

## Quelles actions sont mises en œuvre contre l'autosolisme\* en Martinique ?

\* une seule personne par voiture

Où, comment, pourquoi les martiniquais se déplacent (ou ne se déplacent pas), au sein de leur agglomération, mais aussi à l'intérieur de leur commune ?

Comme promis dans notre apparition de décembre dernier, ce nouveau numéro de l'observatoire consacré à la mobilité, au transport et aux déplacements actualise certaines données dont la plupart sont restées stables, mais s'enrichit aussi d'éclairages nouveaux.

Ainsi il insiste sur le lien fort entre mobilité et travail, entre utilisation des transports en commun et mise en place d'une politique ferme du stationnement...

Des rubriques inédites apparaissent et un regard sera notamment porté sur les déplacements des personnes à mobilité réduite, pour qui le législateur prévoit une accessibilité aux réseaux de transports d'ici février 2015, tout comme sur les modes doux dont on constate qu'ils

ont du mal à se mettre en place essentiellement pour des raisons budgétaires.

Cette publication a pu être réalisée avec le concours de tous ceux qui ont mis leurs données à notre disposition : Le Conseil régional, le Conseil général, les services de l'Etat, les communautés d'agglomération, la CACEM et l'ESPACE SUD, mais aussi les municipalités et les transporteurs des réseaux urbains ; qu'ils en soient tous remerciés.

### Chiffres clés

- 519 véhicules pour 1000 habitants
- 120 000 véhicules/jour en entrée d'Autoroute
- 13 000 places de stationnement dans les centres, 45% sont payantes



## □ Vers où se déplace t-on?

### QUELLE MOBILITÉ DES HABITANTS À L'ECHELLE COMMUNALE ?

#### LA MOBILITÉ EXTRA-COMMUNALE EST ACCENTUÉE PAR LA LOCALISATION DES ACTIVITÉS ...

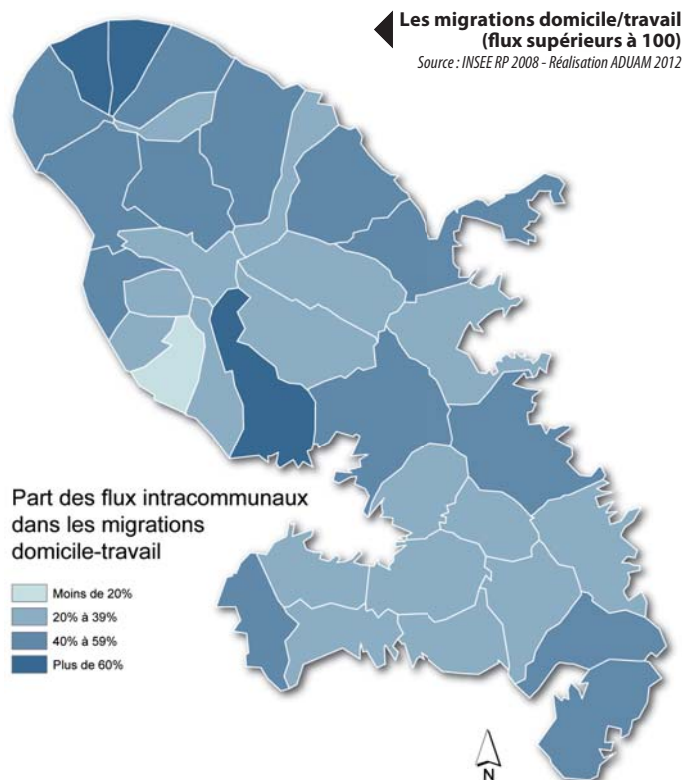
En 2008, 44% des actifs martiniquais travaillent dans leur commune de résidence tandis que les autres sont contraints de réaliser des trajets extra-communaux. Néanmoins, des disparités existent et on distingue trois catégories de communes :

- celles où l'offre et la demande d'emploi semblent "s'équilibrer" : Macouba (66%), Grand-Rivière (65%) ou encore Saint-Pierre (56%). On peut imaginer que les distances et les temps de trajets y sont proportionnels.
- les communes "dortoirs" où l'offre d'emploi ne permet d'occuper que quelques résidents actifs: Case-Pilote (19%), Saint-Joseph (21%) ou encore Ducos (29%). Ces dernières subissent l'attraction directe de Fort-de-France et du Lamentin.

- celles qui permettent d'occuper la majorité de leurs résidents actifs, mais également ceux de l'ensemble du territoire martiniquais : Fort-de-France (67%) et Le Lamentin (48%). L'attractivité de ces communes est telle que même si les distances sont réduites, les temps de trajets sont généralement rallongés à cause des épisodes de saturation du trafic.

#### Chiffres clés

**53%** des actifs de l'Agglomération Centre, **23%** des actifs de l'Espace Sud et **24%** des actifs des Communes du Nord travaillent dans leur commune de résidence



#### ... ALORS QUE LES DÉPLACEMENTS INFRA-COMMUNAUX SONT FACILITÉS PAR UN MAILLAGE SCOLAIRE TRÈS FIN

En 2008, 65% des élèves ou étudiants sont scolarisés dans leur commune de résidence ; les réalités pouvant être différentes d'une commune à l'autre.

En effet, plus de 80% de ceux qui habitent Fort-de-France (84%) et Le Lorrain (81%) sont scolarisés dans leur commune de résidence.

