur les droits de douane sur les transactions électroniques...), rendant ainsi le commerce plus rapide, moins cher, plus équitable et plus sûr (lutte contre la fraude, sécurité juridique) - La Collectivité Territoriale de Martinique est membre d’un consortium dont le projet a été sélectionné par la Commission européenne (AAP 2024 Connecting Europe Facility, références ci-jointes – CEF-T-2023-SIMOBGEN), pour la création d’une plateforme omnicafe pilote dans la zone Caraïbe. - Application effective de l’exonération pour les outre-mer, de l’éco-contribution sur le transport aérien (vols commerciaux effectués entre les départements ou collectivités d’outre-mer et la France métropolitaine ainsi qu’entre ces mêmes départements ou collectivités d’outre-mer) votée dans la loi de finances 2020, - Une forte volonté d'atteindre des objectifs en terme de développement d'infrastructures répondant aux exigences de la transition écologique et de performance	- Les réductions des émissions de gaz à effet de serre (GES) obtenues grâce aux biocarburants sont souvent surestimées, ce qui pose des problèmes de durabilité. La disponibilité de la biomasse limite le déploiement des biocarburants et, pour atteindre ses ambitions climatiques revues à la hausse dans le secteur des transports, l’UE devra peut-être importer davantage de biomasse ou de biocarburants, maintenant ainsi sa dépendance énergétique, - Leurs coûts de production étant plus élevés que ceux des carburants fossiles, les biocarburants ne sont pas encore économiquement viables, et leur production doit être soutenue par des mesures prises par les pouvoirs publics., - Le secteur des biocarburants est en concurrence avec d’autres secteurs pour les matières premières, notamment celui des aliments, mais aussi des cosmétiques, des produits pharmaceutiques, des bioplastiques et du chauffage. Cela a une incidence sur leur disponibilité et leur prix sur le marché, mais peut aussi soulever des questions éthiques quant aux priorités relatives accordées aux denrées alimentaires et aux carburants, (Rapport spécial Aide de l’UE en faveur des biocarburants durables dans les transports Une trajectoire imprécise – Cour des comptes européennes) - Risque de développement de commerces illicites, avec la création d’une Zone économique spéciale (ZES) - L’application de l’éco-contribution sur le transport aérien en outre-mer, depuis le 1er janvier 2020, dans les mêmes proportions que pour l’ensemble du territoire national, - Une directive européenne pourrait venir contrarier l'activité de croisière: l’application de l'Emission Trading System, une taxe carbone qui compense les émissions des bateaux entrants dans les ports européens, en vigueur depuis 2024. Les navires devront ainsi payer pour 40% de leurs émissions déclarées, un taux qui augmentera pour couvrir 100% des émissions déclarées à partir de 2027. Une vraie distorsion de concurrence en zone Caraïbes où seuls les ports Français des départements sont concernés. - Un manque de communication entre les acteurs de la Logistique et la CTM - Des délais de mise en œuvre trop important par rapport aux opportunités

2.4.2 Principaux enjeux et pistes d'action identifiées

Les enjeux de la Martinique seront donc de :

1- Interconnecter la Martinique avec la Caraïbe et le reste du monde via un corridor vert et numérique

- La modernisation des infrastructures caribéennes vers une mise aux normes environnementales et numériques afin de répondre aux contraintes internationales (plus particulièrement européennes).

2- Etre force de propositions à travers des projets de coopération intégrant à la fois la dimension numérique et écologique

L'économie circulaire à l'échelle régionale devrait être une source de développement économique pour la Martinique au sein de la Grande Caraïbe (Création d'emplois de niche; d'activité de recyclage, de traitement...)

3- Au-delà des carburants alternatifs, il s'agit d'optimiser la performance logistique, la sécurité et la transparence des flux de marchandises en créant une voie commerciale numérique où les données pertinentes, la documentation électronique et les normes sont partagées. Cela facilitera la circulation fluide des navires et des marchandises et optimisera l'arrivée juste à temps des navires d'un port caribéen à l'autre.

- Avec le site pilote « eFti4all », la Martinique prend le leadership sur la création d'un corridor vert et numérique caribéen. Le déploiement d'une plateforme omnicanale pour la zone Caraïbe en Martinique nous permet de nous mettre à jour des normes européennes ;

OPPORTUNITES

- La modernisation des infrastructures caribéennes, à travers une mise aux normes environnementales et numériques afin de répondre aux contraintes internationales (plus particulièrement européennes)

=> La Martinique étant soumise aux obligations européennes, notre territoire se met à niveau des normes internationales, au même titre que ses voisins.

- Le corridor vert et numérique interconnectant les territoires, il semble opportun que l'économie circulaire devienne une source d'activité économique et une raison d'interconnecter les territoires
- => L'économie circulaire peut être une source de développement économique pour la Martinique et la Grande Caraïbe (Création d'emplois de niche; d'activité de recyclage, de traitement...)
- Les ressources financières européennes allouées à la transition environnementale et numérique.

=> Avec le site pilote « eFti4all », la Martinique prend le leadership sur la création d'un corridor vert et numérique caribéen.

2.5 Les formations disponibles sur le territoire, en matière de logistique et chaines d'approvisionnement

Après la crise sanitaire de 2020, les économies nationales et mondiales ont connu sur la fin de l'année 2021 et en 2022 un regain d'activité. Face à une telle croissance de la demande, le secteur **logistique** a dû répondre aux besoins des industriels et des consommateurs. Des chauffeurs routiers aux marins en passant par les opérationnels et logisticiens, tous les métiers ont subi une tension plus ou moins intense.

A l'échelle locale, Il existe également de réelles opportunités dans les métiers de la **logistique**. Il peut s'agir de postes de **responsables de plateforme** ou de **responsables de gestion des stocks**. Diverses spécialisations sont possibles dans l'agroalimentaire ou la chimie. Pour se démarquer, il est cependant nécessaire d'avoir une formation spécialisée dans le secteur visé.

2.5.1 Etat des lieux des formations dispensées sur le territoire

Indispensable pour la mise en œuvre de la stratégie logistique, le volet formation est la clé de réussite, pour assurer la bonne réalisation des politiques publiques par les martiniquais eux-mêmes.

a. Panorama des formations

En Martinique, le lycée Pierre Alier propose dès les premières années de professionnalisation les formations suivantes :

Nom de la formation ▼	Durée	Modalité ▼	Détail
Après la 3e - voie professionnelle			
CAP opérateur/opératrice logistique	2 ans	temps plein	-
Classe de 2de professionnelle métiers de la gestion administrative, du transport et de la logistique	1 an	temps plein	-
Bac pro assistance à la gestion des organisations et de leurs activités	3 ans	temps plein	Espagnol, Anglais
Bac pro logistique	3 ans	temps plein	Espagnol, Anglais
Bac pro organisation de transport de marchandises	3 ans	temps plein	-
Bac + 2			
BTS gestion des transports et logistique associée	2 ans	temps plein	-
Sections et dispositifs			
Classe de 3e prépa-métiers	1 an		-
Section européenne de lycée professionnel	1 an		Anglais

Figure 34 Liste des formations logistiques Lycée Pierre Alier

En premier et deuxième cycle, l'Institut Universitaire de Technologie de l'Université des Antilles du Pôle de Martinique, offre les formations supérieures suivantes :

- ⇒ **BUT (Bachelor Universitaire de Technologie) management de la logistique et des transports parcours mobilité et chaînes d'approvisionnements durables (MLT)**
 - Diplôme universitaire de trois années reconnu au grade de Licence
 - Un accompagnement individuel et un environnement universitaire à taille humaine
 - Un programme national permettant la professionnalisation par l'acquisition de compétences reconnues et recherchées par les milieux socio-professionnels
- ⇒ **BUT MLT (Management de la Logistique et des Transports) Management de la mobilité et des chaînes d'approvisionnements connectées**
- ⇒ **BUT GEA (Gestion des Entreprises et des Administrations), Gestion, entrepreneuriat et management d'activités (En alternance)**
- ⇒ **BUT TC (Techniques de Commercialisation), Marketing et management du point de vente, Marketing digital, e-business et entrepreneuriat (En alternance)**
- ⇒ **BUT Informatique, Réalisation d'applications: conception, développement, validation**
- ⇒ **BUT HSE (Hygiène Sécurité Environnement) Réalisation d'applications: conception, développement, validation**

Les niveaux de développement des compétences		B.U.T. Management de la Logistique et des Transports Parcours Mobilité et Supply Chain Connectées			
		Transporter	Organiser	Manager	Digitaliser
BUT 1 ^{ère} année	Niveau 1	Elaborer des solutions de transport multimodal	Organiser une opération logistique simple	Piloter une activité logistique ou transport simple	
BUT 2 ^{ème} année	Niveau 2	Construire un schéma transport	Organiser une opération logistique complexe	Piloter une activité logistique ou transport complexe	Niveau 1 Participer au déploiement des solutions connectées simples
BUT 3 ^{ème} année			Niveau 3 Organiser la chaîne logistique	Niveau 3 Piloter une chaîne logistique	Niveau 2 Participer au déploiement des solutions connectées complexes

Figure 35 Compétences des BUT Management de la Logistique et des Transports – 1/5

Compétence Organiser

B.U.T. Management de la Logistique et des Transports Parcours Mobilité et Supply Chain Connectées

Organiser	Concevoir et organiser les opérations d'une chaîne logistique globale	- CE2.01 en considérant les cadres réglementaires des organisations - CE2.02 en tenant compte des contraintes internes et externes dictées par la spécification des besoins - CE2.03 en intégrant les outils de gestion appropriés - CE2.04 en veillant à la traçabilité des produits, à la sécurité et à la sûreté de la chaîne logistique
Situations professionnelles	proposition d'une organisation pour des opérations de logistique amont (approvisionnement) proposition d'une organisation pour des opérations de logistique interne proposition d'une organisation pour des opérations de logistique aval (distribution)	
Niveaux	Apprentissages critiques	
Niveau 1 Organiser une opération logistique simple	- AC12.01 Identifier les fonctions et métiers de la chaîne logistique - AC12.02 Maîtriser les concepts de prévision de la demande - AC12.03 Schématiser les flux physiques et d'information - AC12.04 Dimensionner les différentes zones logistiques	
Niveau 2 Organiser une opération logistique complexe	- AC22.01 Choisir une stratégie d'achat et d'approvisionnement - AC22.02 Planifier et ordonner la production - AC22.03 Choisir un modèle de distribution - AC22.04 Organiser l'activité des équipes et l'adéquation charge/ capacité - AC22.05 Cartographier les flux physiques et d'information	
Niveau 3 Organiser la chaîne logistique	- AC32.01 Modéliser les processus logistiques - AC32.02 Définir les critères d'évaluation, leur pondération et arbitrer les solutions - AC32.03 Intégrer les éléments d'un contrat logistique - AC32.04 Organiser les flux logistiques internes et externes (amont et aval)	

