

L'Observatoire

Agence D'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique

MOBILITÉ
TRANSPORT
DÉPLACEMENTS
N°15
Décembre
2011



Les chiffres clés du Transport

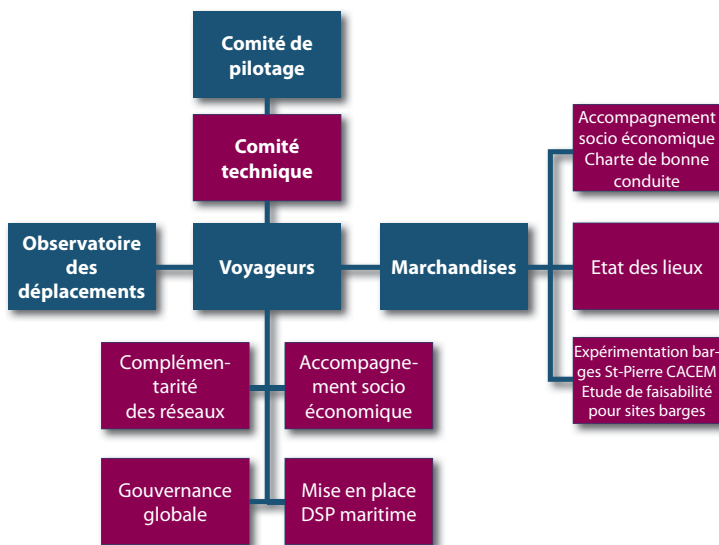
Cinq ans après le numéro de l'observatoire consacré au stationnement¹, l'ADUAM publie le premier d'une nouvelle série, consacré à la mobilité, au transport et aux déplacements en Martinique. Ces thématiques seront renseignées par l'Observatoire Territorial des Transports de la Martinique (O₂TM), né de la volonté des partenaires de l'ADUAM, pour contribuer à une meilleure connaissance de ces problématiques essentielles pour le développement du territoire martiniquais. Il s'inscrit naturellement dans le cadre de la Réforme des Transports initiée par le Conseil Régional qui vise à faire évoluer le secteur des transports martiniquais avec l'ensemble des partenaires associés.

Cette première publication dresse un état des lieux non exhaustif de notre situation martiniquaise et montre à quel point nous nous déplaçons de plus en plus difficilement sur nos routes asphyxiées et combien notre dépendance est forte vis-à-vis du véhicule particulier. Selon les sources, les chiffres datent de 2008, 2009 ou 2010. Le prochain numéro prévu au mois de septembre 2012 nous apportera de nouveaux éclairages et des informations actualisées.

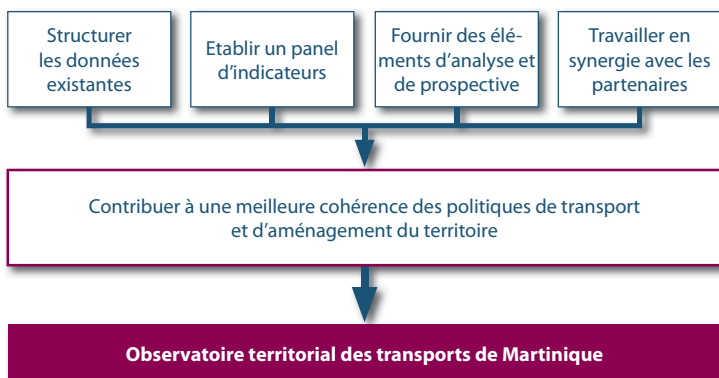
Chiffres clés

- 397 693 habitants
- 515 véhicules pour 1 000 habitants
- 71% des ménages ont au moins un véhicule
- 80% des actifs utilisent la voiture particulière pour se rendre au travail
- 77% des flux domicile-travail à destination de l'Agglomération Centre

Schéma du pilotage de la Réforme des Transports
Source: Conseil Régional Martinique



Les objectifs généraux de l'O₂TM
SOURCE: ADUAM



¹ L'Observatoire n°1 : Le stationnement dans l'Agglomération Centre, Décembre 2007

□ D'où et vers où se déplace-t-on?

UNE FORTE CONCENTRATION DES FLUX* VERS L'AGGLOMÉRATION CENTRE

* Flux > 100

15% des flux domicile-travail ont pour origine Fort-de-France, 11% Le Lamentin, 9% Schœlcher et près de 8% Le Robert.

41% des flux domicile-travail ont pour destination Fort-de-France et 30% Le Lamentin.

En 2008, notons que 59% des effectifs salariés des établissements travaillent dans ces deux communes.

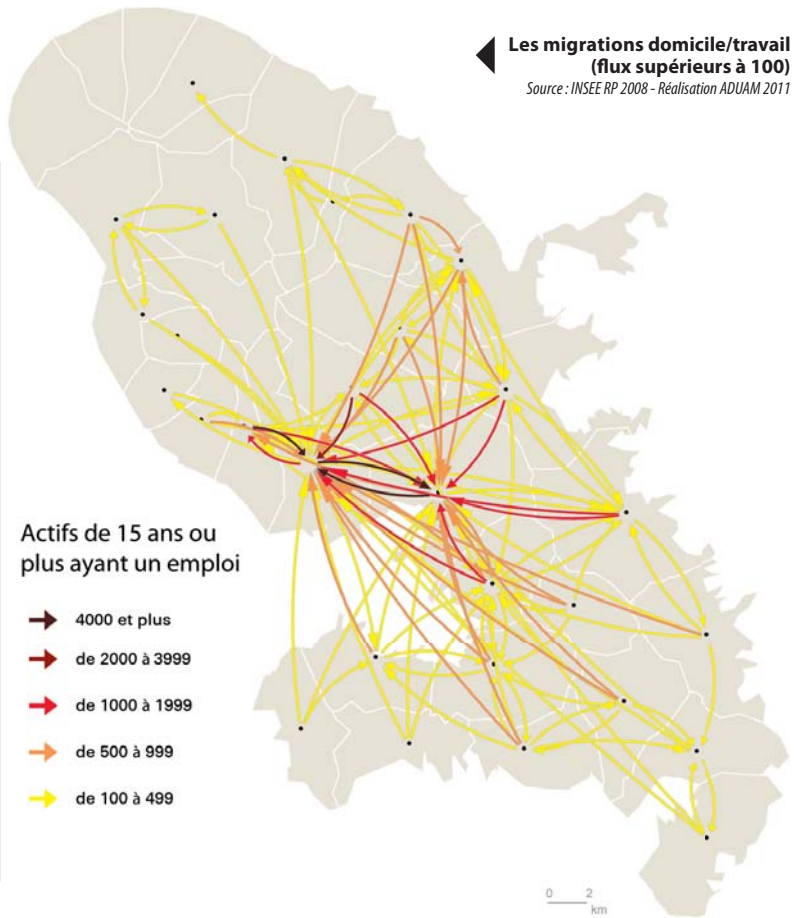
L'activité économique martiniquaise est principalement circonscrite au sein du «bi-pôle» Fort-de-France – Le Lamentin, ce qui explique l'importance des flux observés pour le motif travail.



Chiffres clés

➤ **Origine :** 42% des flux au départ de l'Agglomération Centre, 35% de l'Espace Sud, 23% des Communes du Nord.

➤ **Destination :** 77% des flux domicile-travail vers l'Agglomération Centre, 13 % vers l'Espace Sud et 10% vers les Communes du Nord.



15% des flux domicile-étude ont pour origine Le Lamentin, 11% Fort-de-France, 9% Le Robert et 9% Schœlcher.

41% des flux domicile-étude sont à destination de Fort-de-France et 15% de Schœlcher.

Sur les 395 équipements d'études et de formation répartis sur l'ensemble du territoire en 2008, 115 sont localisés à Fort de France (30%), 32 au Lamentin (8%) et 18 à Schœlcher (5%). Les équipements de Schœlcher attirent 15% des flux principalement en raison de la présence de l'Université des Antilles-Guyane sur son territoire.