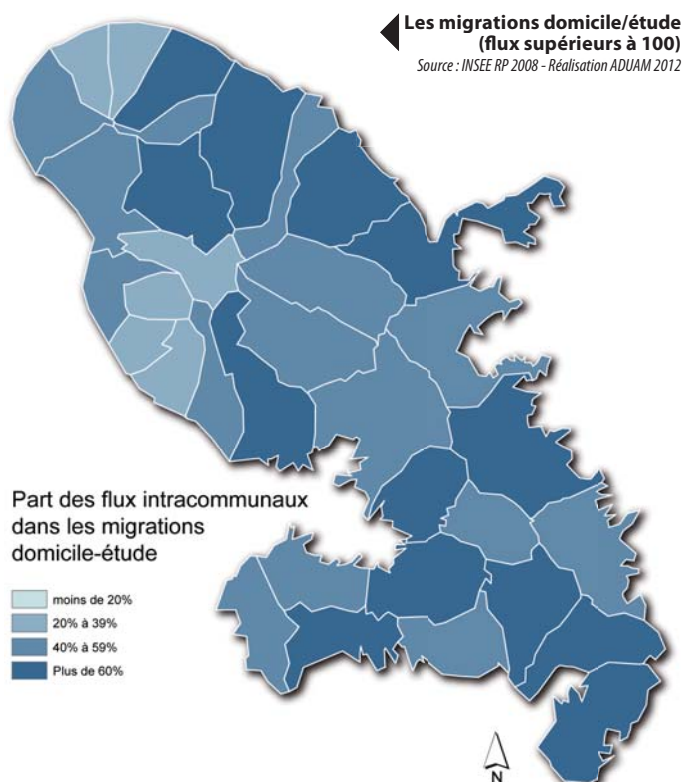
La tendance est plus mesurée pour ceux qui résident à Schœlcher (58%), aux Anses d'Arlet (55%) ou encore au Vauclin (52%) où en moyenne 1 élève ou étudiant sur 2 est scolarisé dans sa commune de résidence.

Les proportions sont encore plus faibles pour les communes du Nord et en particulier pour Fonds-Saint-Denis (32%), Bellefontaine (30%) et Case-Pilote (26%).

Cette situation s'explique en partie par le faible nombre d'établissements scolaires tous niveaux et spécialités confondus sur le territoire du Nord (26%).

#### Chiffres clés

**46%** des élèves de l'Agglomération Centre, **29%** des élèves de l'Espace Sud et **25%** des élèves des Communes du Nord sont scolarisés dans leur commune de résidence





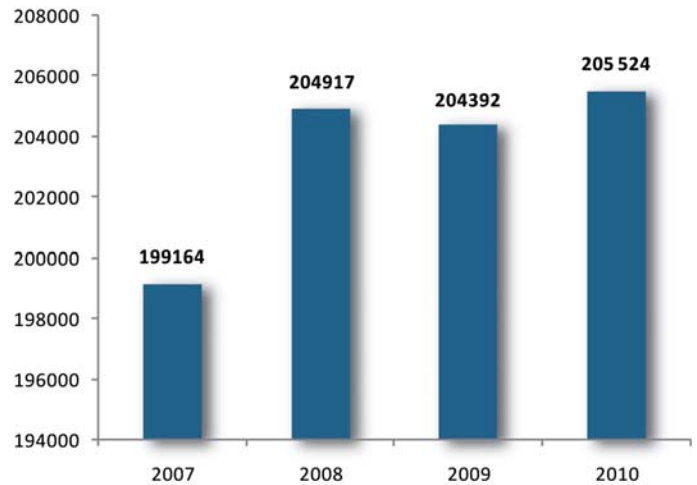
## □ Comment se déplace-t-on?

Nous ne disposons pas de données mises à jour par rapport à celles publiées dans le précédent numéro de l'observatoire concernant la répartition modale des déplacements des actifs martiniquais ainsi que la motorisation des ménages.

### LE PARC DE VEHICULES SE STABILISE

Au 1er janvier 2010, le parc de véhicules particuliers martiniquais (de moins de 15 ans) est estimé à 205 550 véhicules environ, soit 0,6% de plus qu'en 2009.

On compte 519 véhicules (particuliers et commerciaux) pour 1000 habitants. La Martinique affiche encore en 2010 le ratio le plus élevé des DOM et reste supérieur à celui observé dans l'Hexagone.



**Evolution de l'effectif du parc de véhicule de moins de 15 ans**  
 Source: SOES, Fichier central des automobiles, observations et statistiques de l'environnement - Réalisation : ADUAM 2012

	NOMBRE DE VOITURES POUR 1 000 HABITANTS	
	2009	2010
MARTINIQUE	515	519
GUADELOUPE	503	505
HEXAGONE	506	486
LA REUNION	406	397
GUYANE	263	255

#### Chiffres clés

- Un parc de 205 550 véhicules
- 519 véhicules pour 1000 habitants

Source : INSEE données provisoires 2010 et SOeS, Fichier central des automobiles, observations et statistiques de l'environnement - Réalisation : ADUAM 2012



## LA FREQUENTATION DES RESEAUX DE TRANSPORTS URBAINS RESTE STABLE

Le réseau Mozaïk de la CACEM est encore en tête des fréquentations par habitant en 2011, avec une légère baisse comparativement à 2010. Viennent ensuite les réseaux Touché Viré de Trinité, puis Trasla du Gros-Morne.

Le réseau de l'Espace Sud lancé en décembre 2010 a démarré très timidement : la fréquentation s'élève à 10 voyages par habitant en 2011. Ce chiffre reste très en deçà de la moyenne GART 2010<sup>2</sup> des réseaux compris entre 100 et 200 000 habitants (59). Il pourrait s'expliquer par le niveau d'offre proposé qui consiste en une desserte radiale des quartiers vers les bourgs des

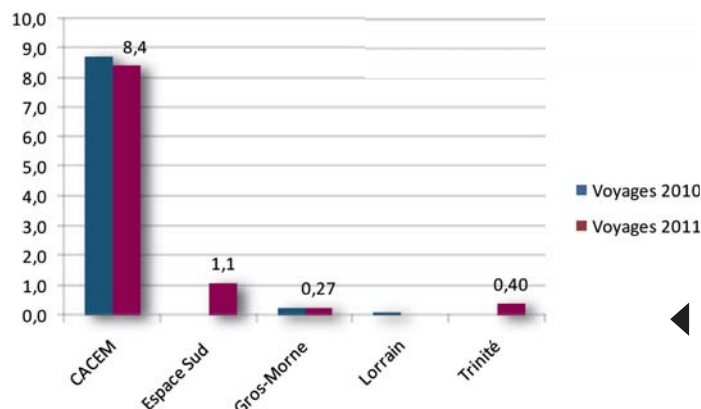
communes, suivant quelques rotations/jour. De plus, cette première année d'exploitation a été marquée par des mouvements sociaux qui ont perturbé les dessertes.

