

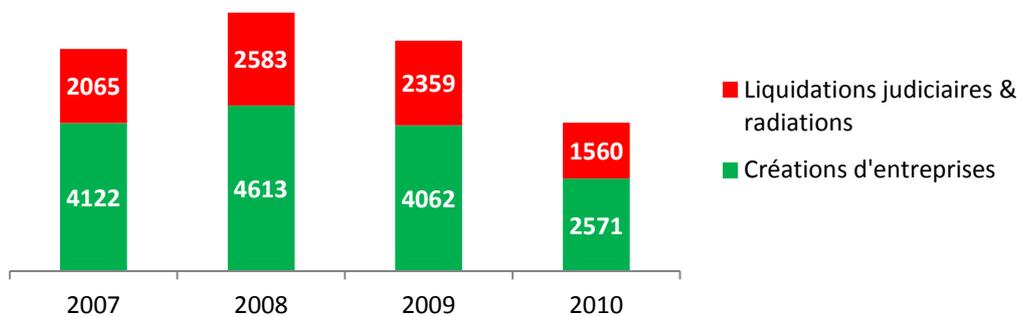
Secteur transports et services auxiliaires



I. Diagnostic sectoriel des transports

1. Le contexte stratégique des entreprises

Démographie des entreprises

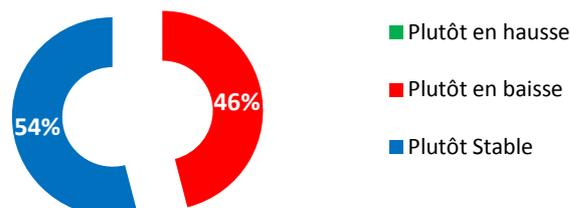


La situation du secteur est assez contrastée. Jusqu'à 2008, le secteur enregistrait un turnover qui se caractérisait globalement par la disparition d'entreprises de transports urbains et terrestres au profit de la création d'entreprises de transports de marchandises et de services auxiliaires de transport.

Par contre entre 2009 et 2010, le mouvement de création d'entreprise va enregistrer un très fort ralentissement (-1491).

Les répondants au questionnaire ont une vision morose du développement de leur activité. Ils n'envisagent pas de prévision de croissance de leur activité. Néanmoins, compte tenu des enjeux de développement de ce secteur au niveau du transport des passagers, **l'indice d'optimisme est de 0.35.**

Prévision d'activité



2. Analyse de l'environnement sectoriel des transports.

Atouts	Faiblesses
<p><u>Le transport terrestre de passagers :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>La tendance au regroupement des prestataires progresse, même si la progression est lente.</i> <p><u>Le transport maritime et aérien :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Groupement d'employeurs unique sur le port de Fort de France.</i> • <i>Accroissement des parts de marché des compagnies régionales avec l'ouverture de nouvelles lignes dans le bassin Caraïbéen.</i> <p><u>Le transport de marchandises :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'interconnexion du transport terrestre et du transport maritime de marchandises entre la Martinique et la Guadeloupe a permis de déployer l'activité des transporteurs et développer de nouveaux services logistiques au bénéfice des industriels et des commerçants des 2 îles.</i> <p><u>Le transport urbain :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Le chantier de l'organisation et du développement du transport urbain sur le territoire de la CACEM est sur la voie du succès. 10 millions de passagers ont été transportés en 2008. La fréquentation a connu un ralentissement depuis 2009 (8.5 à 8.7 millions de personnes transportées sur le réseau urbain de la CACEM).</i> • <i>Un certain nombre de lignes de bus sont largement excédentaires. Le coefficient de rentabilité¹ du transport public de la CFTU sur le territoire de la CACEM est supérieur à la moyenne nationale, 30.6% (CACEM) contre 27% (France).</i> • <i>Dans le Sud, le chantier est ouvert et l'organisation se met en place petit à petit.</i> • <i>Dans le Nord, l'organisation reste l'affaire des communes. Le Gros Morne et Trinité font figure d'exemplarité en matière d'organisation et d'exploitation.</i> 	<p><u>Les entreprises de transport terrestre :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Les entreprises sont de très petite taille que ce soit pour le transport passager comme pour le transport fret ou marchandise.</i> • <i>Le coût du transport augmente en raison du prix du carburant et des consommables.</i> • <i>L'activité et le prix de vente des transporteurs sont très encadrés par les pouvoirs publics.</i> • <i>Les 3 / 4 des entreprises n'ont aucun salarié.</i> • <i>Elles souffrent d'une culture individualiste</i> <p><u>Les entreprises de transport maritime et aérien :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Attention des entreprises face à l'évolution de statut du port prévue pour 2012</i> • <i>Coûts de la main d'œuvre.</i> • <i>Coût du transport aérien.</i> • <i>Les conditions d'activité et de concurrence ne seraient pas équivalentes des 2 côtés de la mer des Caraïbes (Martinique – Guadeloupe). Cette situation génère des tensions entre les professionnels.</i> <p><u>Le transport public de passagers :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Bon nombre de transporteurs individuels ont encore du mal à intégrer les dispositions de la LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs). Ils sont plutôt dans l'état d'esprit de chauffeur que celui d'entrepreneur. Ils subissent les évolutions réglementaires et le changement organisationnel plutôt dans la douleur.</i>