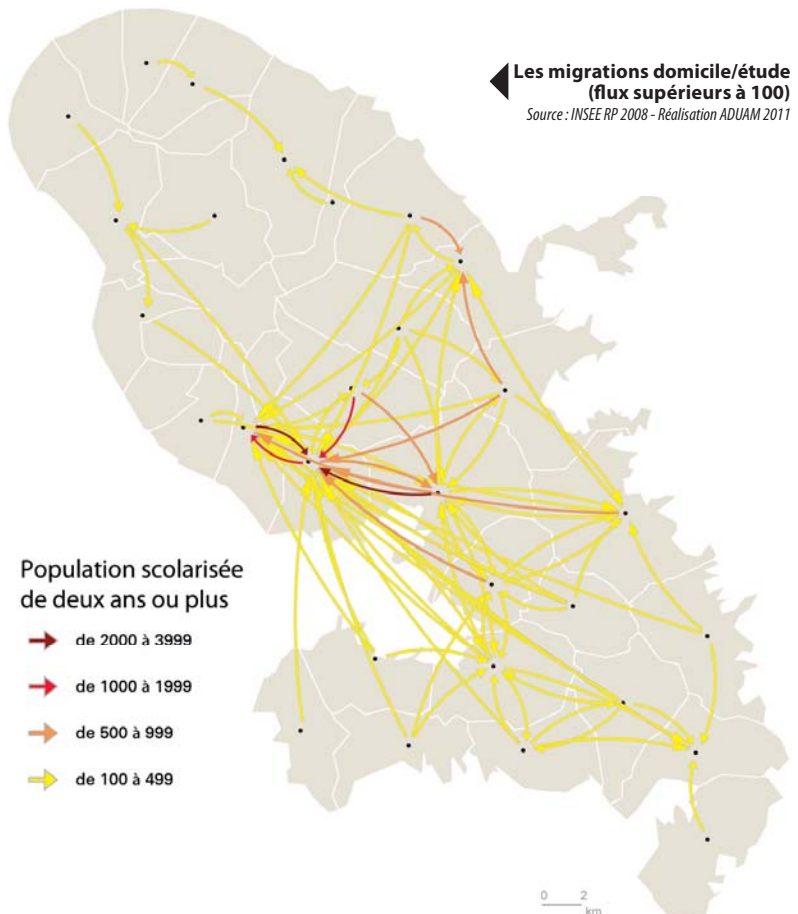
L'Agglomération Centre est donc un pôle en matière d'enseignement et de formation, au regard des flux observés.



Chiffres clés

➤ **Origine :** 43% des flux au départ de l'Agglomération Centre, 31% de l'Espace Sud, 26% des Communes du Nord.

➤ **Destination :** 68% des flux domicile-étude vers l'Agglomération Centre, 19% vers l'Espace Sud et 13% vers les Communes du Nord.



Comment se déplace-t-on?

LE VÉHICULE PARTICULIER EST PRÉDOMINANT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL

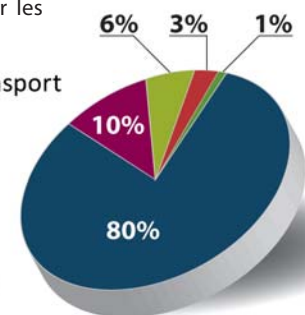
80% des actifs utilisent un véhicule particulier pour se rendre au travail contre 10% en transports en commun. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cet engouement pour le véhicule particulier. En effet, si certains réseaux de transports en commun sont organisés, lorsqu'il est question de réaliser des déplacements interurbains (hors PTU), le manque de coordination entre les services (horaires, tarification, billettique) est dissuasif. Les horaires, les temps

d'attentes sont aléatoires et peu fiables, jouant en défaveur de cette pratique. Aussi, l'accès en véhicule particulier est facilité aux lieux de travail. Certains employeurs vont jusqu'à mettre gracieusement à disposition de leurs salariés une offre en stationnement. De plus, une large majorité des centres bourgs disposent d'une offre de stationnement de surface gratuite.

Au regard des flux identifiés précédemment vers l'Agglomération Centre et de

l'utilisation prédominante du véhicule particulier, cela laisse présager des impacts encore plus importants en matière de congestion de circulation sur les axes routiers.

Modes de transports de la population active de 15 ans ou plus pour se rendre au travail
Source : INSEE, RP 2008
Réalisation : ADUAM 2011



LES MÉNAGES SONT DE PLUS EN PLUS MOTORISÉS

En 2008, 71% des ménages martiniquais sont équipés d'au moins un véhicule. C'est dans l'Agglomération Centre que le nombre de ménages équipés est le plus important, avec en tête Fort-de-France (25 000), Le Lamentin (12 000). Notons que le nombre de ménages équipés dans les communes du Robert (6 600), du François (5 300) et de Ducos (4 900) est du même ordre de grandeur que celui de Schœlcher (7 200) ou de Saint-Joseph (5 000). Entre 1999 et 2008, les communes du Robert, du François et de Ducos ont connu

une croissance démographique respective de +13%, +8% et +8%, résultant en grande part du desserrement de l'urbanisation de l'Agglomération Centre vers ces communes périphériques. Ces dernières ont une croissance démographique similaire à celle observée pour les communes de Saint-Joseph et de Schœlcher.

Entre 1999 et 2008, 33% de ménages supplémentaires ont au moins un véhicule. Cette augmentation touche l'ensemble des communes du territoire et la plus forte progression concerne le

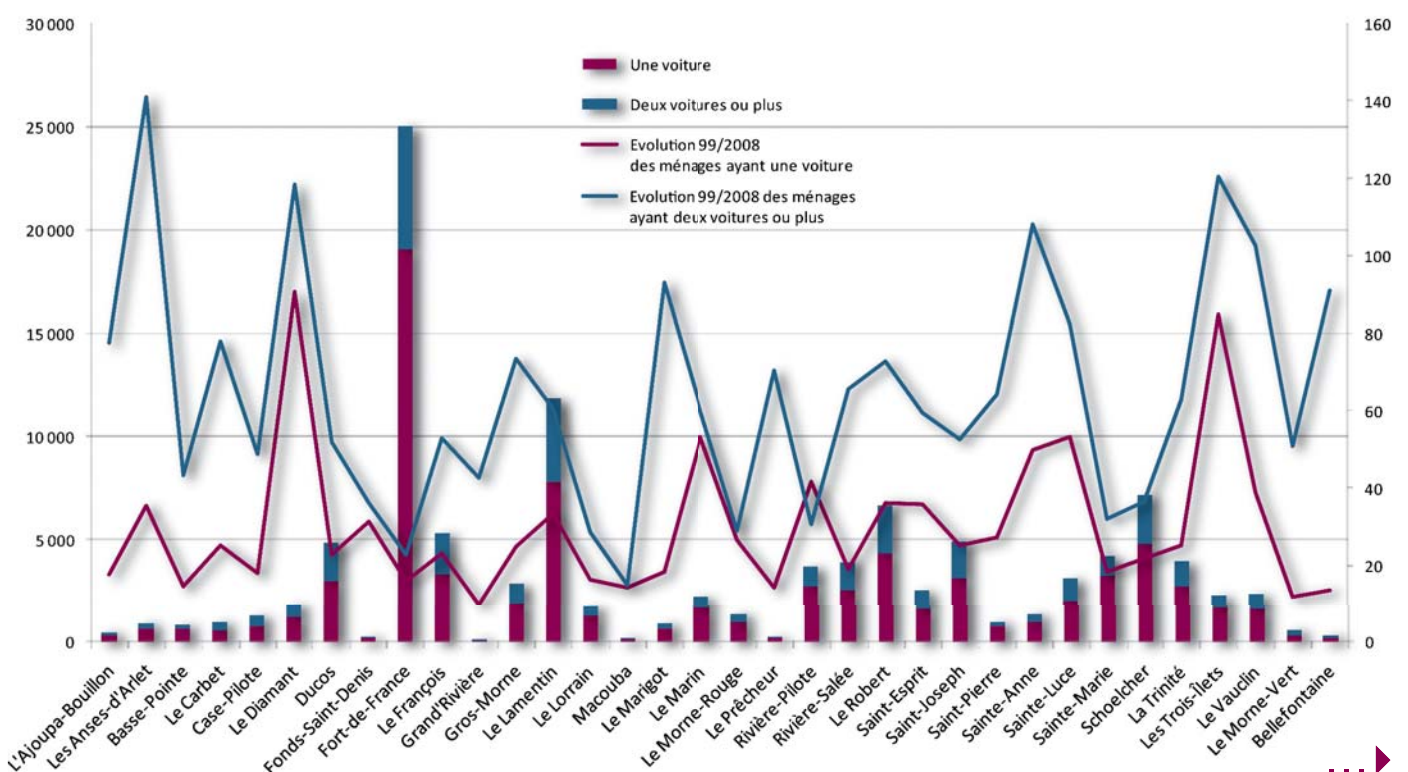
nombre de ménages équipés d'au moins deux voitures (+50%).

Pour ces derniers, les évolutions sont plus marquées chez les ménages habitant l'Espace Sud. Ce sont notamment les Anses d'Arlet (+141%), les Trois Ilets (+120%), Le Diamant (+118%). C'est également le cas du Marigot (+93%) et de Bellefontaine (+91%).

A contrario, les évolutions les plus timides sont observées chez les ménages des communes du Nord, avec notamment Macouba (+15%), Le Morne-Rouge et Le

Lorrain (+29%). On remarque que l'évolution pour les ménages de Fort-de-France reste dans cette tendance (+23%).

Motorisation des ménages en 2008 et évolution 1999/2008
Source : INSEE RP 2008 - Réalisation : ADUAM 2011



LE PARC AUTOMOBILE RESTE IMPORTANT

Au 1er janvier 2009, le parc de véhicules martiniquais est estimé à près de 204 400.