Pour le transport urbain du Robert, aucun indicateur n'est mesuré. Composé de 10 lignes, ce dernier est exploité par 6 artisans taxis à leurs risques et périls. Le service est réalisé sans horaires fixes, avec un départ à plein, à l'image des pratiques du réseau interurbain. La desserte s'organise des quartiers vers le centre bourg avec des véhicules de 9 places. Le coût pour l'utilisateur est compris entre 1,10€ et 1,30€.

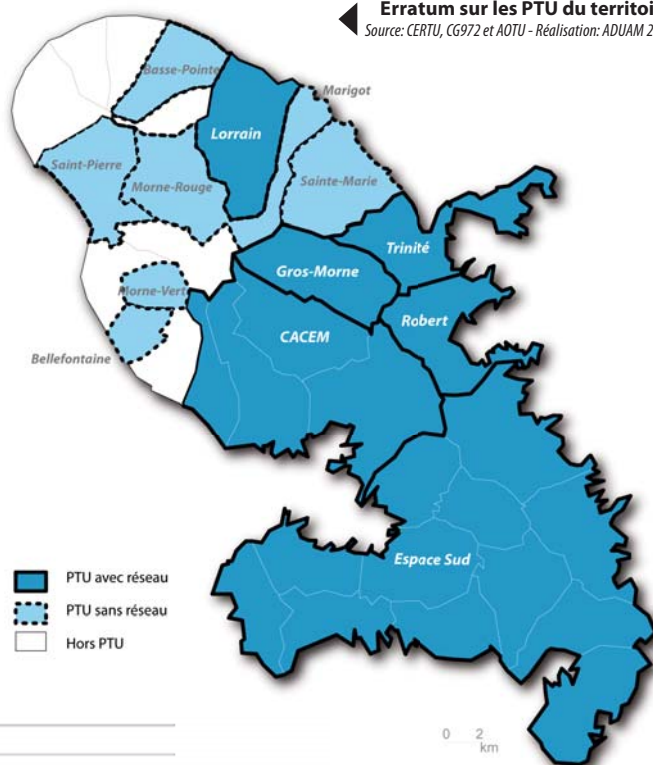
<sup>2</sup> Enquête réalisée sur 175 réseaux de transports en 2010 par le Groupement des Autorités Responsables du Transport (GART)

### Chiffres clés

- **CACEM:**  
50 voyages/habitant
- **Espace Sud:**  
10 voyages/habitant
- **Gros-Morne:**  
25 voyages/habitant
- **Trinité:**  
9 voyages/habitant



◀ **Erratum sur les PTU du territoire**  
Source: CERTU, CG972 et AOTU - Réalisation: ADUAM 2011



◀ **Nombre de voyages sur les réseaux urbains (en millions)**  
SOURCE: AOTU, transporteurs Réalisation : ADUAM 2012

### Nouveauté !

Depuis le 1er janvier 2012, la CACEM a mis en place de nouveaux abonnements mensuels : Gran Moun à 19€ pour les personnes de plus de 65 ans et Liberté à 38€ pour le tout public. Les salariés qui utilisent le réseau de transport urbain pour se rendre au travail peuvent désormais bénéficier d'une prise en charge d'une partie du coût de leur abonnement par leur employeur.

### Point sur la législation !

Conformément aux dispositions prévues par les **articles L. 3261-2 et R. 3261-1 du Code du Travail**, depuis le 1er janvier 2009, tout employeur doit prendre en charge 50% du coût de l'abonnement aux transports en commun de ses salariés. L'employeur qui ne respecterait pas cette obligation s'expose à une peine d'amende de 750 €.

Pour plus d'information sur les titres de transport pris en charge, consultez le site: <http://vosdroits.service-public.fr/F19846.xhtml>

RÉSEAUX	NOMBRE DE LIGNES REGULIERES	COÛT DU SERVICE	RECETTES TARIFAIRES	TICKET UNITAIRE	ACCÉSSIBILITE PMR
CACEM	58	NC	8 250 K€	1,10 €	NÉANT
ESPACE SUD	61	8 500 K€	NC	1,20 €	17 VÉHICULES
GROS-MORNE	7	1 300K€	391 K€	1,20 €	NÉANT
LORRAIN	6	NC	NC	1,30 €	1 VÉHICULE
TRINITE	9	797 K€	411 K€	1,10 €	NÉANT
ROBERT	10	-	-	1,10€ À 1,30€	NÉANT

NC: Non Communiqué.

Source : AOTU, Transporteurs

## UNE OFFRE EN STATIONNEMENT DANS LES CENTRES QUI RESTE MAJORITAIREMENT GRATUITE

13 000 places de stationnement sont comptabilisées dans les centres des villes et des bourgs de Martinique, mais l'offre reste en majorité gratuite (dans les 29 communes ayant répondu à notre enquête), soit 55% du parc, y compris au Lamentin malgré la concentration de l'activité économique. Seules Fort-de-France, les Trois-Ilets et La Trinité ont mis en place un stationnement organisé et payant dans leur centre.

Fort-de-France propose 4 000 places de stationnement (2 500 en ouvrage et 1 500 en voirie) et 85% de son parc est payant. La politique tarifaire prévoit un coût horaire plus élevé sur voirie qu'en ouvrage pour inciter à la rotation et au stationnement de courte durée destiné prioritairement aux consommateurs. De même des abonnements et des tarifs privilégiés pour la longue durée sont étudiés pour que les actifs et les entreprises ne stérilisent l'espace avec leurs «voitures ventouses».

Les Trois Ilets dispose de près de 1 000 places de stationnement 200 d'entre elles sont payantes et sont localisées essentiellement à l'Anse Mitan.