¹ Recettes passagers/dépenses occasionnées sur le réseau

Opportunités	Menaces
<p><u>Les entreprises de transport terrestre :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'évolution des infrastructures routières.</i> • <i>Le développement des voies de circulation en site propre.</i> • <i>La volonté du conseil général d'accompagner les entreprises à se regrouper.</i> • <i>Les efforts des communautés d'agglomération pour structurer une réelle offre de service de transport passager collectif.</i> • <i>La volonté de relancer une expérimentation de transport maritime interurbain (hors baie de Fort de France).</i> <p><u>Les entreprises de transport maritime et aérien :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'amélioration des infrastructures portuaires et aéroportuaires par la réalisation d'investissements lourds : gare inter îles pointe Simon, pointe des grives, aéroport...</i> <p><u>Le transport de passagers :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Le déploiement des compétences organisationnelles du transport par les collectivités en charge de cette question, la mise en place du TSCP ouvrent de nouvelles perspectives à la structuration du secteur avec le développement de nouveaux métiers.</i> • <i>L'évolution en hausse du prix du carburant, les problèmes de trafic routier sont des facteurs favorables au développement de cette activité.</i> • <i>La CACEM va étendre l'offre de service de transport public sur son territoire avec notamment la mise en place de dispositif de transport de personnes à mobilité réduite et handicapées. L'efficacité du réseau sera améliorée avec la mise en place de dispositifs de géolocalisation.</i> 	<p><u>Les entreprises de transport terrestre :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'augmentation régulière des coûts du carburant.</i> • <i>L'accroissement des difficultés de circulation malgré le développement des infrastructures routières.</i> • <i>La difficulté à mettre en place de véritables solutions multimodales.</i> <p><u>Les entreprises de transport maritime et aérien :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Baisse constante du fret aérien et du transport passager aérien.</i> <p><u>Les transports urbains :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'activité jouit d'une mauvaise image. Le secteur a tendance à être méprisé. La confiance des passagers n'est pas de mise.</i> • <i>Sous la pression des enjeux de ce secteur, les élus peuvent être amenés à prendre des arbitrages qui s'avèrent défavorables au développement harmonieux du sous-secteur.</i> • <i>Etant donné l'état embryonnaire de la réorganisation de l'activité à grande échelle, les coûts opérationnels sont élevés. Les arbitrages financiers sont importants</i> • <i>Les dotations financières sont en diminution. La CACEM (en 2-3 ans) a perdu 4 millions de dotations du FIRT (Fonds d'investissement Routier et Transports). Les contraintes sont élevées. Il faut faire mieux avec des dotations budgétaires en diminution.</i>