En 2008, on compte 515 véhicules (particuliers et commerciaux) pour 1 000 habitants. Ce nombre est le plus élevé des DOM et reste supérieur à celui observé dans l'Hexagone.

NOMBRE DE VOITURES POUR 1 000 HABITANTS (2008)	
MARTINIQUE	515
HEXAGONE	506
GUADELOUPE	503
LA REUNION	406
GUYANE	263

Source : INSEE et SOeS, Fichier central des automobiles, observations et statistiques de l'environnement - Réalisation : ADUAM 2011



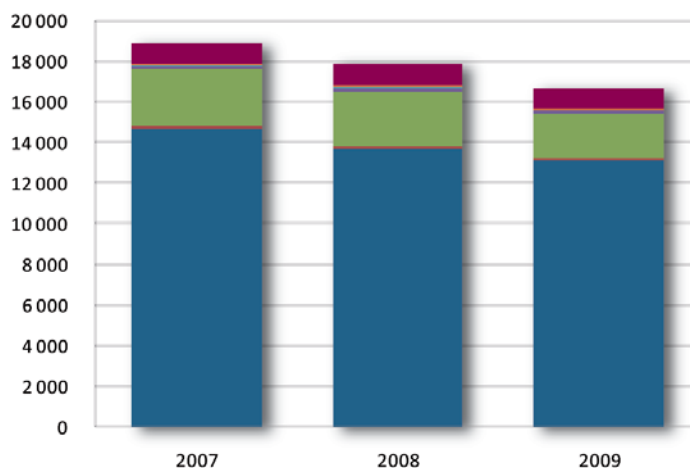
Chiffres clés

- Un parc de 204 400 véhicules
- 515 véhicules pour 1000 habitants

En 2009, les nouvelles immatriculations ont concerné à 60% des véhicules d'occasion (25 332) et 40% de véhicules neufs (16 637).

Depuis 2007, il y a un recul des immatriculations sur le neuf : -5% entre 2007 et 2008, et -7% entre 2008 et 2009. Pour les immatriculations d'occasion, après une stabilité sur la période 2007-2008 (+0,5%), les effectifs diminuent de -15% entre 2008 et 2009. Cette diminution est également observée en France métropolitaine entre 2008 et 2009, mais dans une moindre mesure : -2% sur le neuf et -3% sur l'occasion. Pourtant une prime à la casse avait été établie par décret du 26 décembre 2007, instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres. Cette prime n'a pas eu de réel succès en Martinique, ni en France métropolitaine, certainement à cause des conditions pour l'obtenir, notamment la remise d'un véhicule de plus de 15 ans et l'achat d'un véhicule bénéficiant d'un bonus.

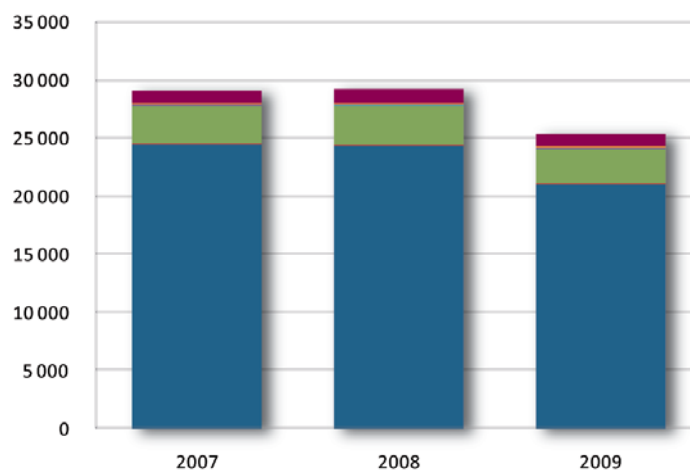
Notons que le parc de véhicule est resté stable en 2009 par rapport à 2008 (-0,3%).



Les immatriculations neuves (2009)

Source: SOeS, Fichier central des automobiles, observations et statistiques de l'environnement. Réalisation : ADUAM 2011

- Motocycles
- Tracteurs routiers
- Véhicules automoteurs spécialisés
- Camions (PTAC > 3,6 tonnes)
- Camionnettes (PTAC < 3,6 tonnes)
- Autobus et autocars
- Voitures particulières



Les immatriculations d'occasion (2009)

Source: SOeS, Fichier central des automobiles, observations et statistiques de l'environnement Réalisation : ADUAM 2011

- Motocycles
- Tracteurs routiers
- Véhicules automoteurs spécialisés
- Camions (PTAC > 3,6 tonnes)
- Camionnettes (PTAC < 3,6 tonnes)
- Autobus et autocars
- Voitures particulières

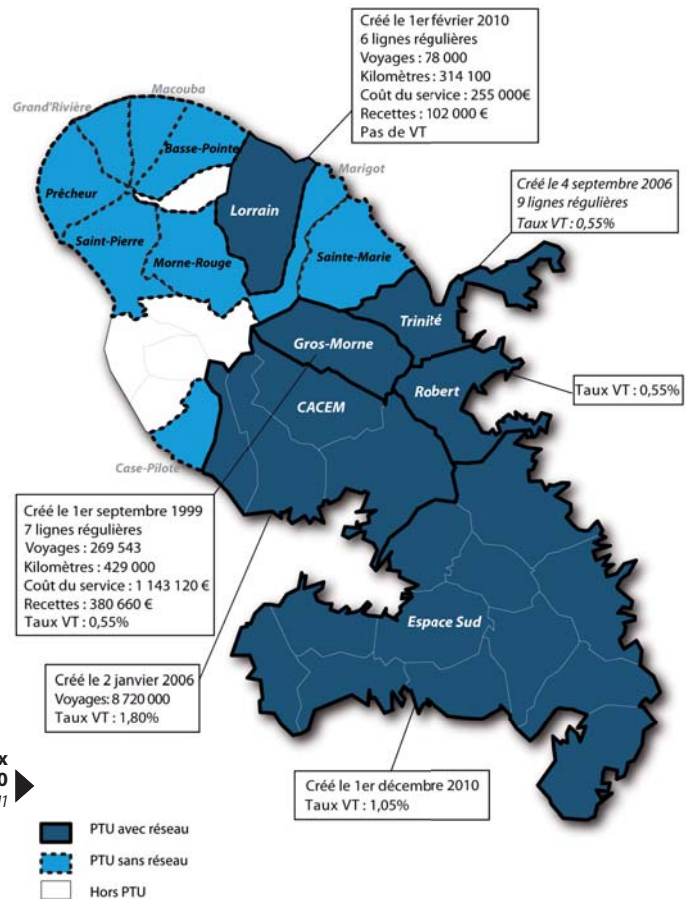
LA JUXTAPOSITION DES SERVICES DE TRANSPORTS URBAINS NE FAVORISE PAS L'INTERMODALITÉ

15 périmètres de transports urbains (PTU) ont été institués sur 29 communes. Sont exclues les communes de L'Ajoupa-Bouillon, Le Carbet, Fonds-Saint-Denis, Bellefontaine et Le Morne-Vert.

On compte deux PTU de plus de 100 000 habitants: la Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique et la Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud. Les 13 autres ont moins de 50 000 habitants et sont érigés à l'échelle des communes.

Cependant, seuls 6 PTU disposent d'un service de transport urbain; les 9 autres organisant uniquement du transport scolaire sur leur territoire. Ce sont :

- le réseau *Mozaiik* de la CACEM
- le réseau urbain de l'Espace Sud
- le réseau *Trasla* de la commune du Gros-Morne
- le réseau *Touché Viré* de la commune de la Trinité avec le
- le réseau urbain de la commune du Lorrain
- le réseau urbain de la commune du Robert



Les chiffres clés des réseaux de transports urbains en 2010
Source : CERTU, CG972 et AOTU - Réalisation: ADUAM 2011

Chiffres clés

- **CACEM**
52 voyages/habitant
- **Gros-Morne:**
25 voyages/habitant
- **Lorrain :**
10 voyages/habitant

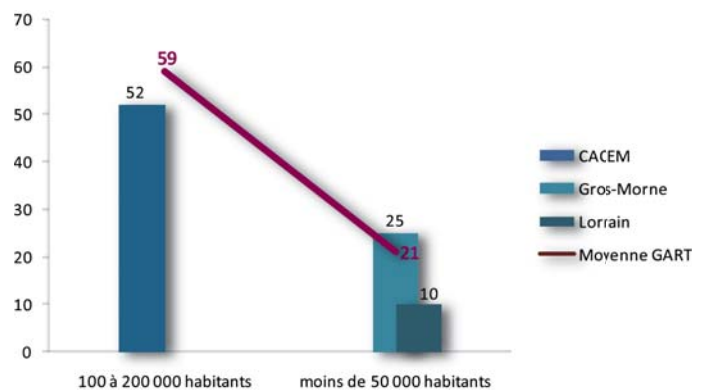
Lieu de concentration des hommes, des activités et des équipements martiniquais, le réseau *Mozaiik* est sans conteste le plus fréquenté, avec en moyenne 52 voyages par habitant en 2010. En comparant ces chiffres avec les résultats de l'enquête annuelle sur les transports réalisée par le GART³ en 2010, la fréquentation des services du territoire est généralement dans la moyenne observée, sauf pour le réseau du Lorrain qui enregistre 11 points de moins que la moyenne des réseaux de moins de 50 000 habitants. Ce résultat peut s'expliquer par le fait que le PTU a moins de 10 000 habitants et que l'AOTU ne bénéficie pas du versement transport (VT) pour le financement de son réseau. Le coût est alors entièrement supporté par le budget communal et les recettes commerciales.