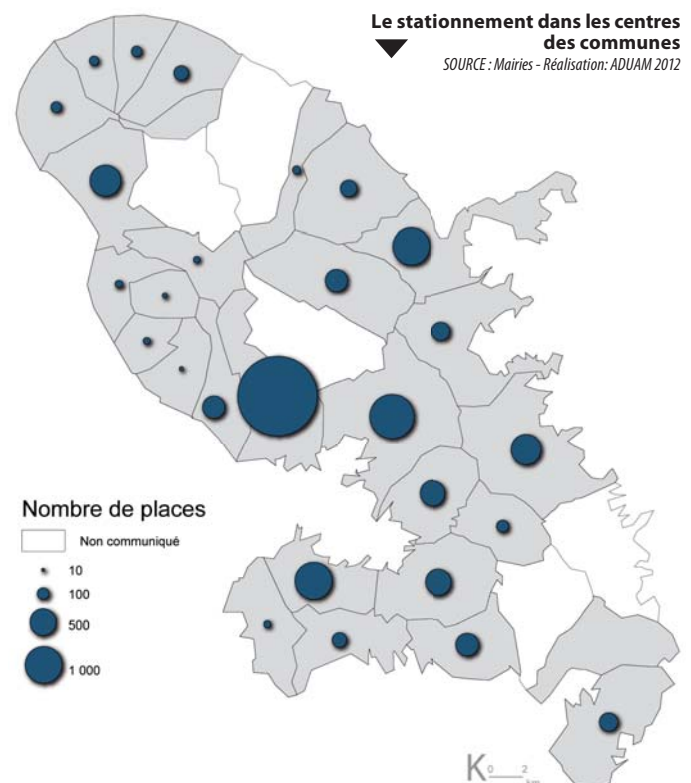
La Trinité a dû faire face à l'occupation abusive des places de stationnement, notamment par les personnes actives venant du nord qui les transformaient en parkings relais, afin de pouvoir poursuivre ensuite leur trajet dans les transports en commun vers l'agglomération centre. Depuis 2010, plus de 400 places sur un total de 1 000 sont payantes.

On observe donc que dans ces trois villes, le stationnement a été considéré comme un levier pour modifier les habitudes de déplacements. Le stationnement payant s'est étendu, comme le prévoyait le PDU de la CACEM pour le centre ville de Fort-de-France, (« extension à l'ensemble du centre ville entre 2008 et 2013 » PDU CACEM, fiche action 26). De même comme prévu dans le PDU, deux parkings relais (P+R) ont été créés en périphérie du centre ville de Fort de France, offrant ainsi 800 places gratuites.

Le bilan de cette dernière action est négatif, car les deux parkings sont très peu fréquentés : au P+R de Dillon, on ne compte que 20 véhicules/jour et 0 véhicule au P+R de Bellevue.

Plusieurs explications peuvent être avancées : défaillance à ses débuts de la navette Dillon/

Fort de France, générant une perte de confiance des utilisateurs et une mauvaise presse ; trop grande proximité du parking de Bellevue au centre ville (1,5km) et pas de voie réservée sur ce trajet pour le bus.



## L'OFFRE DE TRANSPORT EST INACCESSIBLE AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

D'après le Syndicat des TPMR (transport pour personnes à mobilité réduite), on compte 23 sociétés de «transport adapté» pour les personnes à mobilité réduite (PMR). 80% de leur activité concernent des transports conventionnés par la sécurité sociale et 20% concernent le transport des scolaires handicapés pris en charge par le Conseil Général et les autres demandes (loisirs, achats, démarches...). Dans ce dernier cas, le syndicat souligne l'existence d'une forte demande de la part des PMR non satisfaite par l'offre proposée qui s'avère inaccessible

pour grand nombre d'entre elles, car jugée trop onéreuse. De fait, seules les personnes bénéficiant de prises en charge de l'Agence Régionale de Santé (ARS) Martinique, travaillant ou encore ayant les moyens financiers suffisants peuvent se permettre de se déplacer. Pour les autres, la solution passe par l'aide de leurs proches, ou bien elles restent isolées.

La question du coût de ces prestations, non remboursées par la sécurité sociale, semble être un sujet tabou. Nous avons dû simuler une réservation chez un transporteur basé à

Fort-de-France pour en savoir plus. Il en ressort que pour un trajet aller/retour du Lamentin vers Fort-de-France (20km) un samedi soir, une personne à mobilité réduite doit déboursier 80€ environ.

Cela met clairement en exergue l'une des composantes de cette problématique et l'existence d'obstacles difficilement surmontables pour la mobilité de ce public.

### Point sur la législation !

Le 3e alinéa de l'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit que:

« La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. (...) **Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.** »



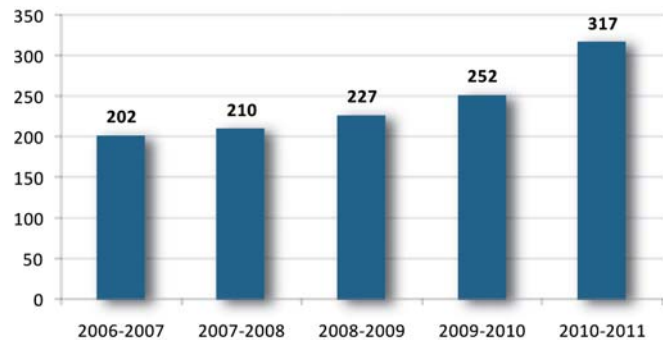
## UN NOMBRE CROISSANT DE SCOLAIRES ET ETUDIANTS HANDICAPES BENEFICIENT D'UN TRANSPORT ADAPTE ...

L'effectif d'élèves et étudiants handicapés dont le transport est pris en charge par le Conseil Général augmente d'une année scolaire à l'autre. On note notamment un bond de +26% pour l'année scolaire 2010-2011, comparativement à 2009-2010.

Pour l'année scolaire 2010-2011, 317 élèves et étudiants ont bénéficié d'une prise en charge totale de leur frais de transport scolaire, pour un budget de 1 300 000 € environ.

### Nombre d'élèves et étudiants handicapés dont le transport est pris en charge

Source : Conseil Général - Réalisation ADUAM 2012



### A Noter !

Les articles **R213-13, 14, 15 et 16 du Code de l'Éducation** définissent les dispositions relatives au financement des frais de déplacement des élèves et étudiants handicapés qui sont pris en charge par leur département de résidence.

Par délibération du 1er Août 1991, le Conseil Général de Martinique prend intégralement en charge les frais de transports des élèves et étudiants handicapés à partir d'un taux d'invalidité de 50%. Pour ceux qui sont transportés par leur famille, le Conseil Général procède à un remboursement aux parents sur une base d'une indemnité de 0,49 €/Km, fixée par délibération du 18 novembre 2010.

## ... ALORS QUE LE TRANSPORT SCOLAIRE EST MOINS ATTRACTIF

Pour la rentrée scolaire 2010-2011, les transports scolaires organisés par le Conseil Général ont transporté près de 7 620 élèves dans 52 établissements scolaires. Le Conseil Général a pris en charge plus de 6,5 millions d'euros.