Figure 36 Compétences des BUT Management de la Logistique et des Transports - 2/5

Compétence Manager

B.U.T. Management de la Logistique et des Transports Parcours Mobilité et Supply Chain Connectées

Manager	Manager les ressources et les flux logistiques et transports dans un contexte national et international	- CE3.01 en mobilisant les outils des systèmes d'information (tableau, ERP, WMS, TMS, ...) et les technologies innovantes - CE3.02 en développant une démarche d'amélioration continue intégrant la responsabilité sociale et environnementale - CE3.03 en assurant une communication interne et externe efficace entre les acteurs de la supply chain - CE3.04 en s'adaptant à des interlocuteurs nationaux et internationaux
Situations professionnelles	mise en oeuvre d'une ou plusieurs solutions dans un processus intralogistique mise en oeuvre d'une ou plusieurs solutions dans l'exploitation des transports de marchandises mise en oeuvre d'une ou plusieurs solutions dans l'exploitation des transports de personnes	
Niveaux	Apprentissages critiques	
Niveau 1 Piloter une activité logistique ou transport simple	- AC13.01 Intégrer les dimensions sociales, commerciales, comptables et financières - AC13.02 Mettre en oeuvre une démarche de projet - AC13.03 Identifier les objectifs, les contraintes et les éléments de décision d'un plan d'action - AC13.04 Compléter les supports de suivi d'activité avec les indicateurs pertinents existants	
Niveau 2 Piloter une activité logistique ou transport complexe	- AC23.01 Adopter une démarche qualité - AC23.02 Contractualiser avec des prestataires internes ou externes ou avec des clients - AC23.03 Coordonner les différentes activités de la chaîne logistique et transport - AC23.04 Intégrer la prévention, le management du risque et le traitement des litiges - AC23.05 Elaborer et utiliser des outils de gestion	
Niveau 3 Piloter une chaîne logistique	- AC33.01 Formaliser des processus - AC33.02 Construire des outils d'aide à la décision - AC33.03 Manager les équipes et accompagner le changement - AC33.04 Définir et mettre en oeuvre des plans d'amélioration	

Figure 37 Compétences des BUT Management de la Logistique et des Transports - 3/5

Compétence Digitaliser

B.U.T. Management de la Logistique et des Transports

Parcours Mobilité et Supply Chain Connectées

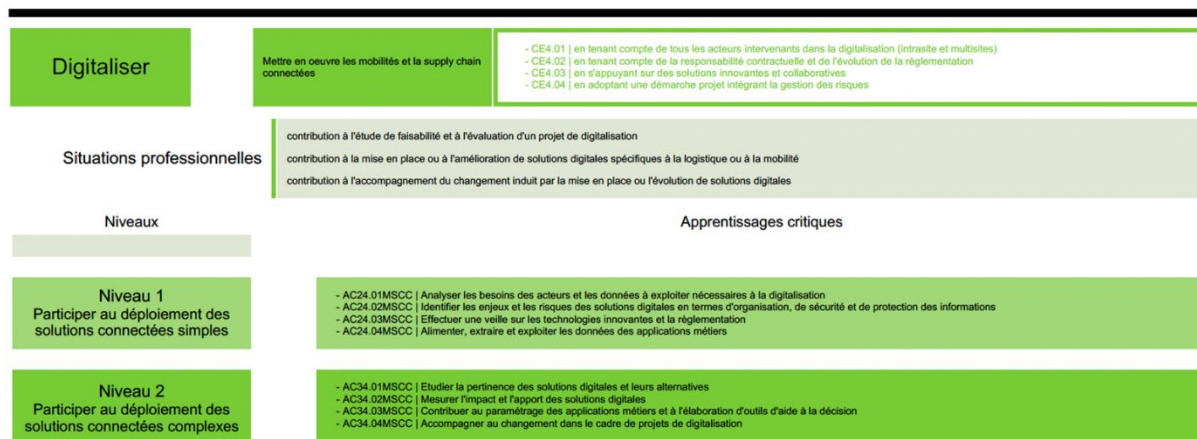


Figure 38 Compétences des BUT Management de la Logistique et des Transports - 4/5

Il semblerait que l'IUT de Martinique par manque de lieux de formations et de disponibilité, ne puisse développer les compléments de formation nécessaires à un gain de performance. Ce gain de performance est à prévoir pour une intégration des flux logistiques caribéens :

Les niveaux de développement des compétences

B.U.T. Management de la Logistique et des Transports

Parcours Mobilité et Supply Chain Durables



Figure 39 Compétences des BUT Management de la Logistique et des Transports - 5/5

A la sortie du BUT, les étudiants peuvent réaliser hors de Martinique une licence professionnelle :



Figure 40 La licence professionnelle Logistique et Transport

En complément de son offre de formation dans le secteur de la logistique, l'Université des Antilles Pôle Martinique propose également un Master en Management, une formation de 2 ans orientée vers le management des processus transverses de l'organisation. Ce cursus a pour objectif de :

- Former des managers polyvalents, capables de s'adapter à des situations de gestion complexes et évolutives dans des contextes globalisés et de comprendre l'organisation dans sa transversalité.
- Développer des compétences dans le pilotage de la performance financière, organisationnelle, informationnelle et managériale.

Au-delà de « recettes » managériales, formation de managers polyvalents, réflexifs, capables de comprendre les enjeux et contraintes des situations de gestion.

Un socle de connaissances solide pour comprendre :

- Les enjeux clés du numérique et des sciences des données pour les organisations,
- Les enjeux de responsabilité sociale et environnementale des entreprises.
- 2^{ème} promotion 2023-2024
- 33 étudiants inscrits en 1^{ère} année.
- 18 étudiants inscrits en 2^{ème} année.

L'objectif de la formation est principalement de :

- Maîtriser les principes du management des processus organisationnels, du management interculturel, du numérique et des enjeux de l'éthique et de la responsabilité sociale en entreprise.

- Contribuer à la performance de l'organisation par le découplage de ses différents départements et fonctions.
- Analyser l'environnement concurrentiel, technologique et commercial, national et international de l'entreprise afin d'identifier les opportunités et les risques lors de l'accès à de nouveaux marchés.
- Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre de la stratégie d'entreprise.
- Maîtriser les concepts relatifs à l'étude des organisations et des situations de gestion; maîtrise des principaux outils utiles pour occuper des métiers orientés vers le management transverse des organisations.

L'université des Antilles adosse ses enseignements aux travaux de recherches du laboratoire MEMIAD (Management, Économie, Modélisation, Informatique et Aide à la Décision) :

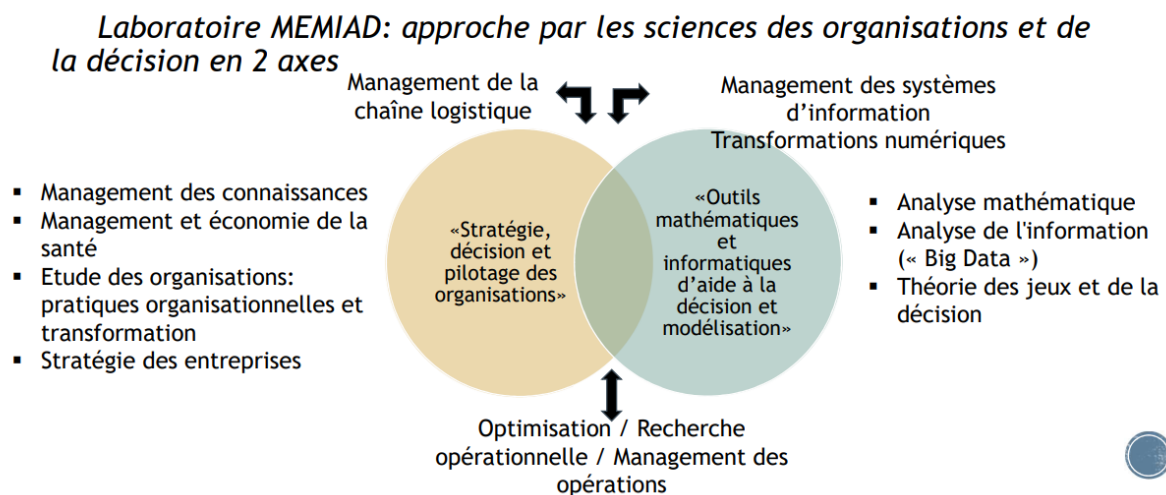


Figure 41 Les travaux du laboratoire MEMIAD

Les travaux de recherches du laboratoire apportent en permanence des réponses potentielles à des problématiques martiniquaises. Le potentiel de la Martinique est en effet très important dès lors qu'en qualité de territoire européen dans le bassin Caribéen ; la Martinique se doit de se positionner en qualité de corridor stratégique entre les Amériques et l'Europe.

La Collectivité territoriale de la Martinique accompagne également les établissements de formation à se développer et à augmenter leurs offres de formation. En effet, l'Ecole de la Mer située à Cosmy (Trinité) bénéficie d'un accompagnement dans le cadre de son partenariat avec l'Ecole Nationale Supérieure Maritime.

Ainsi, depuis plus de 60 ans, l'EFPMA dispense des formations initiales et continues maritimes au sein de ses locaux, dans le respect des normes internationales, des référentiels, des orientations nationales, encadrées par le ministère chargé de la mer.

Les formations sont constituées de cours théoriques, mais aussi de mises en situation professionnelle sur des installations réelles, simulées agréées et enfin d'embarquements. Elles préparent aux métiers de marin professionnel sur des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche ou aux cultures marines.

Pour devenir un marin, exercer des fonctions d'appui ou d'encadrement au pont ou à la machine à bord des navires, il est nécessaire d'obtenir un brevet, c'est-à-dire être titulaire d'un diplôme de l'enseignement professionnel maritime et avoir navigué pendant une période de navigation (en moyenne 6 mois) selon le brevet concerné.

L'EFPPMA est l'unique établissement en Martinique, depuis plus de 60 ans, formant aux métiers de marins embarqués au commerce, à la pêche ou à la plaisance professionnelle.

Elle a su pendant toutes ses années, mobiliser des moyens et les acteurs compétents afin d'offrir aux publics un panel de formations maritimes, avec des connaissances, des mises en situations sans cesse renouvelées.