L'offre proposée est donc à la hauteur des moyens financiers disponibles. Notons également qu'il s'agit d'une fréquentation du service sur 11 mois.

5 services de transports sur 6 sont situés sur des périmètres contigus et peu de moyens sont mis en œuvre pour favoriser l'intermodalité entre les différents réseaux. Il y a peu ou pas de coordination entre les services existants (horaires, tarification, billettique), ce qui n'en favorise pas leur pratique sur des trajets hors des limites des PTU.



Les voyages par habitant en 2010
Source : GART et AOTU - Réalisation: ADUAM 2011



³ Enquête réalisée sur 175 réseaux de transports en 2010 par le Groupement des Autorités Responsables du Transport (GART)

RÉSEAUX	TICKET UNITAIRE	ABONNEMENTS	TARIFS PRÉFÉRENTIELS
CACEM	1,10 €	SCOLAIRE	10 VOYAGES/40 VOYAGES
ESPACE SUD	1,20 €	SCOLAIRE	10 VOYAGES (SIMPLE OU CORRESPONDANCE)
GROS-MORNE	1,20 €	SCOLAIRE + TOUT PUBLIC	6/10/20 VOYAGES
LORRAIN	1,30 €	SCOLAIRE	10 VOYAGES
TRINITE	1,10 €	SCOLAIRE	10/20/30/60 VOYAGES

L'ORGANISATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT INTERURBAINE EST PERFECTIBLE

Le transport interurbain martiniquais est encore exploité par des transporteurs à leurs « risques et périls ». Il se compose de deux types de réseaux : terrestre et maritime.

Environ 400 artisans transportent près de 2 500 000 personnes par an via le réseau terrestre. Même si leur nombre a fortement diminué en 10 ans grâce aux mesures d'aides à la cessation d'activité, il reste encore excessif aujourd'hui.

La tarification est appliquée par tranche kilométrique, allant de 1,10€ (Ducos – Lamentin) jusqu'à 9,80€ (Grand-Rivière - Fort-de-France) l'aller simple. Aucun titre de transport n'est délivré à l'utilisateur.

Une société privée exploite le réseau maritime et transporte près de 780 000 personnes par an. Il se compose de trois lignes permettant d'assurer la liaison entre les Trois-Ilets et Fort-de-France :

- L1 : Pointe Simon (Fort-de-France) vers le bourg des Trois-Ilets,
- L2 : Pointe Simon vers la Pointe du Bout aux Trois Ilets,
- L3 : Pointe Simon vers l'Anse à l'Ane et l'Anse Mitan aux Trois Ilets.

La tarification est de 6,50€ l'aller-retour contre 4,50€ l'aller simple. Des abonnements sont également disponibles pour les résidents : 10 et 20 tickets aller-retour aux tarifs respectifs de 49€ et 85€.

Seul le transport scolaire interurbain est subventionné par le Conseil Général. Notons que cela a permis le maintien de l'activité maritime, face à la baisse de la fréquentation de la clientèle touristique survenue au cours de ces dernières années.



Point sur la législation !

Loi d'Orientation pour les Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 : Flou juridique concernant l'AOT en charge du transport maritime

Code des Transports de 2010 : Le Conseil Général est défini comme AOT

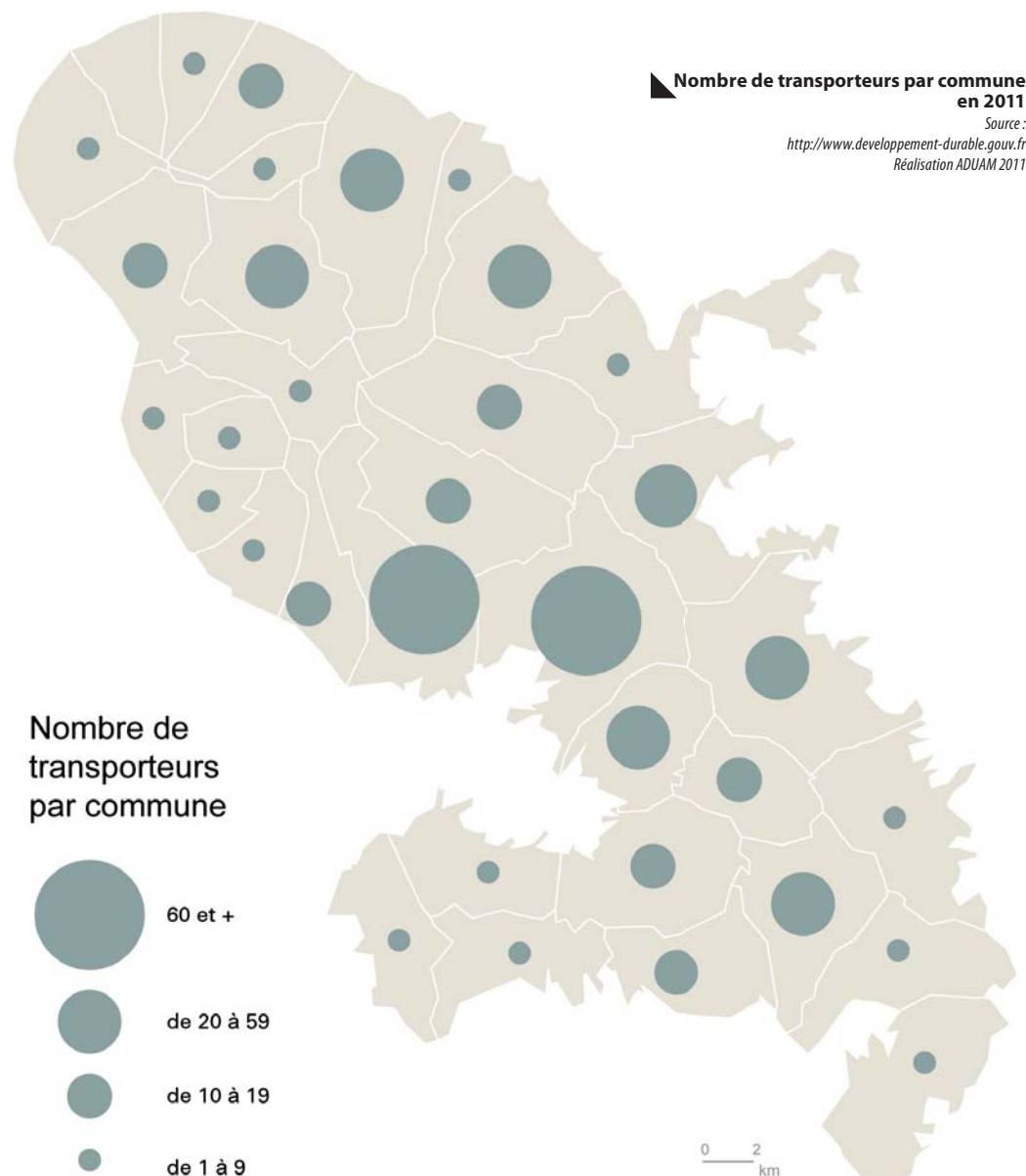
En Bref !

L'information et l'organisation de l'intermodalité entre réseaux urbains, entre réseaux interurbains et entre les deux types de réseaux sont aujourd'hui inefficaces. Cette situation est particulièrement dommageable pour la gare multimodale de la Pointe Simon, lieu de rencontre entre modes de transports urbains, interurbains, routiers et maritimes.

L'ACTIVITE DES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES EST PEU LISIBLE

On recense 526 transporteurs inscrits au registre du transport de marchandises (novembre 2011). Près de 30% des entreprises sont implantées sur les communes de Fort-de-France et du Lamentin, une seule entreprise a son siège social en dehors du territoire martiniquais (Aubervilliers).

Beaucoup de flux sont générés par le transport de marchandises et sont essentiellement réalisés par voie routière. A ce jour, on dispose de peu de données sur cette profession et sur son organisation. Il apparaît nécessaire de remédier à ce manque d'information et une étude a été initiée par le Conseil Régional en 2011 sur cette activité en ce sens.