3. L'analyse systémique des entreprises dans le transport.

Facteurs d'influence	Facteurs de changements
<p><u>Le trafic :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>La conjonction du nombre de véhicules en circulation et la prédominance des zones d'activités économiques et administratives sur le Centre génèrent une forte saturation du réseau routier.</i> 	<p><u>L'intégration d'activités de logistique et de merchandising :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Les entreprises de commerce placées dans une dynamique gestion des coûts et de productivité commerciale se délestent d'activités liées la mise à disposition des produits en magasin.</i>

<ul style="list-style-type: none"> • En raison de la saturation du réseau, le temps de trajet s'accroît de plus en plus et se traduit par des surcoûts (tant pour les entreprises que pour les particuliers). • La mise en œuvre du TSCP apporte déjà une certaine satisfaction au niveau de la régulation du trafic passager. <p><u>L'évolution des attentes des clients:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les attentes vont de plus en plus vers des prestations intégrées : <ul style="list-style-type: none"> ○ Commissionnaire ○ Transitaire ○ Transporteur ○ Stockage ○ Distribution. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les entreprises de transports de marchandises sont appelées à intégrer dans leur champ de prestations, des activités de merchandising, de gestion de flux et de logistique. <p><u>La sécurité routière :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les entreprises et leurs salariés conducteurs sont soumis à une réglementation de plus en plus exigeante en matière de sécurité, de moralité, de conditions d'exercice de la profession. <p><u>La gestion des entreprises :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Compte tenu des contraintes et des exigences liées à l'activité, les dirigeants des TPE doivent désormais prendre en compte dans la gestion de leurs activités les dimensions de gestion de l'exploitation, de formation pour eux et pour leurs salariés, de respect du code du travail et de la législation routière, de services aux clients et aux usagers.
<p>Facteurs de compétences</p>	<p>Facteurs de compétitivité</p>
<p><u>La nécessité d'une progression qualitative des emplois</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La mise à jour constante des compétences administratives, réglementaires, juridiques dans un contexte de plus en plus international. • La maîtrise de l'anglais. • La sécurité est une préoccupation prioritaire des entreprises. • La qualité des relations humaines . 	<p><u>Sur les marchés actuels</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le renforcement de l'activité de développement commercial. • La maîtrise accrue de la traçabilité • La diversification des services. <p><u>La possibilité de développer de nouveaux marchés</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le développement de l'activité de transport trans-caraiïbe est en partie lié à la simplification des formalités administratives et douanières.

4. L'analyse de la performance globale des entreprises.

<p>Performance économique</p>	<p>Performance sociale et solidaire</p>
<p><u>La valeur ajoutée :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.9% de la valeur ajoutée globale (2007) pour 5.6% des effectifs salariés. <p><u>Une activité très sensible aux retournements conjoncturels.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les indicateurs d'activité au niveau des entreprises manquent. Les tendances s'appuient sur les indicateurs de trafic du port et de l'aéroport. <p><u>Reprise de l'activité portuaire</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les échanges maritimes de marchandises sont en augmentation tant pour le vrac que pour les 	<p><u>Sécurité Santé au travail</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La sécurité au travail est une vigilance dans toutes les entreprises de transport : risques liés à la manutention, risques liés aux produits manipulés, ... <p><u>Démarches Qualité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les obligations en matière de sécurité dans les transports passagers et fret conduisent les entreprises à développer des réflexions qualité même si elles ne sont encore que très peu à avoir adopté des démarches

conteneurs.