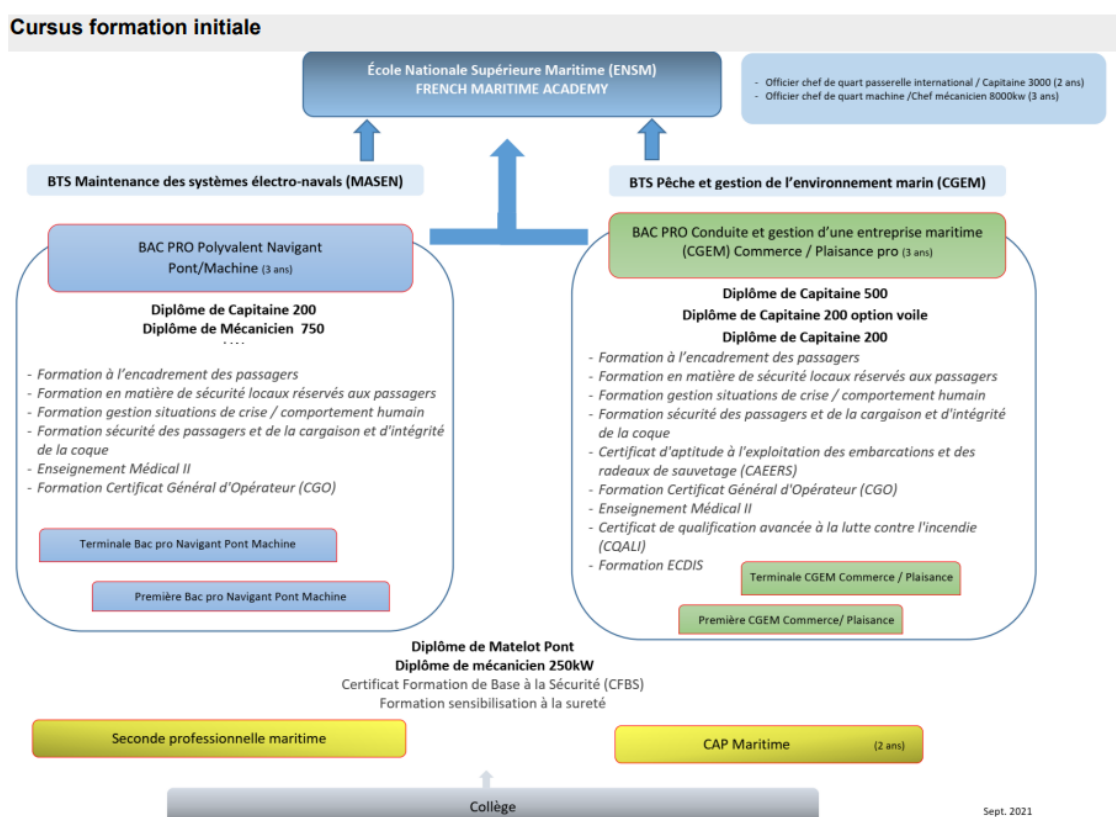


Figure 42 Métiers de la mer : cursus formation initiale. Source ENSM

Cursus formation continue

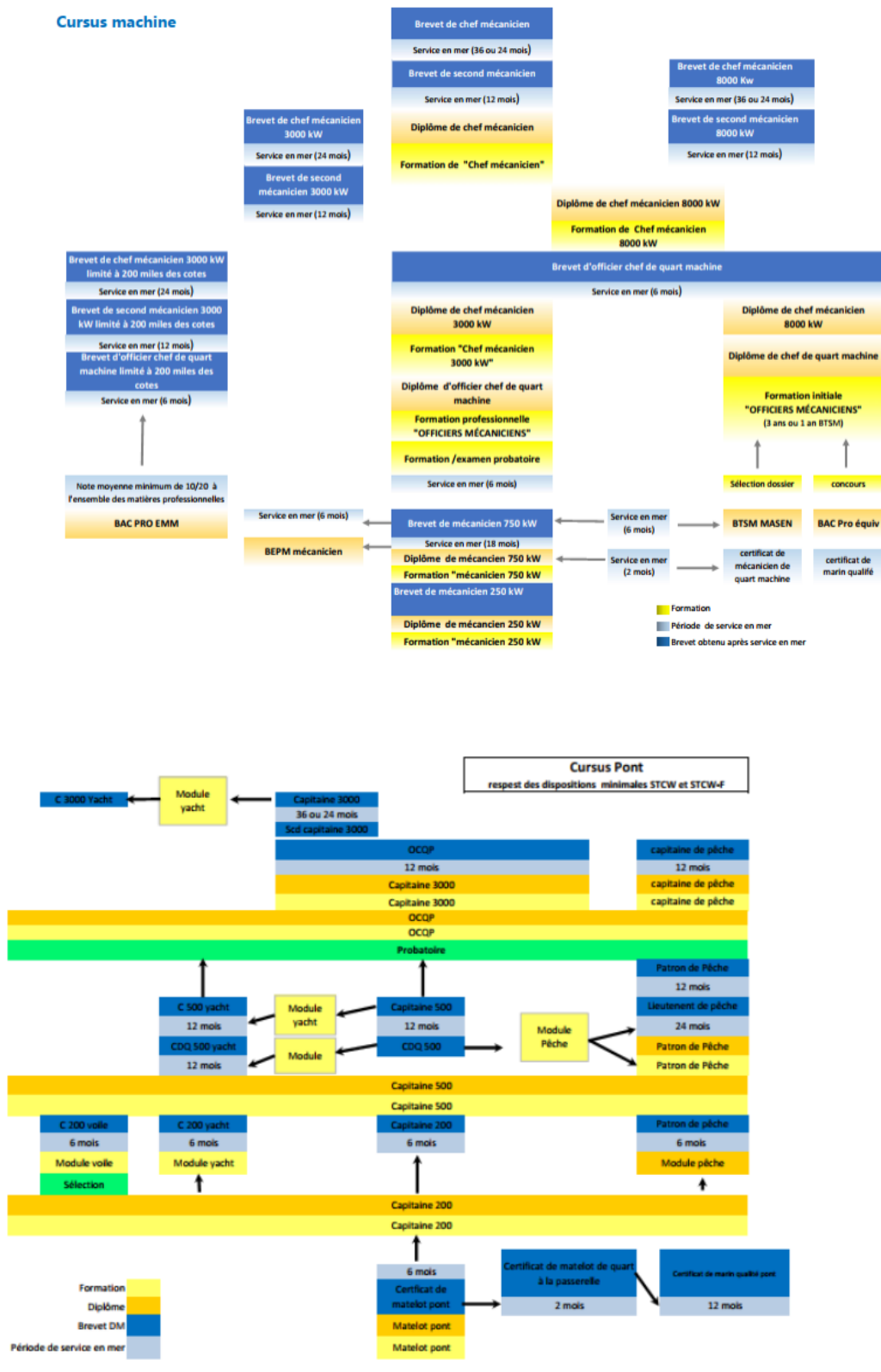


Figure 43 Métiers de la mer : cursus formation continue – Machine et Pont. Source ENSM

Il y a de réelles opportunités dans les métiers de la logistique et des chaînes d'approvisionnement. Ils sont présents dans tous les secteurs d'activité : industrie, grande distribution et services. Ils représentent une composante ou la fonction principale de l'entreprise. Pour beaucoup, ce sont des professions transversales.

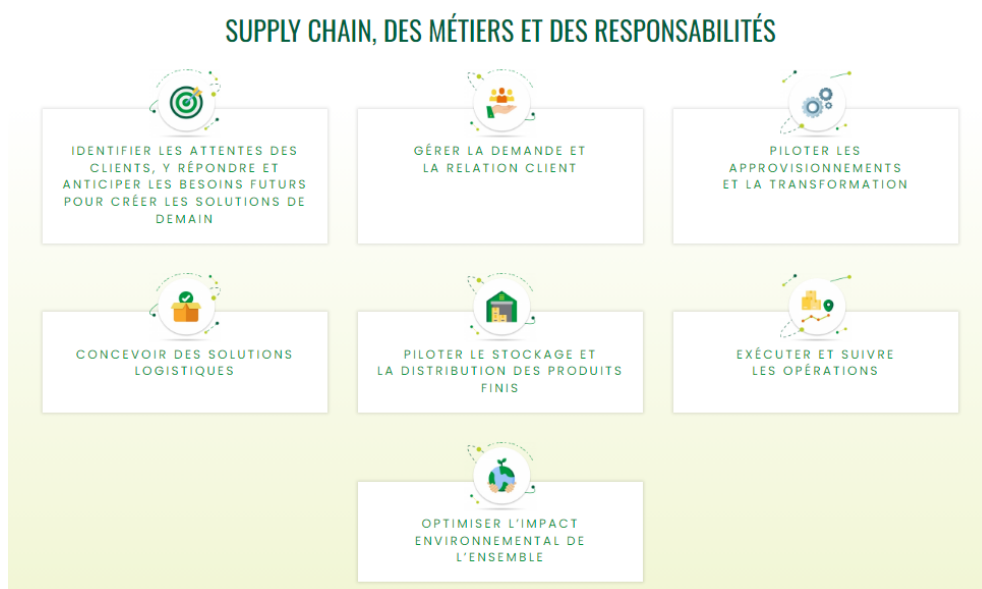


Figure 44 Supply Chain : les métiers et responsabilités

Les postes à responsabilités sont nombreux tout au long de la chaîne d'approvisionnement :

ACHETEUR TRANSPORTS	+	DIRECTEUR PLATEFORME LOGISTIQUE	+	RESPONSABLE EXPLOITATION	+
CHEF DE PROJET INGÉNIERIE ET DÉPLOIEMENT	+	DIRECTEUR SERVICE CLIENT	+	RESPONSABLE EXPLOITATION TRANSPORT	+
CHEF DE PROJET MÉTHODES ORGANISATION	+	DIRECTEUR SUPPLY CHAIN	+	RESPONSABLE LOGISTIQUE	+
CHEF DE PROJET SI SUPPLY CHAIN	+	DIRECTEUR TRANSPORT	+	RESPONSABLE LOGISTIQUE IMPORT/EXPORT	+
CONTRACT MANAGER	+	INGÉNIEUR MÉTHODES LOGISTIQUES	+	RESPONSABLE MÉTHODES	+
COORDINATEUR LOGISTIQUE	+	RESPONSABLE SERVICE ADMINISTRATION DES VENTES	+	RESPONSABLE PLANNIFICATION	+
DIRECTEUR D'ACTIVITÉ DIVISION	+	RESPONSABLE ADV	+	RESPONSABLE PRÉVISION DES VENTES	+
DIRECTEUR DE RÉGION	+	RESPONSABLE APPROVISIONNEMENTS	+	RESPONSABLE S&OP	+
DIRECTEUR DES OPÉRATIONS SUPPLY CHAIN	+	RESPONSABLE D'AGENCE	+	RESPONSABLE SUPPLY CHAIN	+
DIRECTEUR LOGISTIQUE	+	RESPONSABLE DE SITE	+	RESPONSABLE TRANSPORT	+

Figure 45 Supply Chain : les postes à responsabilités

DE NOUVEAUX MÉTIERS POUR RÉPONDRE AUX NOUVEAUX ENJEUX DE LA SUPPLY CHAIN



Figure 46 Supply Chain : de nouveaux métiers pour de nouveaux enjeux

En conclusion, en matière de logistique, différentes formations sont proposées en Martinique, telles que :

- Le CAP opérateur logistique et le bac pro logistique forment des préparateurs de commandes et des magasiniers-caristes.
- Le BTS GTLA (gestion des transports et logistique associée),
- Le BUT management de la logistique et des transports (parcours mobilité et chaîne d'approvisionnement connectés et parcours mobilité et chaîne d'approvisionnement durables)
- Le BUT qualité, logistique industrielle et organisation ainsi que certains TP (titres professionnels) mènent à des emplois variés : chef de quai en entrepôt, dispatcheur, affréteur, gestionnaire de stocks, déclarant en douane ou agent de transit. Ces deux derniers sont aussi accessibles avec un BTS commerce international.