Cependant, depuis quelques années, les services du Conseil Général constatent une diminution de la fréquentation des transports scolaires. Cela peut s'expliquer par le fait que certaines offres de transport scolaire ont une amplitude de

fonctionnement très importante (5h30- 19h), ne laissant aucun choix aux élèves. Seul le transport scolaire transbaie reste attractif, au regard de l'effectif croissant de scolaires transportés par voie maritime.

En effet, pour les années scolaires 2008 à 2010, ce sont en moyenne 375 élèves scolarisés sur Fort-de-France qui ont été transportés.

## LA PRATIQUE DU COVOITURAGE EST ENCORE TIMIDE

L'adhésion au covoiturage est encore à ses balbutiements: la plateforme covoiturage-martinique.com compte aujourd'hui 146 inscrits, soit 23 de plus qu'en novembre 2011.

Le lancement de la version accessible via smartphone n'a donc eu que peu d'impact sur le comportement des Martiniquais. Il faut dire qu'il n'y a pas eu de campagne publicitaire

élargie à ce sujet, alors que cette étape apparaît indispensable.

A ce jour, il demeure impossible de connaître les pratiques réelles des adhérents, de quantifier les trajets réalisés. Afin de pallier ces manques, l'ADEME Martinique souhaite faire évoluer la plateforme actuelle en un système «intelligent». Tout en apportant

les éléments quantitatifs recherchés, en fonction des besoins des utilisateurs, ce système mettra directement en relation «covoitureurs» et «covoiturés», sans qu'ils aient à parcourir l'ensemble des annonces proposées. Autre avantage, afin d'éviter les disparités relevées en matière de coût pour un même trajet, ainsi que les effets pervers associés, il y a une volonté de proposer un

partage des coûts suivant un barème fixe pour tous, variant en fonction des kilomètres parcourus.

L'ambition à moyen terme est d'arriver à une pratique du covoiturage pour 5 à 15% des actifs qui utilisent leur véhicule personnel pour se rendre au travail, soit 5 000 et 15 000 personnes.



## 7,2 KILOMÈTRES DE PISTES CYCLABLES SONT RÉALISÉS

La pratique du vélo est essentiellement réalisée dans le cadre sportif sur le territoire. Afin d'élargir le spectre d'utilisation de ce mode de transport doux de manière sécurisée, le Conseil général prévoit la réalisation de 129 kilomètres d'itinéraires cyclables dans le cadre de son Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) d'ici 2019. L'objectif principal est de favoriser la pratique du vélo pour les loisirs, mais aussi pour les déplacements de courtes distances dans l'Agglomération Centre.

Fin 2011, le bilan du SDIC affiche la réalisation de 7,2 km de pistes cyclables pour un coût estimé à 3,4 millions d'euros. Cinq communes sont concernées : Saint-Pierre, Le Prêcheur, Sainte-Anne, Le Vauclin et Sainte-Luce. Il s'avère que les pistes réalisées sont très peu fréquentées. Cela peut s'expliquer par le manque de lisibilité que peuvent avoir les utilisateurs sur les itinéraires créés. En effet,

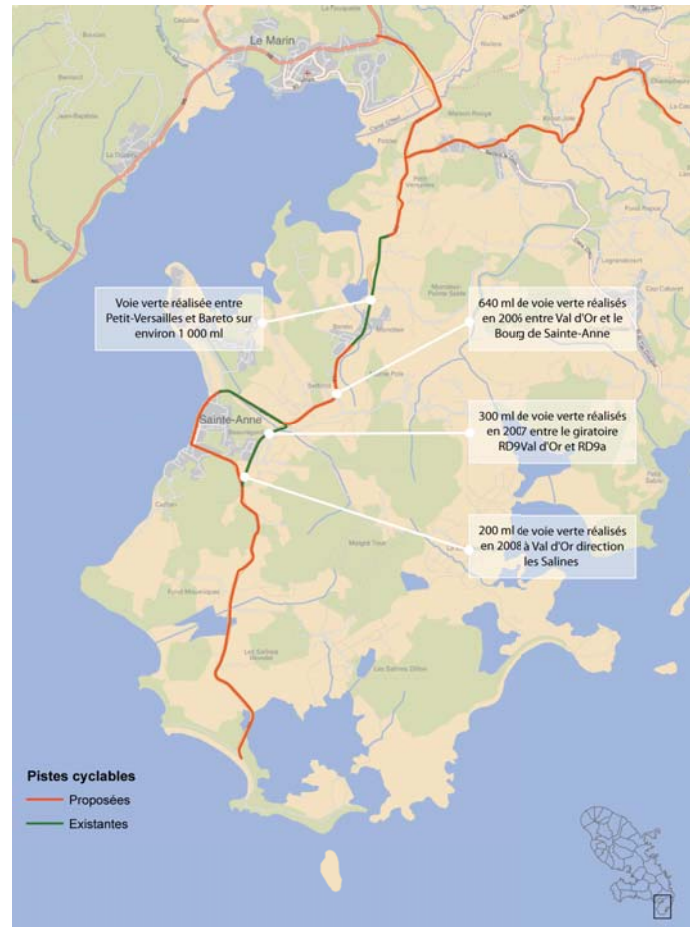
en prenant l'exemple d'une des réalisations de Sainte-Anne (voir schéma ci-contre), le SDIC prévoyait une liaison ininterrompue de 15 km de piste cyclable entre Le Marin et Sainte-Anne, notamment jusqu'à la plage des Salines. Hors en 2011, seuls 2 200 mètres linéaires de voie verte (sur 3 axes distincts) ont été réalisés sur des itinéraires dont les points de départ et/ou d'arrivée ne semblent pas pertinents pour l'utilisateur.

Notons que certains aménagements inscrits au SDIC n'ont pu être réalisés pour causes de difficultés foncières ou budgétaires. De plus, pour des raisons conjoncturelles, la programmation des aménagements prévus pour 2012 a été interrompue.

Cette année semble être mise à profit par le Conseil Général pour mener à bien une réflexion sur l'accès aux collèges via les voies vertes.