- *Il est constaté une baisse des escales le nombre de croisiéristes est en hausse du fait de l'augmentation de la taille des navires. Le trafic passager inter îles est en hausse.*

Reprise de l'activité aéroportuaire

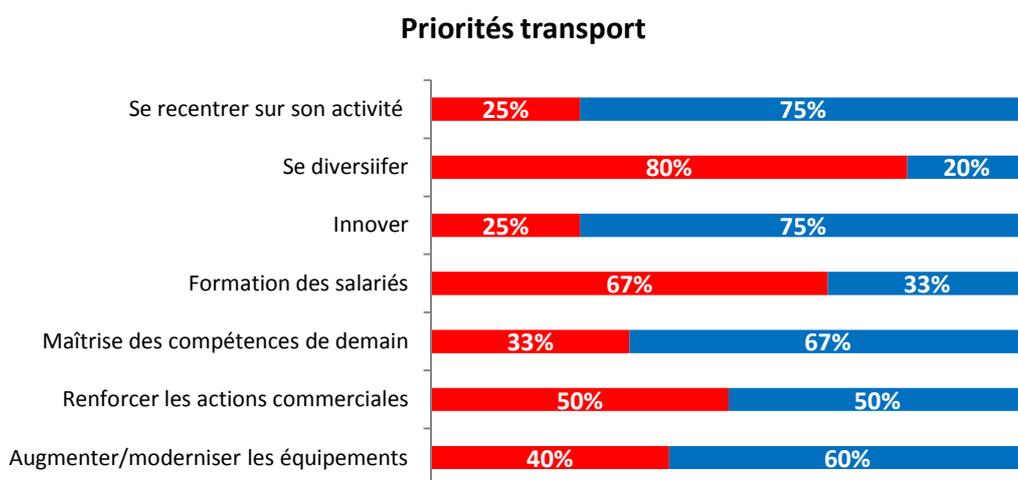
- *L'ensemble des compagnies ont vu leur nombre de passagers progresser tant sur les dessertes internationales que régionales.*
- *Le fret commercial quant à lui poursuit sa baisse. Malgré une hausse au 1er trimestre, les 3 trimestres suivants affichent une baisse constante.*

qualité.

II. Etat des besoins des entreprises de transport et services auxiliaires

1. Les leviers de pilotage

Les leviers de pilotage retenus sont :



Constats :

a) Les entreprises en situation de baisse d'activité (pavé ■) :

Les objectifs principaux sont :

- ☞ **Se diversifier : 80%** de réponses.
- ☞ **La formation des salariés : 67%** de réponses.

Peut être considéré comme un objectif secondaire pour relancer l'activité des entreprises en situation de survie.

- ☞ **Renforcer les actions commerciales : 50%** de réponses.

b) Les entreprises en situation d'activité stable (pavé ■) :

2 priorités fondamentales :

- ☞ **Se recentrer sur son activité : 75%** des réponses.
- ☞ **Innover : 75%** des réponses.

Les entreprises vont aussi se concentrer sur :

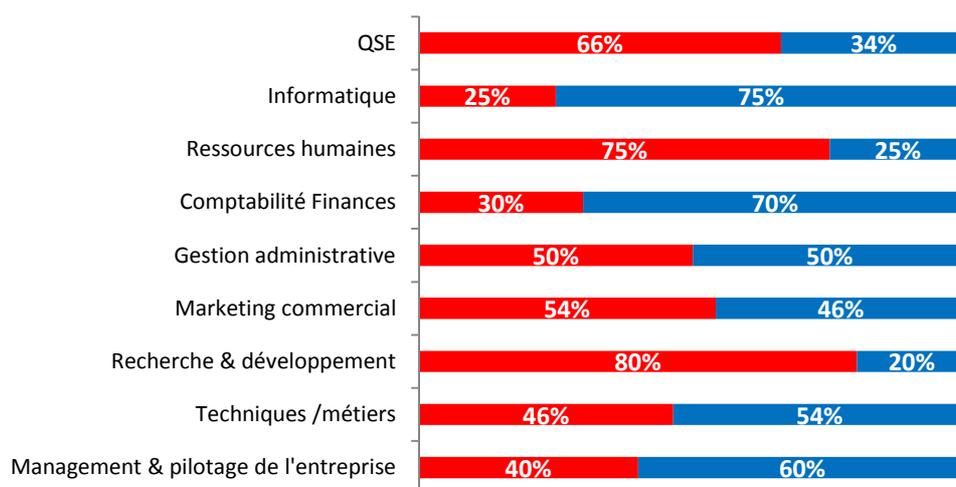
- ☞ **La maîtrise des compétences de demain : 67%** de réponses.