Pour répondre aux nombreux enjeux des chaînes d'approvisionnement, il conviendrait de compléter cette offre de formation, en proposant de nouveaux modules ou diplômes dans les domaines de la distribution, des achats ou commerce internationale notamment.

La licence professionnelle Logistique et pilotage des flux ainsi que le Master management des processus logistiques et transports internationaux (proposé en master en écoles de commerce ou d'ingénieurs) pourraient ainsi compléter l'offre de formation.

La licence professionnelle Logistique et pilotage des flux est destinée à préparer des spécialistes au pilotage des opérations de la chaîne logistique (approvisionnement,

production, gestion des entrepôts, transport et distribution) dans un contexte régional, national et international.

Des formations qui offrent une insertion professionnelle vers des métiers très diversifiés : responsable logistique, gestionnaire des approvisionnements, gestionnaire de la distribution physique, gestionnaire de flux de produits, responsable achats, gestionnaire d'entrepôt, supply chain manager, chargé de clientèle chez les prestataires logistiques, responsable préparation-réception. (« supply chain » = chaîne d'approvisionnement)

	0 à 3 ans		3 à 5 ans		5 à 8 ans		+ de 8 ans		Régions
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
ACHATS									
Directeur achats	60	70	70	85	80	90	90	150	=
Responsable achats	55	65	60	70	65	75	75	90	
Acheteur leader ou région	40	50	50	55	55	65	65	70	
Acheteur famille ou commodité	40	45	45	55	50	60	60	80	
Acheteur indirect – Frais généraux ou services	38	42	40	45	45	50	50	60	
Acheteur projets	40	45	45	55	50	60	55	65	
Acheteur investissements ou Capex	45	55	55	60	55	65	60	80	
SUPPLY CHAIN, LOGISTIQUE & TRANSPORT									
INDUSTRIE									
Directeur / Responsable supply chain	55	75	70	90	85	95	100	150	=
Responsable S&OP - Responsable planning	50	60	60	70	70	80	70	85	
Responsable supply chain usine	45	50	55	65	65	75	75	80	
Responsable distribution et transports	38	42	42	48	48	52	50	60	
Responsable approvisionnements	45	55	50	60	55	65	55	65	
Prévisionniste des ventes / Demand planning	38	42	44	50	50	58	60	70	
Planificateur de production / Supply planning	35	40	38	45	45	55	50	60	
Approvisionneur	32	38	38	42	40	45	40	50	=
Coordinateur logistique et transport	30	35	32	36	35	40	38	42	
Chef de projets	34	38	38	42	45	50	50	60	
DISTRIBUTION									
Directeur supply chain	60	70	65	80	75	95	90	130	=
Directeur / Responsable approvisionnements et allocation	45	50	50	55	55	65	65	70	
Responsable distribution et transports	38	42	42	48	48	52	50	60	
Directeur de site ou plateforme	50	52	55	62	62	70	70	90	
Responsable exploitation	38	42	40	48	45	50	52	60	
Pilote de flux	33	37	36	40	39	45	43	50	
Approvisionneur	27	29	28	33	32	36	34	38	
Gestionnaire de stocks	24	27	25	29	27	30	32	35	
Chef d'équipe	26	32	32	35	35	38	40	45	

Figure 47 Moyenne des salaires des différents métiers de la chaîne logistique. Source Etude de rémunération nationale Hays France 2023.

Les offres de formations logistiques en Martinique sont variées à ce jour, cependant se limite à un Bac+3, là où il serait possible de proposer des formations plus longues permettant aux étudiants de bénéficier d'un cursus complet dans le bassin Caraïbes extrêmement riche en flux logistiques.

Pour ce faire, une analyse des forces et faiblesses du secteur permet de dresser un état des lieux adapté et à jour à l'offre de formation ceci permettant de constater les lacunes martiniquaises et ainsi fournir aux acteurs locaux des opportunités de formation nécessaires au développement du secteur.

b. Grille AFOM

Les offres de formations logistiques en Martinique sont variées à ce jour, mais se limite cependant à un Bac+3, là où il serait possible de proposer des formations plus longues permettant aux étudiants de bénéficier d’un cursus complet dans le bassin Caraïbes extrêmement riche en flux logistiques.

Pour ce faire, une analyse des forces et faiblesses du secteur permet de dresser un état des lieux adapté et à jour à l’offre de formation ceci permettant de constater les lacunes martiniquaises et ainsi fournir aux acteurs locaux des opportunités de formation nécessaires au développement du secteur.

ATOUTS		FAIBLESSES	
INTERNE	- Formation initiale et continue disponibles sur le territoire - En 2023 le marché du recrutement des métiers des Achats, de la Supply Chain et de la Logistique est toujours dynamique, au niveau national. Les entreprises de tous secteurs recherchent des profils qualifiés pour répondre à leurs attentes et à la complexification des chaînes d’approvisionnement (Hays France étude des rémunérations 2024), - Salaires attractifs et élevés dans le secteur,		- Vieillessement de la pyramide des âges de la filière aérienne, et recrutement à anticiper (400 à 500 recrutements), - Absence de coordination/harmonisation de la formation professionnelle des salariés, au sein de la Caraïbe, - Un manque de compétences en langues, des salariés actuels de la filière pour faciliter la fluidité et la mobilité internationale des parcours professionnels - La méconnaissance des métiers opérationnels du secteur logistique induit un manque cruel de candidats et un manque d’attrait pour le secteur - Des difficultés de recrutement sur certains postes - Pénurie de candidats qualifiés dans le secteur du transport de marchandises (Hays France étude des rémunérations 2024)
OPPORTUNITES		MENACES	
EXTERNE	- Secteur logistique sous tension, depuis la reprise d’activité en 2022 (forte augmentation des flux) - Simulateur de vol du lycée Gaillard sous utilisé, - Existence d’une plateforme de maintenance industrielle 4.0 au lycée Zobel, - Besoin en recrutement identifié dans le secteur de l’aérien : 800 à 1900 emplois d’ici 2030-2040 (CEP Aérien, - Création d’un campus dédié aux nouvelles mobilités aériennes, maritimes et terrestres à l’échelle des Caraïbes, pour accompagner les grandes transitions (évolution politique et réglementaire, transition écologique et énergétique, évolutions technologiques et numériques, mutation économique et sociétale) agrégeant les dynamiques existantes, (lycées Gaillard et Zobel, CIOM, CMA, Université, etc.)		Conditions de travail exigeantes

2.5.2 Principaux enjeux et pistes d'action identifiées

Les enjeux de la Martinique seront donc de :

- 1- **Promouvoir les métiers de la logistique et de la gestion des chaînes d'approvisionnement par des évènements (ex: Journée Internationale de la Supply Chain) et une large communication lors du salon FORMEO**
- 2- **Accompagner les organismes dans la pertinence de l'offre de formation, encourager la mutualisation des moyens humains et matériels.**
- 3- **Accompagner les institutions de formation dans leurs actions de modernisation de leurs infrastructures**
 - L'école de la Mer nécessite un vrai rafraîchissement de ses locaux, pour dans un premier temps moderniser son image qui sera un vecteur d'intérêt des étudiants, et des partenariats avec des écoles d'envergure. Des partenariats permettront à l'Ecole de La Mer d'offrir des cursus supérieurs à ceux présentés à ce jour.
- 4- **Accompagner l'Université des Antilles dans le cadre du développement de leurs offres de formation**
 - Un manque d'infrastructures limite l'Université des Antilles à offrir aux étudiants une continuité de formations au-delà du Bac+3 sur le territoire martiniquais
- 5- **Proposer une offre attractive en cursus bilingue ou trilingue, en partenariat avec les acteurs de la formation, pour attirer des étudiants locaux et internationaux.**
 - En renforçant les actions de coopération avec les institutions internationales, la CTM se positionnerait en facilitateur de création de partenariats clés entre les universités ou écoles internationales et les institutions de formation martiniquaises, afin d'offrir des cursus de qualité et diversifiés aux étudiants. (Partenariat entre le Lycée Joseph Zobel et la Caribbean Maritime University de Kingston Jamaïque sur la maintenance industrielle 5.0*)
Maintenance industrielle 5.0 : Technologie de pointe intégrant l'intelligence artificielle appliquée aux équipements industriels*

OPPORTUNITES

- L'offre de formation proposée par l'IUT de Martinique doit être renforcée par des masters en commerce internationale, droit des affaires, logistique et gestion des chaînes d'approvisionnement et en ingénierie douanière

=> La CTM se doit d'influencer et de soutenir le déploiement d'un parcours de formation complet en Martinique, pour que la ressource humaine proposée soit en mesure de répondre aux enjeux de la stratégie logistique du territoire. Cette approche permettrait également de maintenir en Martinique et dans le bassin caribéen les cerveaux.