### Itinéraires proposés et réalisés en 2011 : exemple du secteur de la Pointe Sud

Source : Extrait du Bilan du SDIC, Conseil Général Martinique - Cartographie SIG ADUAM



## LE NOMBRE DE TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES RESTE STABLE (ET LEUR IMPACT TOUJOURS AUSSI IMPORTANT)

Le nombre de transporteurs de marchandises a peu évolué depuis notre dernier recensement de novembre 2011 : ils sont 529 en juillet 2012 contre 526.

La circulation routière est toujours impactée par les flux de ces transporteurs de marchandises, notamment sur la RN2 qui relie Saint-Pierre à Fort-de-France. En effet, cet axe est un « passage obligé » pour le transport de matériaux de carrière de Saint-Pierre vers

le principal bassin de consommation de ces productions : l'Agglomération Centre. Le Conseil Régional lance une étude sur l'état des lieux du transport de marchandises et de la logistique qui permettra de mieux connaître le secteur par filière et apportera une

réflexion sur l'optimisation logistique, les pistes de redéploiement envisageables et les modalités d'accompagnement social ainsi que la mise en complémentarité du transport terrestre et maritime.





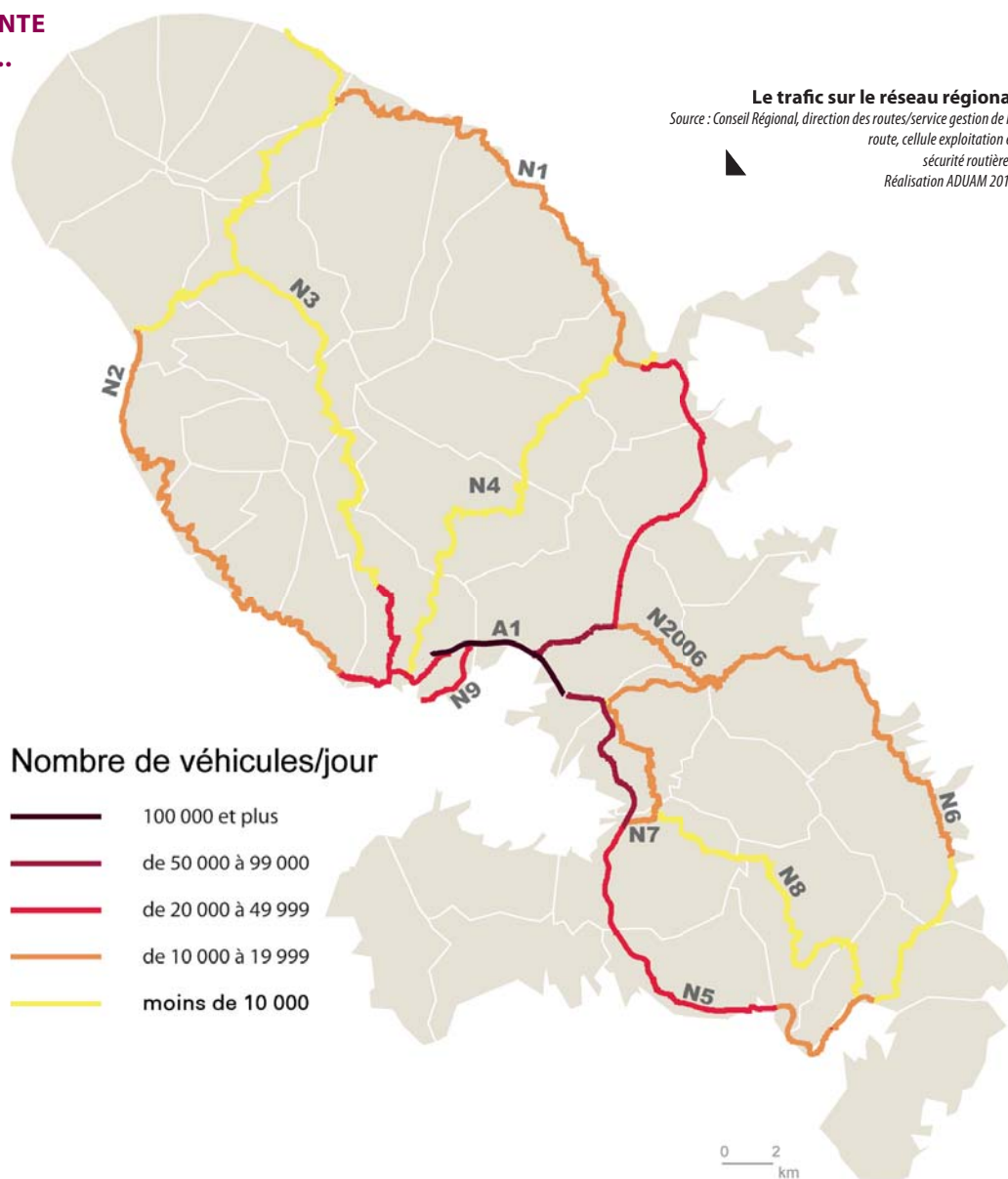
## Quels impacts ?

### LE TRAFIC ROUTIER AUGMENTE SUR LE RÉSEAU RÉGIONAL ...

En 2011 et à l'image de l'année précédente, l'Autoroute (entre Fort-de-France et Le Lamentin) suivi de la Route Nationale 5 (entre Le Lamentin et Le Marin) puis de la Route Nationale 1 (entre Fort-de-France et Basse-Pointe) sont les trois axes du réseau national les plus fréquentés.

L'axe le moins fréquenté est la Route Nationale 4 qui compte 6 400 véhicules/jour en entrée à Fort-de-France et 4 900 véhicules/jour en sortie à La Trinité.

Entre 2010 et 2011, la quasi-totalité des axes routiers du réseau régional a vu sa fréquentation moyenne journalière augmenter. De même, la Route Nationale 9 (reliant Fort-de-France à l'autoroute A1 en contournant la ville par le sud-est) est l'axe qui a connu l'augmentation de fréquentation la plus significative (+ 170%). La cellule exploitation et sécurité routière du Conseil Régional explique cette croissance par l'ouverture d'une route reliant l'avenue Maurice Bishop à la RN9. L'accès à cette dernière est donc facilité, d'où une augmentation du trafic observé. L'objectif de cette route étant de désengorger l'avenue Bishop qui sera très fortement perturbée par la réalisation des travaux du TCSP.