☞ **La modernisation des équipements** : 60% de réponses.

5. La demande de compétences et de formation

a) Les compétences seuil

Besoins de compétences seuil transports & services auxiliaires



Les entreprises en situation de baisse d'activité auront besoin de se diversifier. Il leur faudra développer des compétences stratégiques pour trouver et investir de nouvelles pistes d'activités. D'autre part elles auront besoin de veiller à leur niveau de productivité d'où une forte requête de compétences en gestion des ressources humaines.

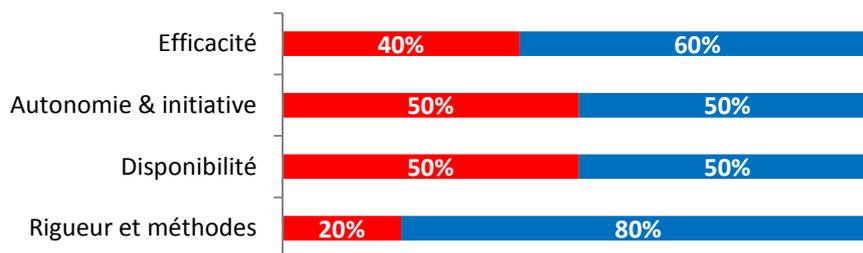
Les besoins de compétences, qui se dégagent, sont :

- ☞ **Recherche et développement** (qu'il faut assimiler à l'innovation) : 80% de réponses
- ☞ **Ressources humaines** : 75% de réponses
- ☞ **Qualité Sécurité Environnement** : 66% de réponses.

Les entreprises en situation d'activité stable vont se concentrer sur le renforcement des compétences de gestion de la structure : **informatique, comptabilité finances, management et pilotage, techniques/métiers, gestion administrative.**

b) Les compétences sociales

Demande en compétences sociales transports & services auxiliaires

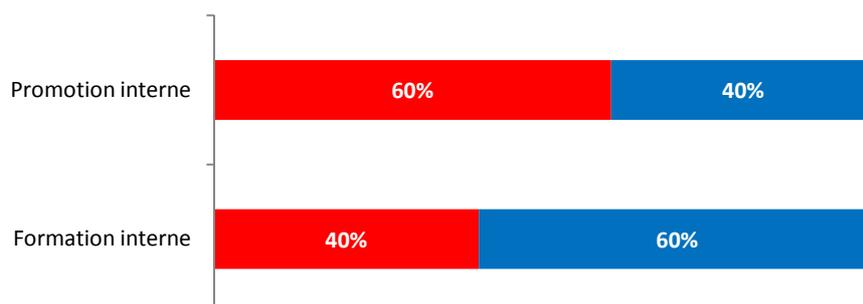


En termes de qualités humaines et de compétences comportementales,

- ☞ **L'autonomie et la disponibilité** sont fortement requises dans les 2 situations d'activité.
- ☞ **Rigueur , méthodes et efficacité** sont fortement demandées en situation de baisse d'activité. Valeurs qui s'inscrivent dans la démarche de diversification et de recherche de nouvelles pistes de développement.