**L'EXEMPLE SPECIFIQUE
DU TRANSPORT
DE MATERIAUX
DE CARRIERES MERITE
D'ÊTRE APPROFONDI**

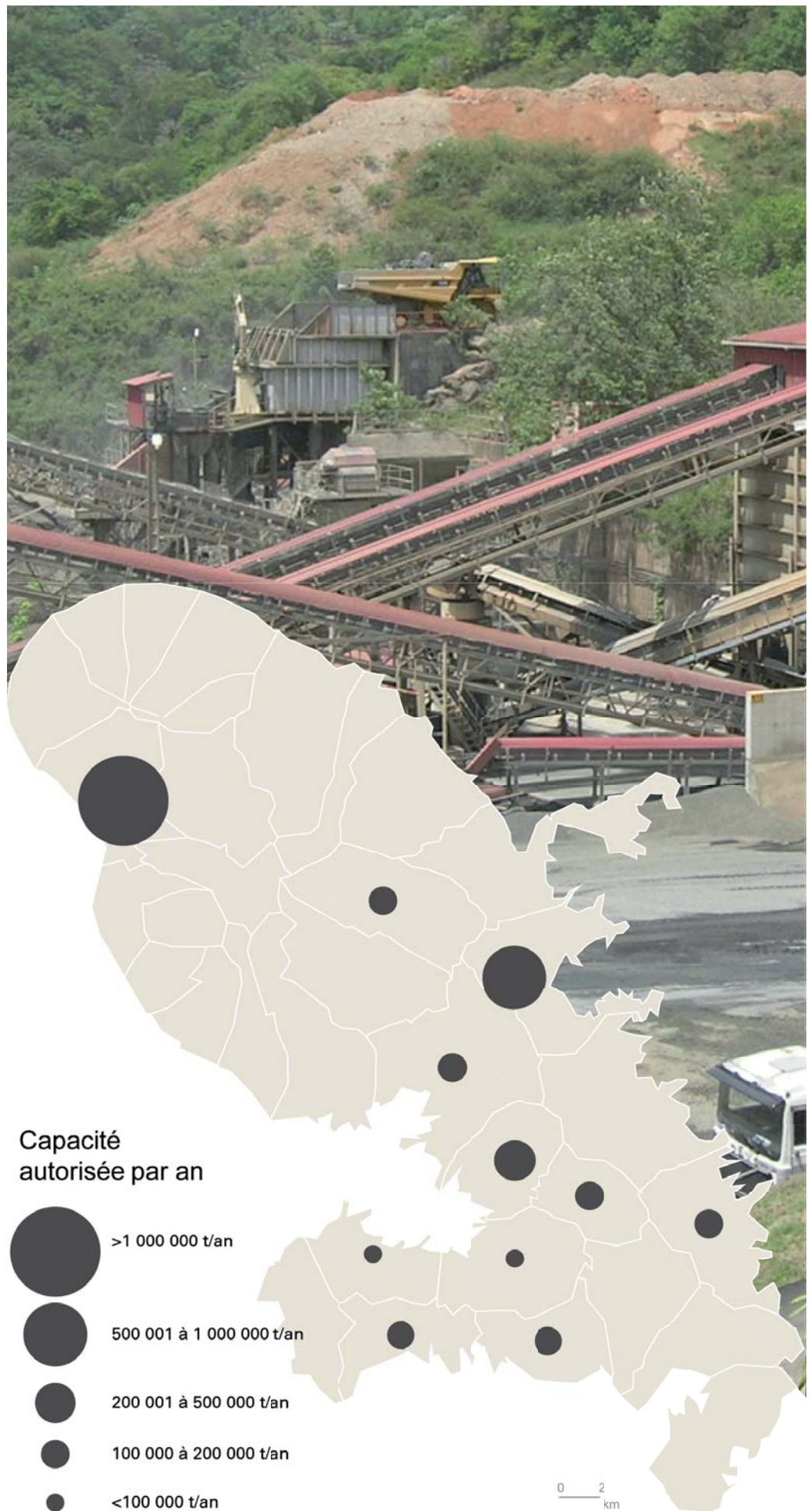
Pourvoyeuse d'emplois, d'activités (transport routier et maritime notamment) et acteur principal du maintien et du développement de la filière construction (BTP) du territoire, l'activité des carrières joue un rôle majeur dans l'économie de la Martinique. (Sources : schéma départemental des carrières 2006).

La commune de Saint-Pierre est la plus représentative en la matière, par rapport à la capacité d'exploitation annuelle des carrières qui y sont implantées. A contrario, seuls 2% des transporteurs y sont installés.

Se pose alors la question des flux occasionnés pour le transport de matériaux de carrière, au regard de l'implantation du trinôme transporteurs, carrières et consommateurs.

Une exploitation du transport de matériaux de carrière par voie maritime permettrait de diminuer les nuisances causées par la circulation automobile.

Des réflexions en ce sens sont en cours et intègrent une réorganisation logistique de l'activité. En effet, dans le cadre de la Réforme des Transports, un groupe de travail est chargé d'étudier la mise en place d'un transport de marchandises par barges. Les réflexions sont axées en priorité sur le transport des matériaux de carrières entre Saint-Pierre et l'Agglomération Centre. Par la suite, les travaux s'orienteront vers les communes du sud et de l'est du territoire.



Principales localisations des carrières

Source : Etude ITEM 2009 - Réalisation ADUAM 2011



Quels impacts ?

LE TRAFIC ROUTIER EST CONCENTRÉ SUR LES AXES QUI DESSERVENT L'AGGLOMÉRATION CENTRE

En 2010, l'Autoroute (entre Fort-de-France et Le Lamentin), la route Nationale 5 (qui relie le Marin au Lamentin en passant par Rivière-Pilote) et la route Nationale 1 (qui relie Basse-Pointe à Fort de France en passant par le Robert) enregistrent les plus fortes fréquentations journalières de véhicules du réseau routier régional (cf. tableau ci-dessous). Notons que tous ces axes desservent ou irriguent l'Agglomération Centre.

Nous observons que la route Nationale 4 (qui relie Fort-de-France à La Trinité en passant par Saint-Joseph) est l'axe régional le moins fréquenté avec 6 200 véhicules/jour en entrée et 4 000 en sortie, sans doute en raison de sa morphologie sinueuse.

Entre 2009 et 2010, les comptages journaliers affichent des chiffres qui restent globalement stables. Une seule exception sur deux sections de la route Nationale 1. +12% pour la section « Entrée du Port - Ste-Thérèse - Dillon » à Fort-de-France et -8,7% pour la section « Giratoire maternité - Carrefour Desmarinières » à La Trinité.



AXE	ENTRÉE	VÉHICULES/JOUR	SORTIE	VÉHICULES/JOUR
A1	Echangeur Dillon	118 000	Aéroport	58 000
RN5	Aéroport	74 000	Marin	15 400
RN1	Sortie autoroute	44 000	Basse-Pointe	5 000

Source : Service Routier Régional/Subdivision Exploitation et Sécurité



En 2010, la RD41 (plus communément appelée «La Rocade», voie de contournement du centre-ville de Fort-de-France), la RD3 (qui relie Le Lamentin à La Trinité) et la RD15 (sur sa section entre le Gros-Morne et Le Marigot) enregistrent les plus fortes fréquentations journalières de véhicules sur le réseau départemental (cf. tableau ci-dessous). Comme pour le réseau régional, les axes les plus fréquentés sont ceux qui irriguent l'Agglomération Centre.