AXE	ENTRÉE	VÉHICULES/JOUR	SORTIE	VÉHICULES/JOUR
<b>A1</b>	Echangeur Dillon	120 000	Aéroport	59 000
<b>RN5</b>	Aéroport	76 000	Marin	15 400
<b>RN1</b>	Sortie autoroute	44 000	Basse-Pointe	5 600

Source : Conseil Régional, Direction des Routes/service gestion de la route, cellule exploitation et sécurité routière





### ... MAIS DIMINUE SUR LES PRINCIPAUX AXES DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL

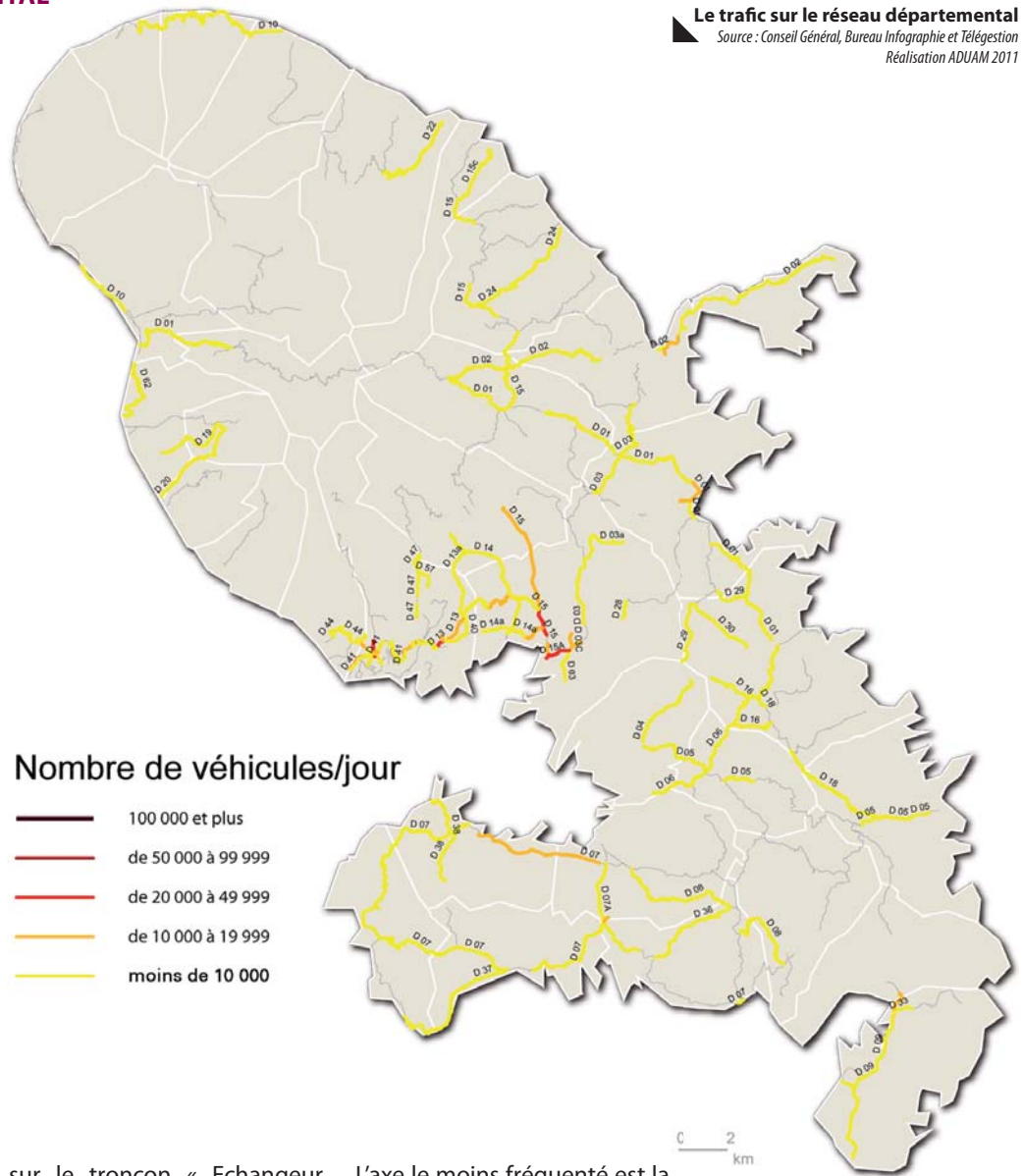
En 2011, la RD41 ou encore «la Rocade», la RD3 (qui relie Le Lamentin à La Trinité) et la RD15 (entre Le Lamentin et Sainte-Marie) sont les axes du réseau départemental qui enregistrent les fréquentations les plus importantes, à l'image des valeurs observées en 2010.

**NOTA :**

Les données trafic 2011 ne sont pas exhaustives et les comptages 2010 et 2011 n'ont pas toujours été réalisés sur les mêmes tronçons.

Néanmoins, les évolutions relevées entre 2010 et 2011 sont plus contrastées. En effet, la tendance est à la baisse sur certains axes et particulièrement sur la «Rocade» (RD41) où on compte jusqu'à -67% de véhicules/jour sur son tronçon «Echangeur Vietnam Héroïque – Echangeur Pont de Chaîne».

A contrario, on note des augmentations de trafic de +60% de véhicules/jour sur la RD7a qui relie le bourg de Rivière-Salée au quartier Les Coteaux à Sainte-Luce. Les quelques milliers de véhicules supplémentaires enregistrés sur cet axe demeurent inexpliqués. En effet, la RD7a aurait pu être utilisée comme itinéraire alternatif à la RN5 durant la période de travaux qu'elle a connu en 2011. Néanmoins, aucune diminution de trafic n'a été enregistrée sur la RN5 en 2011 notamment



sur le tronçon « Echangeur des Trois-Ilets - Echangeur du Diamant » : quelques 100 véhicules/jour supplémentaires ont même été observés.

L'axe le moins fréquenté est la Route Nationale 4 qui compte 6 400 véhicules/jour en entrée à Fort-de-France et 4 900 véhicules/jour en sortie à La Trinité.