c) La régulation des besoins

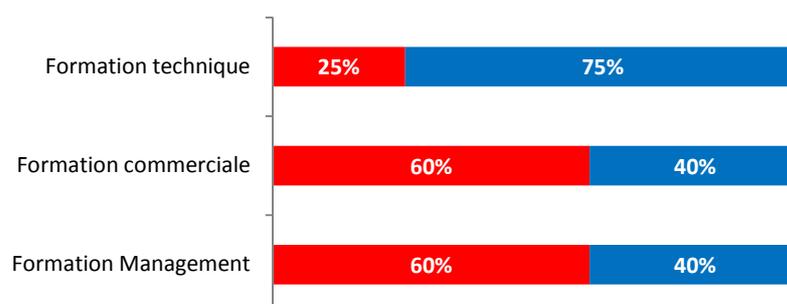
Mode de régulation des besoins de compétences transports & services auxiliaires



- ☞ **La promotion interne et la formation externe** sont *les 2 vecteurs de régulation* de la demande de compétences pour faire face au contexte d'activité.

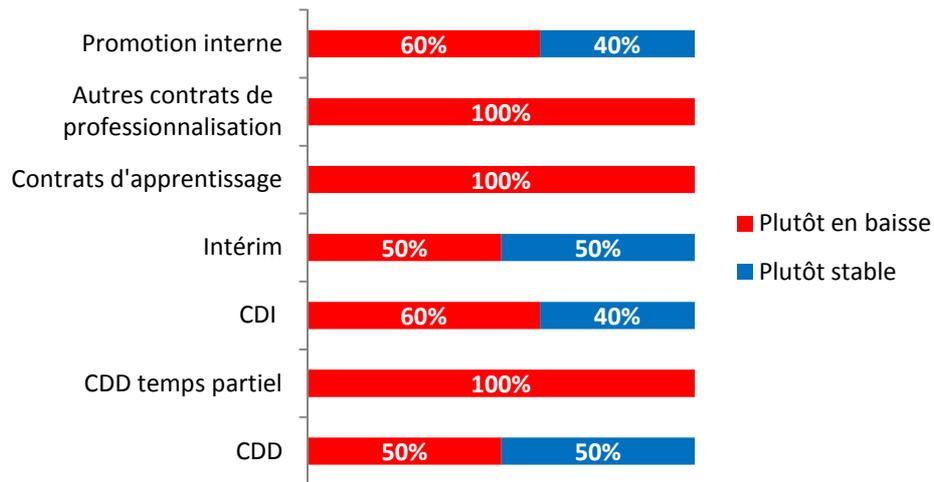
d) La demande de formation

Demande de formation



- ☞ Dans le cadre de recrutements potentiels, les entreprises en situation de baisse d'activité donneront la priorité aux contrats d'apprentissage et de professionnalisation en cas de nécessité. Néanmoins, *elles feraient appel à l'intérim et envisageraient la promotion interne.*
- ☞ Les entreprises en situation d'activité stable choisiront **la promotion interne et les CDD** en priorité.

Type de recrutements et de contrats



III. Enjeux et prospective pour l'emploi dans les transports

Le secteur des transports tient une place prépondérante dans l'économie. L'organisation et l'optimisation des grandes fonctions de ce secteur sont au cœur des débats sur notre développement.