- L'internationalisation des formations logistiques doit s'accompagner de la mobilité des étudiants dans la grande Caraïbe et la possibilité d'une double voire d'une triple diplomation en fonction des partenariats universitaires en cursus bilingue ou trilingue.
- ⇒ Il convient d'encourager les partenariats entre l'Ecole de Formation Professionnelle Maritime et Aquacole (EFPMA), Ecole National Supérieure de la Mer (ENSM) et la Caribbean Maritime University, entre autres...
- Domicilier à la Martinique l'expertise en droit du commerce international, en logistique internationale et gestion des chaînes d'approvisionnement (Accord APE, UE, CARIFORUM...) incluant notre spécificité RUP ancrée dans la Caraïbe.

=> Il convient de proposer des formations innovantes fondées sur les besoins du marché local et régional.

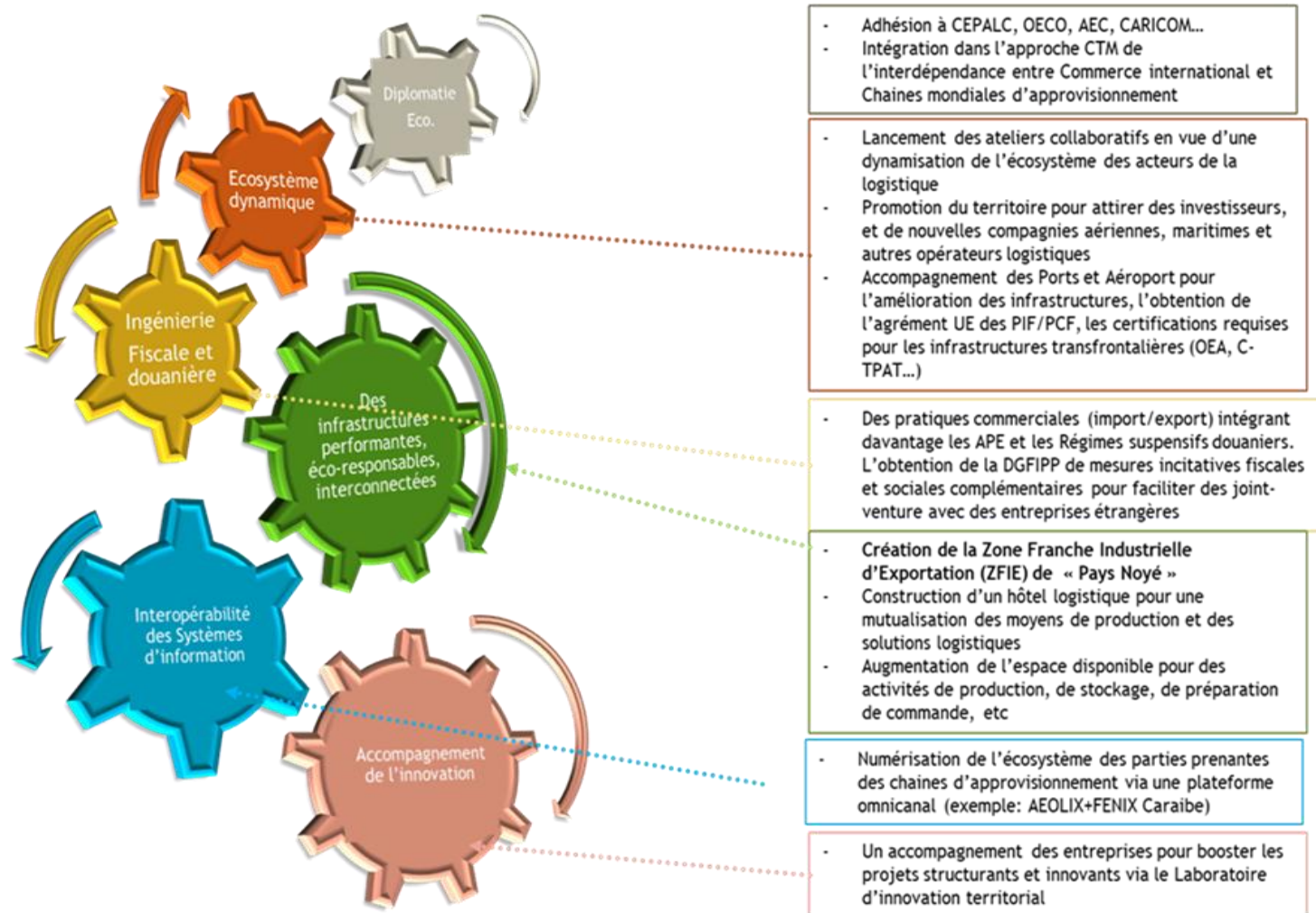


Figure 48 Schéma d'une dynamique de logistique holistique et intégrée

3 Plan d'actions préconisées

Dans le cadre d'une approche holistique et intégrée, nous vous proposons ci-après, 12 leviers indispensables à actionner notamment avec l'Etat pour apporter des solutions innovantes et améliorer la performance logistique du territoire :

- 1- Le Lancement d'une consultation en deux volets portant sur l'évaluation de la logistique interne et externe du territoire (Diagnostic et préconisations) :

A/- Optimisation de la logistique interne (2 mois)

Diagnostic de la logistique sur le territoire à l'échelle locale (infrastructures, services et solutions logistiques, acteurs et nature des flux, interactions avec les autres secteurs économiques (industrie, agriculture, énergie durable, transports, urbanisme, aménagement, numérique...), impact spatial, social, économique et environnemental du territoire ; évaluation de la chaîne d'approvisionnement du producteur au consommateur final.

Identification géographique de pools d'habitat de seniors et intensification de leur accès à internet pour faciliter leur maintien à domicile à travers l'utilisation d'objets connectés, d'intelligence artificielle et de domotique....

Préconisations : scénarii pour un rééquilibrage du développement territorial en terme d'infrastructures et d'attractivité (circuits courts, économie circulaire/logistique inverse, dernier kilomètre et logistique urbaine, etc),

B/- Optimisation de la logistique externe (3 mois)

Diagnostic de la performance logistique de la Martinique, forces et faiblesses des infrastructures par rapport aux territoires concurrents du bassin caribéen, recensement des acteurs à l'initiative des flux maritimes, aériens et terrestres, nature et type de données collectées, compatibilité des systèmes d'information utilisés par les acteurs des chaînes d'approvisionnement et échange en temps réel ;

Préconisations : identification des productions agricoles pouvant être développées pour assurer une autonomie alimentaire du territoire (culture/élevage, collecte) voire exporter, spécialisation et planification spatiale de la production, désenclavement des terres et adaptation des outils de production, stockage de produits frais et transformés pour augmenter la date limite de consommation et donc les réserves vitales (exp : farine lyophilisées de fruit à pain) ; identification des activités industrielles à fort potentiel d'exportation et créatrices de richesse et d'emplois non délocalisables (ex : recyclage, réparation et réemploi de produits) ; détection des partenaires d'affaires potentiels

dans la Grande Caraïbe et à l'international ; renforcement des écosystèmes locaux et caribéens (actions collectives), accès optimal au très haut débit pour les infrastructures majeures (port, aéroport, établissements d'enseignement, hôpitaux, collectivités, etc).

- 2- La mise à niveau de nos infrastructures et leurs fonctionnalités en fonction des exigences de l'Organisation Mondiale du Commerce et des Douanes. (PCF, OEA) :
Mise à niveau avec le soutien de la CTM, des équipements des port et aéroport (scanner de contrôle des cargaisons.), obtention d'agréments EU et internationaux (certificats sureté, sécurité et simplification douanière : OEA, C-TPAT...), création d'espaces mutualisés sous douanes, LADT (Lieu agréé de dépôt temporaire 24h), IST (Installation de stockage temporaire – 90 jours) permettant de développer le commerce international.
- 3- L'Introduction auprès de l'Etat d'une demande de création d'un poste inter-frontalier (PIF) permanent, regroupant toutes les compétences nécessaires pour fluidifier les contrôles sanitaires, phytosanitaires, douaniers, de marchandises venant de pays tiers.
- 4- L'optimisation du foncier des ports et aéroports, et de leur arrière-pays (hinterland) pour développer sur chaque site une infrastructure hybride composée d'une plateforme logistique (ou hub) et d'un espace entrepôts (froid, frais, sec).
- 5- En partenariat avec le Grand Port Maritime et la commune du Robert, lancement par la CTM, des études portant sur la construction et les services logistiques du port de cabotage du Robert afin de renforcer l'insertion de la Martinique dans les échanges caribéens (Cf : plan de relance Martinique 2022-2024).

La Collectivité Territoriale de la Martinique souhaite, dans le cadre de ses grands projets, développer un port régional, situé au Robert, dédié au développement des activités de cabotages dans la zone Caraïbe.

Situé sur le littoral de la commune du Robert, l'appontement Reynoird est utilisé depuis de très nombreuses années pour l'accostage des navires et le déchargement/chargement de marchandises en vrac pour le compte d'entreprises locales.

Cette activité accompagne notamment le développement de la zone industrielle de la Semair qui se trouve sur le territoire de la ville du Robert.

L'ouvrage, déjà existant, est composé d'une parcelle sur le domaine portuaire maritime naturel, d'une superficie de 2301 m², et d'un quai d'une longueur de 12 mètres, formant ainsi un épi accostable.

L'appontement actuel permet d'accueillir des navires d'une longueur de 135m et d'un tirant d'eau de 4,5m (capacités maximales).

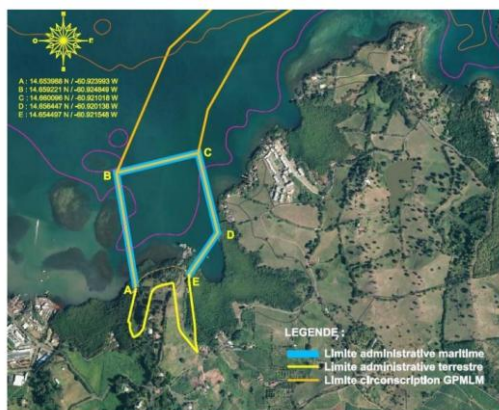
De part et d'autre, sont situées des mangroves, écosystèmes qui jouent un rôle essentiel de filtre qu'il convient de préserver. Les résultats de l'étude environnementale commanditée par le Grand Port Maritime de La Martinique confirment l'absence de

danger ou d'inconvénient grave pour les enjeux environnementaux à la continuité de l'activité de cet ouvrage.

Afin de sécuriser le développement du port du Robert sur le long terme et son adaptation aux réglementations internationales, l'Etat et la Collectivité Territoriale de Martinique ont convenu de transférer au Grand Port Maritime de la Martinique la propriété et la gestion administrative de ce port.