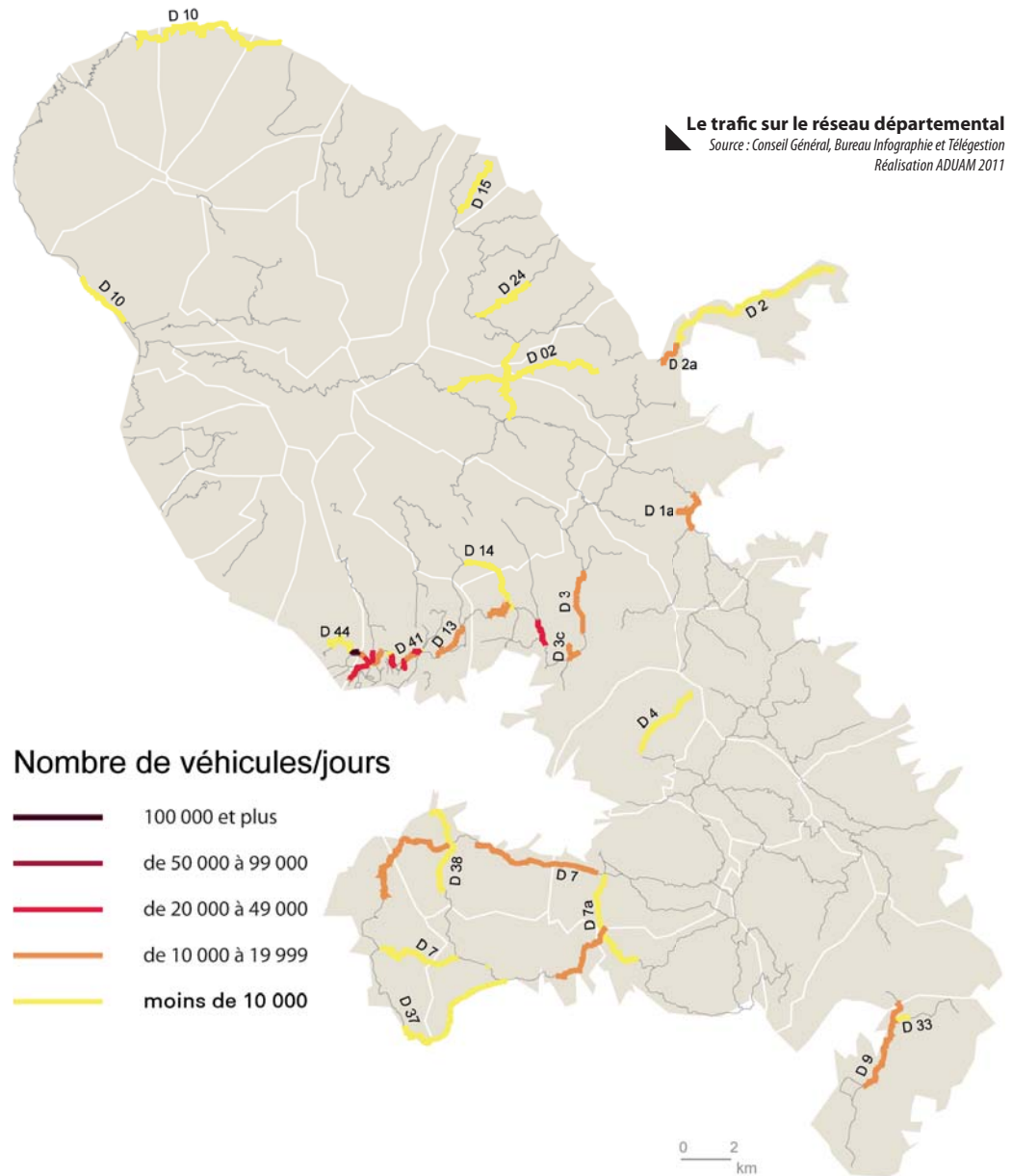
NOTA :

Les données trafic sont incomplètes car les comptages routiers n'ont pu être réalisés sur l'ensemble du réseau départemental.

En termes d'évolution du trafic, entre 2009 et 2010, plusieurs tendances se dessinent sur le réseau départemental. En effet, on observe une augmentation du trafic notamment sur la RD44 (qui relie les quartiers résidentiels de Schoelcher à ceux de Fort-de-France) avec +35% sur la section «G.Touza - R.Touza» alors que le trafic diminue sur la Rocade avec -29% sur la section «Echangeur Maternité – Echangeur Pavé ». Enfin, le trafic routier est stable, notamment sur la RD33 à Sainte-Anne avec +4% sur la section «RD9/RD33 – RD33 Cap Chevalier».

En Bref !

Par la fréquentation de ses routes régionales et départementales, l'Agglomération Centre occupe le premier rang en matière de trafic.



Le trafic sur le réseau départemental
 Source : Conseil Général, Bureau Infographie et Télégestion
 Réalisation ADUAM 2011

AXE	ENTRÉE	VÉHICULES/JOUR	SORTIE	VÉHICULES/JOUR
RD41	Echangeur Dillon	75 500	Echangeur Pointe des Nègres	35 000
RD3	Giratoire Palais des Sports	33 500	Pelletier	12 100
RD15	Mahault	27 300	Petit-Pré	21 300

Source : Conseil Général, Bureau Infographie et Télégestion



LE TRAFIC AUTOMOBILE EST LA PRINCIPALE SOURCE DE POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

8 stations fixes de mesures sont implantées dans l'Agglomération Centre, évaluant en continu 4 polluants réglementaires : le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de soufre (SO₂), l'ozone (O₃) et les particules inférieures à 10 micromètres (PM₁₀). Le NO₂, traceur de la pollution automobile, mais également les PM₁₀, font apparaître le trafic routier comme étant la cause majeure de pollution atmosphérique.

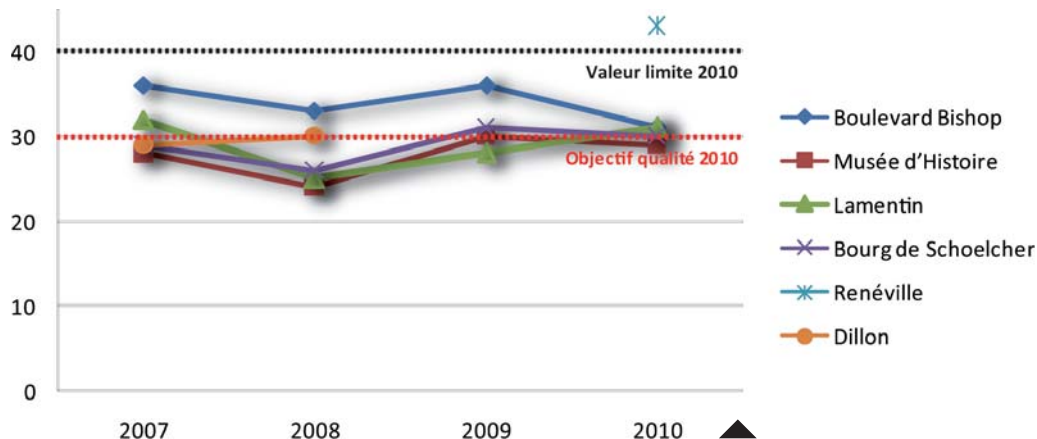
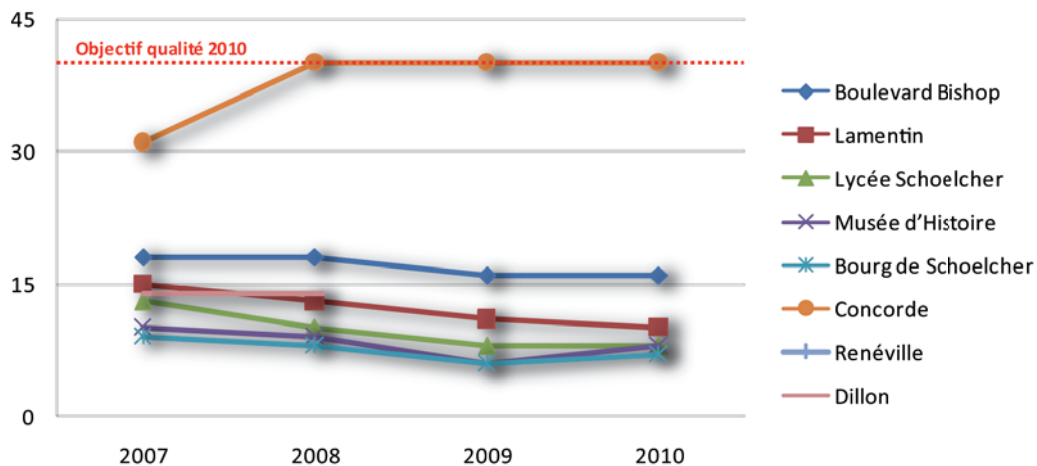
Depuis 2008, les concentrations annuelles de NO₂ enregistrées sur la station de la Rocade dépassent l'objectif qualité annuel de 40µg/m³. Sur les autres stations, cet objectif de qualité est respecté.

Pour les PM₁₀, les concentrations relevées dépassent l'objectif qualité de 30µg/m³. En 2010, seule la station de mesure « Musée d'Histoire » le respecte. Aussi, la valeur limite de 40µg/m³ est même atteinte sur la station de Renévile.

Notons que ces résultats sont également influencés par les épisodes de brume de sable venant du Sahara.