1. Enjeux

Défis	Chances
<p><u>Le défi de l'organisation des transports :</u></p> <ul style="list-style-type: none">Le transport public de passagers. <i>Le TSCP est l'un des chantiers prioritaires de la nouvelle organisation. Il ne concerne qu'une quinzaine de circuits.</i> <i>Sachant que c'est l'ensemble du territoire qu'il faut mailler pour faciliter le déplacement des populations et répondre aux impératifs environnementaux, l'amélioration du transport des passagers est un défi de grande ampleur.</i>Le transport de marchandises. <i>Les contraintes de l'insularité et de l'importance du trafic routier font qu'aujourd'hui l'acheminement des marchandises d'un point à l'autre coûte excessivement cher.</i> <p><u>Le défi de l'emploi :</u></p> <ul style="list-style-type: none">Au-delà des opérations de préparation des infrastructures, le TSCP c'est la création de 120 postes de travail avec la mise en œuvre de nouvelles compétences techniques et d'exploitation du service.L'organisation du transport à l'échelle territoriale, c'est la possibilité de générer un nombre important d'emplois dans les domaines de la conduite des véhicules, de l'entretien, de la maintenance, de la logistique, de la gestion administrative et commerciale.	<p><u>L'évolution du prix des carburants</u></p> <ul style="list-style-type: none">Tous les observateurs et analystes prévoient une tendance mondiale à la hausse du prix des carburants. C'est une situation qui est favorable au développement des transports publics. <p><u>La modernisation des infrastructures</u></p> <ul style="list-style-type: none">Les autorités portuaires et aéroportuaires ont entrepris des travaux de modernisation pour la mise à niveau des installations de la Martinique avec les exigences de la concurrence internationale.Les essais réalisés sur le circuit opérationnel dédié au TSCP ont montré leur efficacité en termes de durée de trajet.La Région a entrepris la mise à 2x2 voies de certaines routes nationales. <p><u>Le soutien des pouvoirs publics.</u></p> <ul style="list-style-type: none">La Région et les organisations communautaires accompagnent déjà la mutation des organisations pour passer des entreprises individuelles et artisanales à des structures adaptées à l'exploitation des services.De plus avec le concours du FSE (Fonds Social Européen) des actions de formation des salariés et des demandeurs d'emploi pourront être mises en œuvre pour accompagner le changement au sein de ce secteur.

2. La maîtrise des compétences de demain

L'augmentation des prix du carburant, l'urbanisation croissante, l'encombrement des voies de circulation et les besoins de déplacement des populations plaident pour un développement alternatif des transports publics de passagers.

Ce développement devrait s'accompagner d'une multitude de métiers qui vont requérir des compétences nouvelles et spécifiques pour occuper l'emploi.

Compétences seuil	Compétences critiques
<p><u>Le transport de voyageurs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>La prise en compte d'évènements tragiques survenus dans ce domaine a accru les exigences de qualification des conducteurs. En plus des certifications techniques (permis, diplômes...), ils doivent satisfaire des obligations de formation et de recyclage.</i> • <i>La modernisation des entreprises s'accompagne du développement de métiers d'action et d'organisation : contrôleurs, responsables d'exploitation, billettistes, gestionnaire de flottes, mécaniciens réparateurs...</i> <p><u>Le transport de marchandises :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Le métier de chauffeur livreur s'enrichit d'activités de petite maintenance des véhicules, de contrôle de marchandises et de gestionnaire de documents, de merchandising.</i> • <i>Les activités de fret s'accompagnent d'activités complémentaires administratives et commerciales.</i> <p><u>Les services auxiliaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Les activités de déménagement ne requièrent pas uniquement des « gros bras » mais aussi des compétences en matière de relationnel, d'organisation et de gestion des risques. la qualification de conducteur déménageur est certifiée nécessite une formation spécifique.</i> <p><u>AFT-IFTIM :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>La profession dispose d'un centre de formation spécialisée sur les métiers du transport.</i> 	<p><u>Les compétences techniques additionnelles :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ <i>Connaissance des obligations du domaine d'activité et de la réglementation en matière de transport.</i> ➔ <i>Maîtrise des langues</i> ➔ <i>Connaissance en gestion commerciale et logistique.</i> ➔ <i>Informatique.</i> <p><u>Compétences sociales et culturelles :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ <i>Empathie</i> ➔ <i>Autonomie, sens de l'initiative.</i> ➔ <i>Maîtrise des TIC, réseaux sociaux...</i> <p><u>Compétences managériales :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ <i>Gestionnaires de sites et de centres de profit.</i> ➔ <i>Directeur d'exploitation.</i> ➔ <i>Gestion des ressources humaines.</i> ➔ <i>Coordination et gestion des flux.</i>