Considérant l'historique d'activité sur cette zone et les temps d'instructions administratives incompressibles du projet de transfert en pleine propriété des infrastructures de l'appontement Reynoird au bénéfice du Grand Port Maritime de la Martinique pour la construction d'une future extension du port de commerce, une AOT était jusqu'à lors accordée par l'Etat au profit de la société SEAR pour l'exploitation du site.

En mars 2023, les délimitations administratives de l'ouvrage maritime situé à l'intérieur de la circonscription du GPMLM ont été instituées par arrêté préfectoral :



Vue générale du port

- 6- La création d'une zone franche douanière et l'adaptation des infrastructures portuaires et aéroportuaires pour développer des services et des solutions logistiques: Négociation avec l'Etat de la création d'une zone franche industrielle sous régime de perfectionnement actif, adaptée aux besoins du territoire et répondant aux contraintes de performance logistique (localisation, critères d'éligibilité...) avec des espaces de « logistique collaborative » permettant l'interaction entre acteurs des chaînes d'approvisionnements, pour mutualiser les ressources, réduire les coûts et gagner en performance. Cette zone dénommée « triangle du progrès » serait connectée à une voie dédiée aux échanges de marchandises vers et entre port, l'aéroport et la zone de la zone franche douanière; Le régime suspensif douanier étant le plus indiqué pour la création de richesse notamment l'équivalence de normes de production.

Le triangle du progrès local se matérialise par l'interconnexion de 4 zones stratégiques impactant directement la création de richesses pour le territoire Martinique : le grand Port de Martinique, l'aéroport Aimé Césaire, la zone Franche douanière et le Port du Robert



- 7- La réalisation d'une liaison inter-zones d'activité
- 8- La réalisation de la liaison Brasserie Lorraine-Carrère en TCSP
- 9- Dans la continuité de la démarche déjà entamée par CAP NORD, la Collectivité Territoriale de Martinique a aujourd'hui l'opportunité en s'associant à la CACEM et la CAESM dans le cadre de l'AMI InTerLUD+ d'établir une charte logistique urbaine pour l'ensemble du territoire.

Ce programme qui s'inscrit dans le cadre du dispositif des Certificats d'économie d'énergie (CEE), permet aux collectivités et aux acteurs économiques (commerçants, artisans, transporteurs, entreprises, etc.) de bénéficier d'un accompagnement pour co-construire la logistique de leur territoire et élaborer des chartes de logistique urbaine durable, en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie.

Aussi, la charte intégrerait aussi bien les résultats des travaux de CAP NORD, des deux autres communautés d'agglomération, que les actions portées par la CTM, telle que la stratégie d'autonomie alimentaire avec notamment le projet « FEWOS » et la stratégie d'économie circulaire. De même, cette charte tiendrait compte du futur Observatoire Régional Transports Logistique, qui serait animé par la DEAL et la CTM (Comité Interministériel de la logistique). Une démarche concertée qui permettrait de mettre en cohérence l'action de la CTM.

Par ailleurs, la dimension « logistique interne » qui manquait à notre Stratégie logistique du territoire sera ainsi couverte en travaillant à rendre cohérent et efficient notre système logistique intérieur (production, route, distribution, intrants divers via les ports et aéroports, préparation à l'export...) pour mieux accompagner le développement de l'export en s'appuyant sur nos ressources internes.

- 10- La création d'une plateforme numérique permettant l'interopérabilité des systèmes d'informations et les échanges en temps réel des parties prenantes d'une même chaîne logistique (eFti4all) :

Impulsion de la création d'une plateforme internationale, omnicanale d'échange instantané de données, facilitant et simplifiant les démarches administratives des acteurs publics et privés des chaînes d'approvisionnement (ports, aéroports, représentants en douane enregistrés, administrations douanières, autorités de l'aviation civile, marines nationales, etc). Les partenaires caribéens pressentis sont : l'AEC, l'OECD, CEPALC, CARICOM, SICA, OEA, ALENA...

- 11- Création d'un aéroport à Basse-Pointe pour faciliter l'accueil des petits avions commerciaux, des jets privés... et installation d'une station pour drones de livraison de marchandises (y compris produits sanitaires et médicaux sensibles).

- 12- Un benchmark dans la Grande Caraïbe et l'Europe sur les réglementations et les normes (Plateforme d'équivalence de normes ou agence de normalisation UE, APE) :

Création d'un partenariat entre le PARM et des organismes caribéens, américains et canadiens en charges des normes de sécurité alimentaire pour faciliter les échanges commerciaux et les ouvrages sur des produits semi-finis.

- 13- Prise en compte des aspects logistiques dans les documents d'aménagement et de planification du territoire (SAR, SMVM, SCOT, PLU,...) et l'affectation des ressources humaines dédiées à cette question au sein de la CTM.
- 14- Une politique volontariste favorisant l'immobilier logistique avec une fiscalité avantageuse à partir des friches industrielles (ZAN, Défiscalisation, Hôtel logistique)
- 15- Des formations transnationales en logistique et commerce international (Mobilité des étudiants, Double diplomation, Coursus bilingue) :
Création d'un campus de formation pour les secteurs de la logistique et de la supply chain qui accueillerait notamment en son sein l'école de l'aérien et qui développerait des filières caribéennes autour de la Blue & Green Economies, de l'intelligence artificielle et du design industriel. Il s'agit de favoriser le flux intrant de cerveaux caribéens dans le cadre d'un plan de mobilité estudiantine à concevoir.
- 16- Regroupement des acteurs publics, privés et RDI à travers un cluster logistique caribéen : Soutien aux écosystèmes et réseaux d'acteurs de la logistique, renforcement des relations monde économique/monde politique, émergence de projets de recherche appliquée et d'activités innovantes dans le cadre du Laboratoire d'Innovation Territoriale – Logistique Lab.
- 17- Animation de l'écosystème local et régional (Conférence, Implication dans les instances caribéenne) et participation aux instances nationales (CILOG*, COMEX Logistique)
- 18 - S'inspirer du Triangle de croissance « Indonésie - Malaisie - Singapour » comme modèle de coopération régionale au sein d'une économie mondiale pour :
- Valoriser les complémentarités des territoires limitrophes disposant d'atouts différents
 - Promouvoir le développement économique des territoires
 - Former un bassin économique plus large et aux potentialités plus grandes
- 19- Créer un Triangle du progrès: « Amérique du Sud - Caraïbe - Europe » pour développer des flux commerciaux import/export permettant d'opérer des ouvraisons sur les matières premières ou produits semi-finis, en régimes suspensifs douaniers, créer de la valeur ajoutée et domicilier des emplois non délocalisables dans nos territoires.

4 Glossaire

A

AEC : Association des Etats de la Caraïbe

ALENA : l'accord de libre-échange nord-américain signé entre le Canada, les États-Unis et le Mexique, est entré vigueur le 1er janvier 1994.

APE : Accords de Partenariats économiques

B

Balance commerciale : le solde de la balance commerciale est la différence entre la valeur des exportations et des importations de biens. Lorsque la valeur des exportations est supérieure à celle des importations, la balance commerciale est dite excédentaire.

BDC : Banque de développement de la Caraïbe

La biosécurité : désigne l'ensemble de mesures préventives et réglementaires visant à réduire les risques de diffusion et transmission de maladies infectieuses chez l'homme, l'animal et le végétal.

BUT : Bachelor Universitaire de Technologie

C

CAF import : le prix CAF est le prix d'un bien à la frontière du pays importateur ou prix d'un service fourni à un résident avant acquittement de tous les impôts et droits sur les importations et paiement de toutes les marges commerciales et de transport dans le pays.

CARICOM : créée en 1973 la CARICOM est l'acronyme de Caribbean Community, c'est à dire Communauté Caribéenne en française. Composée de 15 Etats membres et six membres associés, cette communauté a pour objectifs de renforcer les liens interétatiques dans cette zone et de créer un marché commun unique.

CARIFORUM : est un sous-groupe du groupe des pays dits ACP (Afrique, Caraïbes, Pacifique) créé en 1992. Quinze états caribéens sont membres à part entière du CARIFORUM. Ces pays sont : Antigua-et-Barbuda, les Bahamas, la Barbade, Belize, la Dominique, la République Dominicaine, la Grenade, le Guyana, l'Haïti, la Jamaïque, Saint-Christophe-et-Nevis, la Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, le Suriname et Trinité-et-Tobago. Le Cariforum gère les relations entre la Communauté caribéenne et l'Union européenne, dont depuis 2008, des accords commerciaux de libre échange (APE).

CDU : Code des douanes de l'Union

CELAC : la Communauté des Etats latino-américains et des Caraïbes est un organisme intergouvernemental régional, créé le 23 février 2010, regroupant 600 millions d'habitants de trente-trois États d'Amérique latine et des Caraïbes.

CEPALC : la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes est une commission régionale de l'Organisation des Nations unies (ONU) fondée en 1948 par résolution du Conseil économique et social.

Chaîne d'approvisionnement

CILOG : Comité interministériel de la logistique

CIOM : Comité interministériel des Outre-Mer

CMU : Caribbean Maritime University

COCATRAM : Commission Centre-américaine pour le transport maritime

Cokéfaction : la cokéfaction est un procédé par lequel les résidus lourds issus de la distillation du pétrole ainsi que ceux issus du craquage sont transformés en produits pétrolier légers. Ce procédé peut être considéré comme un type de craquage permettant de transformer une partie des produits lourds en produits légers plus intéressants du point de vue économique.

COMEX Logistique : le COMEX Logistique, composé du Directeur général des infrastructures des transports et de la mer, du Directeur général des entreprises et de la Présidente de France Logistique, est notamment en charge de préparer les Comités interministériels de la logistique (CILOG).

COP 21 : la COP21 ou 21e Conférence de Paris a permis d'aboutir à un nouvel accord international sur le climat, l'accord de Paris, applicable à tous les pays. Il vise à maintenir le réchauffement mondial à 1,5-2°C, par rapport aux niveaux préindustriels, conformément aux préconisations du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) : le C-TPAT est un programme des douanes et de la protection des frontières des États-Unis qui améliore la sécurité de la chaîne d'approvisionnement des entreprises privées contre le terrorisme.

E

ERASMUS + : Erasmus+ est un programme d'échange d'étudiants et d'enseignants entre les universités, les grandes écoles européennes et des établissements d'enseignement à travers le monde entier. Il est destiné à soutenir l'éducation, la formation, la jeunesse et le sport en Europe.

EVASAN : les évacuations sanitaires, ou EVASAN, sont des transports médicalisés de patients hospitalisés permettant l'accès à une offre de soins (diagnostic, traitement ou suivi thérapeutique) non disponible dans un territoire d'Outre-mer ou de Corse. Elles sont réalisées entre territoires ultramarins, entre les territoires ultramarins et la métropole ou, entre la Corse et la métropole, par voie aérienne ou maritime. Ces transports sont régulés et organisés par le SAMU.