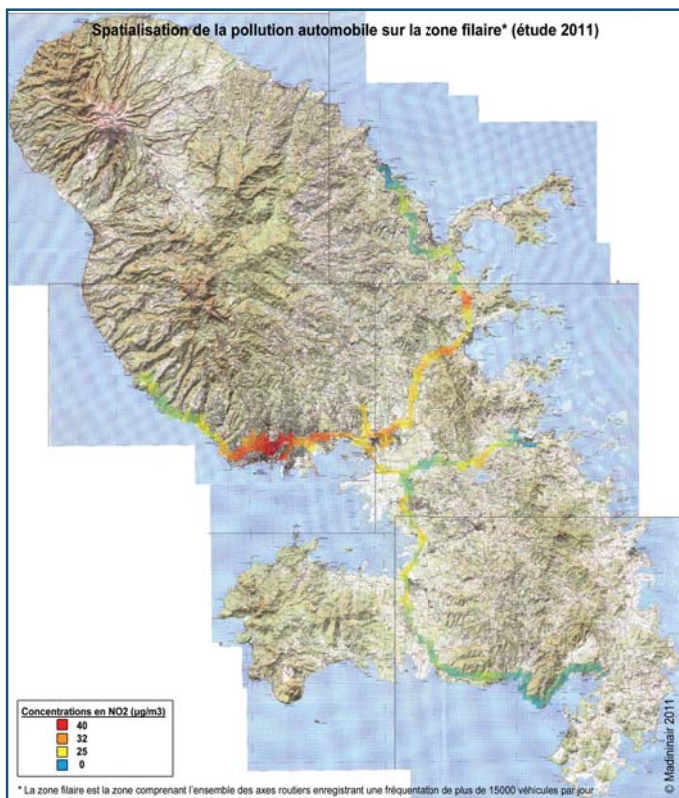
Evolution des moyennes annuelles du NO₂

Source : Madinair, 2011



Evolution des moyennes annuelles du PM₁₀

Source : Madinair, 2011



Une étude de 2011 de Madinair sur les axes de plus de 15 000 véhicules/jour démontre que les concentrations en NO₂ sont plus élevées sur le territoire de l'Agglomération Centre. Cependant, des concentrations élevées sont également mesurées

dans les communes périphériques, notamment du Robert et de Ducos. Puis elles diminuent progressivement pour être plus faibles dans les communes de la côte Nord-Atlantique et du Sud.

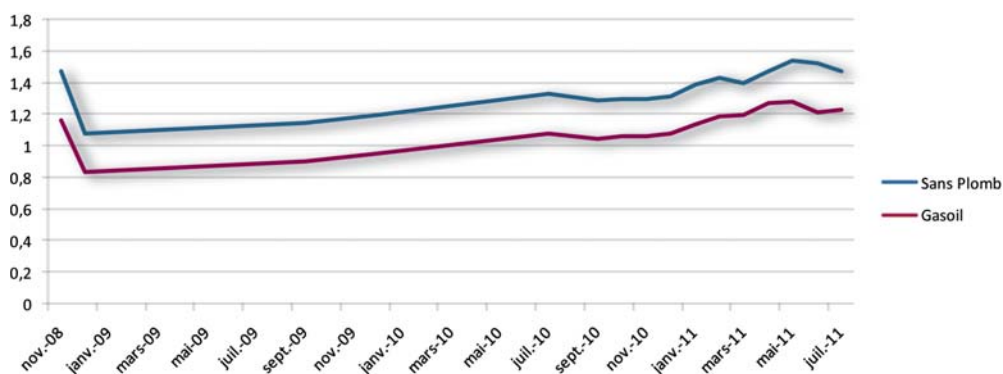


NOTA :

Des études sur les émissions des concentrations en oxyde d'azote (NO_x) en fonction de la vitesse ont montré que, pour optimiser les émissions de NO_x, la vitesse des véhicules doit être comprise entre 50 et 80 km/h. En dessous de 50km/h et au dessus de 80km/h, les émissions de NO_x augmentent exponentiellement avec la vitesse. De ce fait, les zones à trafic dense et à ralentissements fréquents enregistrent des concentrations plus élevées en NO₂, de même que l'autoroute où les vitesses dépassent les 80 km/h.

LE TRANSPORT ROUTIER EST LE PRINCIPAL CONSOMMATEUR D'ÉNERGIE FINALE (TEP)

Si sa consommation en énergie finale reste relativement stable entre 2005 et 2008, le secteur du transport routier reste l'un des plus grands consommateurs en 2008. En effet, sur les 570 000 tonnes équivalent pétrole (tep) d'énergie finale consommées en 2008 (tous types confondus), le transport routier représente à lui seul près de 250 000 tep, soit 43% de la consommation, avec une croissance progressive de la part du diésel.



Cette diésélisation du parc de véhicule peut s'expliquer par l'attractivité du coût du gasoil par rapport à celui du sans plomb. Ces véhicules, plus coûteux à l'achat, deviennent « rentables » en fonction du nombre de kilomètres réalisés annuellement.

Néanmoins, entre juillet 2010 et juillet 2011, on observe une évolution plus rapide du prix du gasoil (+13,9%) que celui du sans plomb (+10,5). La situation pourrait alors s'inverser si la tendance venait à se poursuivre.

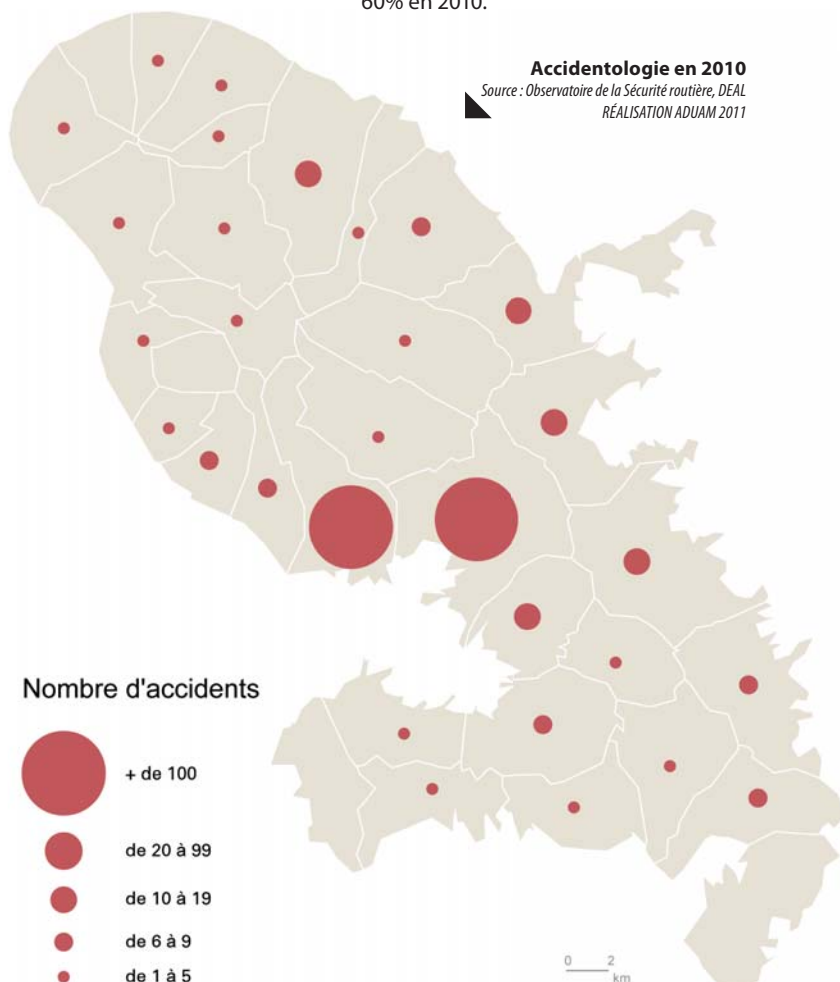
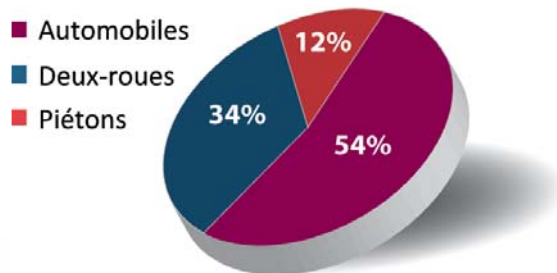
Evolution des prix du carburant
Source : Préfecture Martinique.

L'ACCIDENTOLOGIE EST EN BAISSÉ

En 2010, 456 accidents ont été recensés sur le réseau routier martiniquais, occasionnant 1051 victimes dont 37 tués. Les hommes représentent 71% des victimes et près de 80% des tués.

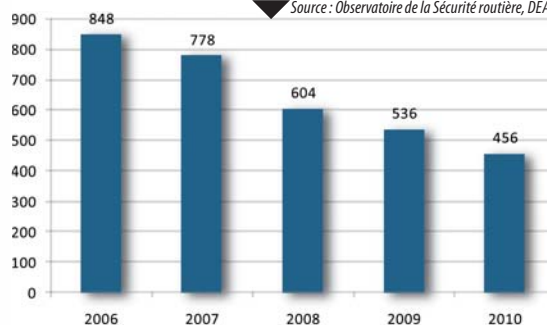
Plus de la moitié des victimes sont des automobilistes. Les deux-roues viennent en deuxième position et sont concernés par 34% des accidents. Ils représentent 63% des tués en 2008, 41% en 2009 et 60% en 2010.