EFPMA : École de Formation Professionnelle Maritime et Aquacole de Martinique

F

FAB à l'export : l'expression «franco à bord» (FAB) est un terme de transport commercial utilisé dans le transport outre-mer et sur les voies navigables intérieures. Elle est suivie d'un nom de port, qui indique où les responsabilités liées au transport des marchandises passent de l'entreprise vendeuse à l'entreprise acheteuse.

Friendshoring : le friendshoring fait référence à la pratique consistant à s'approvisionner auprès de fournisseurs de confiance et à long terme, quel que soit leur emplacement. Cette approche est souvent utilisée par les entreprises qui entretiennent des relations solides avec leurs fournisseurs et qui se concentrent sur l'établissement de partenariats à long terme).

G

GES : gaz à effet de serre

GNL : gaz naturel liquéfié

GIEC : Créé en 1988, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat ou GIEC (en anglais Intergovernmental panel on climate change ou IPCC) est un organisme intergouvernemental chargé d'évaluer l'ampleur, les causes et les conséquences du changement climatique en cours.

H

I

L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers : est un indicateur de la position d'un pays dans les réseaux mondiaux de transport maritime de ligne. Il est calculé à partir de données sur le déploiement de porte-conteneurs dans le monde (nombre de navires, capacité de charge de conteneurs, nombre de services et de compagnies, taille du plus grand navire).

IUT : Institut universitaire de technologie

L

Le terme logistique : renvoie à l'organisation, à la mise en place des flux de biens. Récemment, avec le développement considérable de l'économie des échanges, la logistique a été et est encore très fréquemment (et improprement) assimilée au transport, auquel on associe le stockage et la gestion des entrepôts. C'est d'ailleurs cette dimension, la plus visible sur les territoires, qui est privilégiée par les collectivités en charge de son aménagement et de son développement. Mais avant d'être un objet d'aménagement du territoire, la logistique est une composante essentielle de l'organisation, de la gestion et de la stratégie des entreprises, qui a pour objectif de mettre en place l'ensemble des moyens nécessaires à la réalisation d'un produit ou d'un service et à sa commercialisation. » Source : « La logistique en France - indicateurs territoriaux » 1 - Septembre 2009

M

MASE : le MASE (Manuel d'Amélioration Sécurité des Entreprises) est un référentiel de système de management de la Santé et la Sécurité au Travail, et de l'environnement.

MEMIAD : Laboratoire Management, Économie, Modélisation, Informatique et Aide à la Décision

Mercosur : le Mercosur désigne un marché commun qui réunit l'Argentine, le Brésil, le Paraguay, le Venezuela et l'Uruguay. Le marché commun vise à favoriser les échanges entre ses membres. Il prévoit la libre circulation des personnes, des marchandises et des services.

N

Nearshoring : le nearshoring fait référence à la pratique consistant à rapprocher la production ou l'approvisionnement du marché final. Cela permet souvent de réduire le temps et les coûts associés à l'expédition longue distance et de répondre plus rapidement aux changements de la demande des clients. Les avantages de la délocalisation de proximité comprennent l'amélioration des délais de livraison, la réduction des coûts de transport, une flexibilité accrue et l'amélioration de la qualité.

« New normal » : nouvelle norme, offre, normalité

O

OEA : Le statut d'Opérateur Economique Agréé permet à toute entreprise exerçant une activité liée au commerce international (PME ou grande entreprise) d'acquérir un label de qualité sur les processus douaniers et sécurité-sûreté qu'elle met en œuvre. Il permet de distinguer les entreprises les plus fiables. Délivré par la douane française, il est reconnu dans toute l'Union européenne (UE) et dans les pays signataires d'accords de reconnaissance mutuelle.

OECO : l'Organisation des États de la Caraïbe orientale (OECO), en anglais : Organisation of Eastern Caribbean States, (OECS)

Offshoring : le terme offshoring fait référence à la délocalisation d'activités économiques d'une entreprise vers un pays étranger, souvent pour bénéficier de coûts de production moins élevés et de compétences à moindre coût.

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

OMD : Organisation Mondiale des Douanes

OMI : Organisation Maritime Internationale

P

PARAFE : passage automatisé rapide aux frontières extérieures

PCF : poste de contrôles aux frontières

PDU : plan de déplacements urbains

Performance logistique :

Plateforme logistique : est un lieu où ne font que transiter des colis, tandis que l'entrepôt désigne un espace dans lequel on stocke des marchandises sur lesquelles on peut faire des manipulations d'usage, ouvraisons, emballages, étiquetage, mise aux normes... ;

R

régimes particuliers douaniers :

Le régime du perfectionnement actif : est destiné à favoriser l'activité économique des entreprises de l'Union européenne qui transforment ou réparent des marchandises non-Union (ex : CARIFORUM). Ce régime permet d'importer des marchandises tierces à l'Union, de les transformer, de les mettre aux normes, de les ouvrir ou de les réparer avant de les ré-exporter ou de les mettre à la consommation. Il s'agit donc d'un régime destiné à favoriser la production et l'exportation par des entreprises communautaires.

Objectifs financiers et économiques du Régime suspensif douanier du « Perfectionnement actif » :

- accorder à ces entreprises un avantage de trésorerie en leur permettant de transformer/réparer des marchandises non-Union qui seront reversées sur le territoire de l'Union en suspension de droits et taxes ;
- favoriser la capacité exportatrice des entreprises de l'Union européenne qui réalisent « une valeur ajoutée » sur le territoire de l'Union, en suspendant les droits et taxes ainsi que les mesures de politique commerciale et en leur permettant d'améliorer leur compétitivité-coût lors de la ré-exportation.

A titre indicatif, la législation nationale précise les opérations de perfectionnement auxquelles peuvent être soumises les marchandises admises dans une zone franche industrielle, soit dans un règlement

applicable sur toute l'étendue de la zone franche, soit dans l'autorisation délivrée à l'entreprise qui effectue ces opérations ;

RFS : le régime fiscal suspensif (RFS) permet de réaliser un certain nombre d'opérations à l'importation ou à l'exportation (stockage, transformation) en suspension de TVA.

RUP : régions ultrapériphériques

S

SAMAC : Société Aéroport Martinique Aimé CESAIRE

SAR : Schéma d'aménagement régional

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

Sourcing :

SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

STEC : Stratégie Territoriale d'Economie Circulaire

UE : Union Européenne

Z

ZAN : Zéro artificialisation nette. La loi "Climat et résilience" du 22 août 2021 a posé un objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon de 2050. Cette loi vise à mieux prendre en compte les conséquences environnementales lors de la construction et de l'aménagement des sols, sans pour autant négliger les besoins des territoires en matière de logements, d'infrastructures et d'activités.

Zéro net :

Zones économiques spéciales (ZES) : elles sont des zones franches à l'échelle d'un port, d'un quartier ou d'une ville, fonctionnant comme des enclaves économiques et fiscales. est une région géographique dans laquelle les lois économiques sont plus libérales, c'est-à-dire plus avantageuses pour les entreprises, que celles pratiquées dans le reste du pays. Ce dispositif qui offre une combinaison d'incitations fiscales, de droits de douane favorables, des procédures douanières simplifiées et réglementations limitées

ZFIE : zone franche industrielle d'exportation

5 Références bibliographiques

Références documentaires

- Synthèse d'activité 2022 – IEDOM,
- ECCB, Real Sector Statistics – Selected Visible Trade Statistics. Viewed at : <https://eccbcentralbank.org/statistics/trades/country-report>
- INSEE Statistique 2021
- Douanes, calculs Insee
- Projet de l'AEC (étude en cours), relatif à la Stratégie et au Plan d'action pour le transport maritime et la logistique pour la Grande Caraïbe.
- Etude de l'OECD (en cours), sur l'harmonisation des normes réglementaires entre les pays membres, pour faciliter la libre circulation des biens et services au sein de la région,
- Présentation powerpoint de Mr Allingery Yvan-Georges du Grand Port de la Martinique lors de l'atelier collaboratif sur les infrastructures
- Présentation powerpoint de Madame Valérie CESARINE de la SAMAC lors de l'atelier collaboratif sur les infrastructures
- Présentation de Kathryn LUNDQUIST de l'Organisation mondiale du Commerce lors de l'atelier collaboratif sur le commerce international
- Extrait de l'introduction de Darwin TELEMAQUE, lors de son intervention à la Conférence de la Connectivité de la Grande Caraïbe [Notimerica](<https://www.notimerica.com/economia/noticia-celac-principales-datos-indicadores-economicos-celac-20111201221045.html>) et [Oxford Business Group](<https://oxfordbusinessgroup.com/overview/latin-americas-economy-and-covid-19-recession-and-recovery>) pour une analyse approfondie. »
- Intervention du Ministre des Affaires maritimes de la Barbade, Kirk Humphrey lors Conférence de la Connectivité Martinique octobre 2023
- Intervention du Pr Ibrahim Ajagunna Caribbean Maritime University (Kingston Jamaïque) — Conférence de la Connectivité Martinique octobre 2023
- Rapport Initial du projet relatif à la Stratégie et au Plan d'action pour le Transport maritime et la logistique pour la Grande Caraïbe, financé par la Banque latino-américaine de développement (CAF)
- Etude sur le transport maritime de l'OECD (2020)
- Etude « Le secteur maritime et les ports de la Caraïbe : le cas des pays de la Caricom », CEPALC 2009
- Rapport spécial Aide de l'UE en faveur des biocarburants durables dans les transports Une trajectoire imprécise – Cour des comptes européennes
- HAYS FRANCE étude de rémunération 2024

Références juridiques

- L'Accord de partenariat économique (APE) entre l'UE et le CARIFORUM, facilitant les échanges de marchandises, de services et les investissements, est applicable à la Martinique (signé le 15.10.2008)
- L'Accord de partenariat économique UE-Cariforum | Access2Markets (europa.eu), Février 2024)

- L'Accord de partenariat économique (APE) entre l'UE, l'Amérique centrale et les pays andins, facilitant les échanges, est applicable à la Martinique (signé le 28.06.2012)
- l'article 294 § 2 du code général des impôts (CGI) pour l'application de la TVA,
- règlement (UE) 2016/2031 relatif à la santé des végétaux entré en vigueur le 14 décembre 2019,
- Loi n°2016-1657 du 5 décembre 2016, relative à l'action extérieure des collectivités territoriales et à la coopération des outre-mer dans leur environnement régional,
- Loi sur l'Action Extérieure Article L3441-2, Version en vigueur depuis le 07 décembre 2016
- L'extrait de : Achat en franchise : article 275 du code général des impôts (CGI) et circulaire 6896 du 15 juin 2011 ;
- Les régimes particuliers : Articles 210 à 225 et 237 à 262 du règlement (UE) 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (CDU) ; articles 161 à 183 et 201 à 243 du règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 ; et articles 258 à 271 et 322 à 325 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 ;
- Le régime fiscal suspensif : articles 277 A du CGI et 85 à 85 L de l'annexe III au CGI
- Les Articles 4, 90 à 100 TFUE de la politique européenne des transports
- Délibération de l'Assemblée de Martinique N°23-92-1 du 23 mars 2023, portant adoption cadre pour l'action extérieure de la Collectivité Territoriale de Martinique (Programme Cadre de Référence pour l'action extérieure sur la période 2021-2028), en application des dispositions de la loi N°2016-1657 du 5 décembre 2016,
- Délibération de l'Assemblée de Martinique N°23-286-1 du 29 juin 2023, portant création d'un « Passeport Talent Investisseur » adapté à la Martinique
- Délibération de l'Assemblée de Martinique N°24-100-1 du 20 juin 2024, portant approbation de l'Accord entre la Communauté des Caraïbes (CARICOM) et le Gouvernement de la République Française définissant les conditions d'octroi à la Martinique du statut de membre associé à la Communauté des Caraïbes
- L'Art. 4 du code des douanes de l'Union – CDU
- Le Code des douanes de l'Union,
- Délibération de l'Assemblée de Martinique N°23-288-1 du 29 juin 2023, portant création d'une aide au fret « bo kay »
- Délibération de l'Assemblée de Martinique n°23-240-1 du 29 juin 2023 portant validation de la Stratégie Territoriale d'Economie Circulaire à l'horizon 2030
- Accord-cadre Multilateral Air Service Agreement (MASA) visant à établir un marché unique des services de transport aérien au sein des pays du CARICOM
- La loi du 10 février 2020, relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire
- le règlement FuelEU Maritime, adopté par le Parlement européen en octobre 2022
- Le Règlement 2016/2031, appelé règlement santé des végétaux, abrogeant la directive 2000/29/CE.
- Le Règlement 2019/2072 du 28 novembre 2019

Références politiques

- Le Comité Interministériel des Outre-Mer (CIOM) a validé le 18 juillet 2023, le principe de zones franches pour le développement de zones manufacturières, destinées notamment à l'export

- Chain Ministerial Forum organisé aux États-Unis en juillet 2023
- l'UNFCCC : United nations framework convention on climate change, ainsi que l'Accord de Paris
- Feuille de route « Transports 2050, vers un espace européen unique des transports, 2011
- Stratégie pour une mobilité durable et intelligente », Décembre 2020
- Communication (2020) 789 final de la Commission européenne de décembre 2020 « Stratégie de mobilité durable et intelligente »
- Plan d'action de la Commission européenne du 20.07.2021 pour la période 2021-2024 – 82 initiatives pour une transformation fondamentale de la politique de transport « green, smart and affordable mobility
- Politique européenne de transport applicable aux RUP:
- Stratégie nationale portuaire adoptée par le Comité interministériel de la mer du 22 janvier 2021
- La Stratégie aéroportuaire
- Stratégie nationale bas-carbone
- Paquet européen « Fit for 55 » et ajustements à l'objectif 55
- Stratégie nationale logistique – CILOG 12 12 2022
- Cadre stratégique : élaboré en lien avec le Pacte Vert pour l'Europe visant la neutralité climatique à l'horizon 2050 pour l'UE

Autres liens

- <https://la1ere.francetvinfo.fr/guadeloupe/la-compagnie-aerienne-americaine-jetblue-sur-le-point-d-abandonner-la-destination-guadeloupe-1510883.html>
- <https://www.martinique.franceantilles.fr/actualite/economie/la-liat-est-de-retour-998705.php>
- <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI> / Cocatram, Conférence de la Connectivité Martinique octobre 2023
- Routes Maritime de la Grande Caraïbe – COCATRAM
- <https://www.onisep.fr/ressources/univers-lycee/lycees/martinique/martinique/lycee-professionnel-andre-aliker>
- https://lekiosque.finances.gouv.fr/site_fr/A129/data_brutes.asp?id=S1002_S1002_S1002
- <https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001568543>
- <https://www.air-journal.fr/2024-03-07-corsair-un-projet-pilote-pour-gerer-les-dechets-des-vols-vers-la-martinique-5254469.html>
- <https://la1ere.francetvinfo.fr/martinique/a-la-dominique-et-a-la-grenade-pres-de-25-des-dechets-sont-d-origine-plastique-le-double-des-pays-industrialises-1456574.html>
- <https://antilla-martinique.com/ecocontribution-sur-le-transport-aerien-ou-en-est-lexoneration-prevue-pour-les-outr-mer/>
- <https://antilla-martinique.com/les-pays-de-demonstration-du-modele-de-recycle-oeco-decident-des-meilleures-options-pour-les-systemes-de-collecte-du-plastique/>
- <https://www.un.org/fr/climatechange/net-zero-coalition>
- <https://www.voxlog.fr/actualite/6528/18-pays-affirment-leur-cooperation-pour-reduire-les-perturbations-sur-la-supply-chain-mondiale>

- <https://www.sdcexec.com/sourcing-procurement/manufacturing/article/22883607/macrofab-the-rise-of-nearshoring-in-electronics-manufacturing>
- <https://strategieslogistique.com/Les-salaires-de-la-supply-chain-en,13014>

6 Liste des panélistes et participants aux ateliers

Panélistes

- Atelier 1 : Le Commerce International et l'Export en Martinique

- La Logistique pour les RUPs => Christele Allod (CTM)
- Les opportunités offertes par la Douane Française => Vitaline Etinof (Douanes Françaises)
- Les points de contrôles sanitaires => Chantal Coran (DAAF)
- La Martinique membre de l'OECO, quelles opportunités? => Jean Yves Lacascade (CTM)
- L'export Caraïbéen => Deodat Maharaj (Caribbean Export Association)
- Quelles opportunités d'export pour la Martinique => Marie Noelle Catayée (CCIM)
- Le commerce international en pratique => Badre KABBAJ (ACTE INTERNATIONAL)

- Atelier 2 : Evaluation de l'offre existante de transports et opportunités de marchés

- La Logistique internationale=> Kristine (OMC : Organisation Mondiale du Commerce)
- Les échanges transfrontaliers entre l'Europe et l'Angleterre=> Irene (Chambre de commerce Franco britannique)
- La logistique en Martinique=> Cluster GAT Caraïbes & Eve Lombard (CTM)
- Les opportunités dans la Caraïbe=> M. Kevin Hope (OECO)
- Des opportunités innovantes une clé de réussite=> Julien Razat (CTM)
- Cas pratique : Témoignage d'une exportatrice=> Kadalys, Lady bug, AmazonChain

- Atelier 3 : Quelles Infrastructures pour quelle logistique?

- Les infrastructures majeurs de la Caraïbe=> M. José Dopéso (Directeur des affaires Maritimes et Portuaires – COCATRAM, Nicaragua)
- Le Port de Jamaïque, un hub entre la Caraïbe et les Amériques=> Prof Ibrahim Ajagunna (Caribbean Maritime University, Jamaïque)
- Les échanges français en Amérique Centrale=> Bastien Courtois (Adjoint au Chef du Service Economique de Panama (Panama, Costa Rica, Jamaïque, Caraïbes orientales), Direction Générale du Trésor, Ambassade de France au Panama)
- Les infrastructures de contrôle Douanier=> Hugues-Lionel Galy (Directeur Interrégional des Douanes Antilles-Guyane)
- Les infrastructures martiniquaises: Le Grand Port de Martinique=> Yvan Georges Alingery (Directeur des Exploitations du Grand Port Maritime)
- Les infrastructures martiniquaises: L'Aéroport international Aimé Césaire=> Valérie Cesarine (Responsable Service Développement Dessertes et Réseaux)
- L'Economie circulaire dans le secteur de la logistique => Julien Razat (Chef de Service Economie Circulaire, CTM)

- Quel Modèle de stockage pour quelle logistique? => M. Rémi Spinnewyn (Consultant en Supply Chain, Caen, France)

- **Atelier 4 : Martinique Green Corridor & L'offre de formation Logistique**

- Le Cadre réglementaire Européen=> Christele Allaud (CTM Représentation RUP CE)
- Le Cadre réglementaire National=> Nicolas Trift (Sous direction des Ports - DGITM)
- Ecole National Supérieure de la Mer=> Francois Lambert (Direction ENSM)
- Free Zone Jamaica => M. Eric Deans (Direction Free Zone Jamaïque)
- SOGARIS => Inès BALLIGAND (Directrice du développement)
- FENIX => Eusebiu CATANA (Direction Développement)
- Université des Antilles => Christophe Elie dit Cosaque (UA)
- IUT de la Martinique – Département Management de la Logistique et du transport=> Elsa Corbin
- Ecole de la Mer => Guy Marc Suffrin (Présidence Ecole de la Mer)
- Cas pratique : Témoignage d'une exportatrice=> Leyla ANDEOL = ADIDAS

7 ANNEXE

Comme 42 autres collectivités françaises (Métropole du Grand Paris, Sète Agglopôle Méditerranée, Nantes Métropole, etc.), CAP NORD, seul territoire d'outre-mer a été l'auréate en 2023 de l'Appel à manifestation d'intérêt InTerLUD du Ministère de la Transition Energétique, porté par Logistic Low Carbon, le Cerema et l'Ademe.

Ce programme qui s'inscrit dans le cadre du dispositif des Certificats d'économie d'énergie (CEE), permet aux collectivités et aux acteurs économiques (commerçants, artisans, transporteurs, entreprises, etc.) de bénéficier d'un accompagnement pour co-construire la logistique de leur territoire et élaborer des chartes de logistique urbaine durable, en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie.

La logistique urbaine durable vise en effet, à trouver un équilibre entre les besoins de livraison en milieu urbain et la préservation de l'environnement, de la qualité de l'air, et de la qualité de vie des citoyens. Elle repose sur l'innovation technologique, la réglementation, la collaboration entre les acteurs de la chaîne logistique privés comme publics, et la sensibilisation des citoyens pour créer des villes plus durables et agréables à vivre.

La charte logistique urbaine de CAP NORD se décline en 12 actions, regroupées en 6 axes :