Victimes par catégories d'usagers 2006 - 2010
Source : Observatoire de la Sécurité routière, DEAL



Accidentologie en 2010
Source : Observatoire de la Sécurité routière, DEAL
RÉALISATION ADUAM 2011

Evolution du nombre d'accidents
Source : Observatoire de la Sécurité routière, DEAL



Chiffres clés

- 456 accidents
- 1051 victimes
- 37 personnes tuées

En 2010, 34% des accidents ont eu lieu au Lamentin et 30% Fort-de-France. Les accidents étant plus fréquents sur ces deux communes, le nombre de victimes l'est proportionnellement et notamment les tués. 24% des tués sont recensés sur le Lamentin et près de 30% sur Fort-de-France. A l'inverse, en 2010, aucun accident n'a été recensé aux Anses-d'Arlet, au Morne-Vert et à Sainte-Anne.

Entre 2006 et 2010, on observe une diminution du nombre des accidents (-46%). On peut penser que cet infléchissement est étroitement lié à la mise en place de radars fixes fin 2005 sur le territoire.

ZOOM SUR ... Une pratique nouvelle du covoiturage

Entre septembre 2008 et novembre 2011, 123 personnes se sont inscrites sur le site "covoiturage-martinique.com". 85 personnes ont déposé une demande de trajet et 38 personnes ont mis en ligne une offre de trajet pour une capacité de 87 places.

75% des offres proposées sont à destination de l'Agglomération Centre contre 54% des demandes.

Une analyse de l'offre et de la demande (hors prise en compte des contraintes horaires) fait apparaître que seules 23% des demandes sont satisfaites. Les demandes à destination de Fort-France et du Lamentin étant celles qui trouvent le plus d'offres adéquates.

Favoriser les pratiques alternatives à l'autosolisme est un enjeu majeur pour les politiques publiques en matière de transport.

Des actions en faveur de ces pratiques et notamment du covoiturage pourraient être mises en place par des collectivités ou entreprises par le biais de cette plateforme.

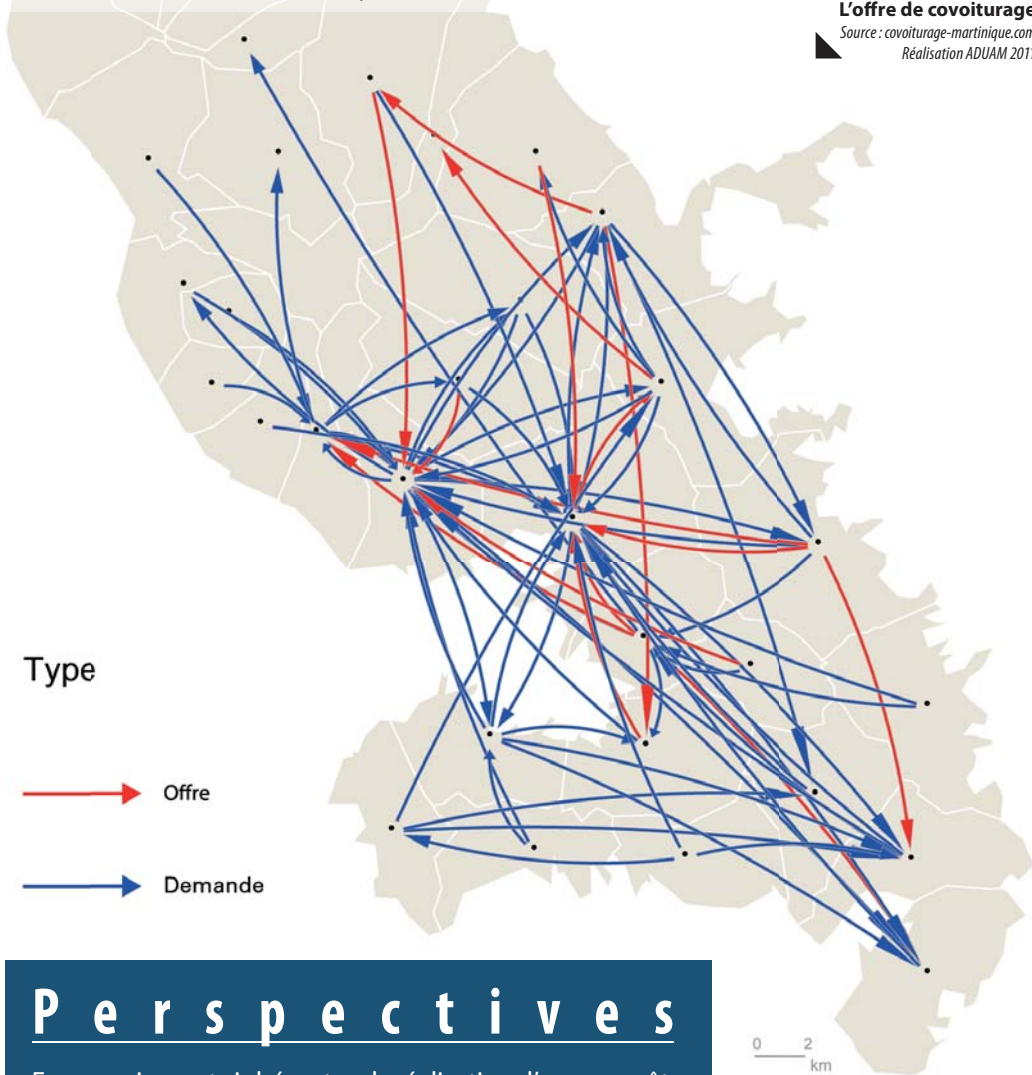
Parmi les personnes publiques, le Conseil Général de Martinique semble être la seule structure à avoir adhéré au concept. En effet, il utilise la plateforme «covoiturage-martinique» pour mettre en relation les salariés qui souhaitent "covoiturer".

Alors qu'elle semble n'être que peu connue du grand public, depuis début janvier 2012, la plateforme est désormais accessible via smartphone. Un pas de plus pour favoriser son utilisation et attirer de nouveaux utilisateurs potentiels...

Actualités !

Le 1er décembre 2011, une expérimentation «covoiturage» a été réalisée en Guadeloupe par la Générale des Eaux et a connu un grand succès. Ainsi, plus d'une cinquantaine de voitures ont transporté plus de 150 personnes. L'engouement a été tel que des salariés ont demandé à renouveler cette expérience.

(Sources France-Antilles Guadeloupe du 3/12/2011)



L'offre de covoiturage
Source : covoiturage-martinique.com
Réalisation ADUAM 2011

Glossaire

- **AOT** : Autorité Organisatrice des Transports
- **AOTU** : Autorité Organisatrice de Transports Urbains
- **Déplacement*** : Mouvement d'une personne d'une origine à une destination.
- **GART** : Groupement des Autorités Responsables du Transport
- **Mobilité*** : Propension d'une population à se déplacer. Dans les agglomérations, la mobilité se mesure par le nombre moyen de déplacements réalisés un jour de la semaine par personne.
- **NO2** : Dioxyde d'Azote
- **NOx** : Oxyde d'Azote
- **O3** : Ozone
- **PM10** : Particules en suspension de moins de 10 micromètres
- **PTU** : Périmètre de Transports Urbains
- **SO2** : Dioxyde de soufre
- **Tep** : Tonnes équivalent pétrole
- **Moyen de Transport*** : Mode de locomotion permettant de déplacer les personnes ou les marchandises.
- **Usager captif** : Personne de 5 ans ou plus n'ayant pas le permis de conduire ou alors qui a son permis mais ne dispose pas de véhicule particulier.
- **Voyages par habitant et par an** : Rapport entre le nombre de voyages réalisés sur un réseau de transport par le nombre d'habitants du périmètre de transports urbain. Indicateur permettant de suivre la fréquentation d'un service de transport.
- **VT*** : le Versement Transport est un impôt assis sur la masse salariale des sociétés publiques et privées de plus de 9 salariés destiné à concourir au financement du transport urbain de voyageurs.

* Sources: Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement, PUF, 2010

P e r s p e c t i v e s

Face aux impacts inhérents à l'hégémonie des déplacements quotidiens en véhicule particulier, les collectivités se mobilisent pour favoriser l'utilisation d'autres modes de déplacements, en particulier en transports en commun. C'est dans le cadre de la Réforme des Transports que

la réalisation d'une enquête ménages-déplacements (EMD) sur l'ensemble du territoire a été actée. Base de la connaissance de la mobilité des habitants et de leurs besoins, l'EMD permettra l'élaboration de politiques de transports à l'échelle globale et notamment par voie maritime.

L'Observatoire n°15 décembre 2011

Directrice de la publication : Joëlle TAILAMÉ
Ont contribué à la réalisation de cette publication :
Christelle CÉLESTINE, Cénia BORRERO, Camille RATIA
Conception graphique et mise en page : Damien THÉODOSE
Impression : IPNS
ADUAM Agence D'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique
30, boulevard du Général de Gaulle - 97200 FORT DE FRANCE
Tél : 0596 71 79 77 - Fax 0596 72 59 27
aduam@aduam.com - www.aduam.com