AXE	ENTRÉE	VÉHICULES/JOUR	SORTIE	VÉHICULES/JOUR
<b>RD41</b>	Echangeur Moutte	61 000	Echangeur Pointe des Nègres	31 000
<b>RD3</b>	Giratoire Palais des Sports	32 500	Bourg du Vert-Pré	8 500
<b>RD15</b>	RN5 Lézarde	26 000	Morne des Esses	5 000

Source : Conseil Général, Direction des Infrastructures et de l'Eau, Bureau Infographie et Télégestion



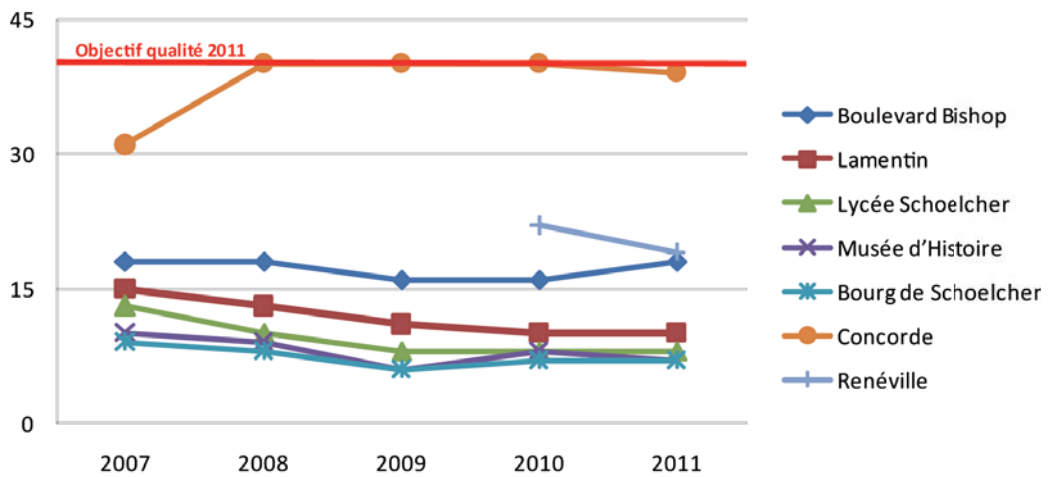
**LE NIVEAU DE POLLUTION GENEREE PAR LE TRAFIC AUTOMOBILE NE DIMINUE PAS**

En 2011, le trafic routier reste encore la principale cause de pollution atmosphérique en Martinique.

Les concentrations annuelles de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), principal polluant automobile, mesurées en 2011 respectent la valeur limite pour la protection de la santé et l'objectif de qualité de 40µg/m<sup>3</sup>. Notons que la station fixe de mesure « Concorde », située sur la Rocade est celle qui enregistre les concentrations les plus élevées. En effet, la concentration moyenne annuelle en NO<sub>2</sub> sur cette station est de 39µg/m<sup>3</sup>, proche de la valeur limite pour la protection de la santé.

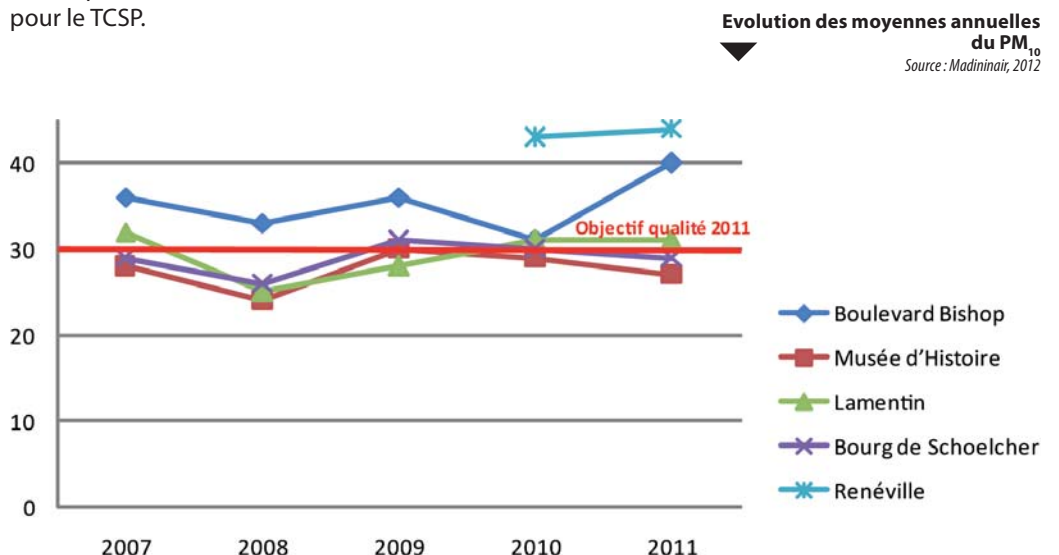
Rappelons qu'en 2011, jusqu'à 69 000 véhicules/jour ont circulé en moyenne sur certains tronçons de la Rocade, axe routier à trafic dense qui connaît de très nombreux épisodes de congestion automobile, à l'origine de fortes émissions de dioxyde d'azote.

En 2011, les concentrations de NO<sub>2</sub> mesurées restent stables par rapport à 2010, exception faite de la station « Boulevard Bishop » où on enregistre une augmentation.



Pour les PM<sub>10</sub>, seules les stations «Musée d'Histoire» et «Bourg de Schoelcher» respectent l'objectif qualité. A contrario, la valeur limite annuelle pour la protection de la santé de 40µg/m<sup>3</sup> est atteinte pour la station fixe de Fort-de-France «Boulevard Bishop» et est dépassée sur la station «Renéville» qui enregistre une concentration annuelle de plus de 43µg/m<sup>3</sup>. Entre 2010 et 2011, le bilan est mitigé pour les particules en suspension. En effet, si certaines concentrations diminuent, par exemple pour la station «Musée d'Histoire», d'autres augmentent et notamment la station «Boulevard Bishop». Cette augmentation

pourrait s'expliquer par une augmentation du trafic automobile sur l'avenue (+1% entre 2010 et 2011) et des encombrements pouvant être causés par les travaux en cours pour le TCSP.







## ZOOM SUR ... La mise en oeuvre de Plan Déplacements Inter-Entreprises (PDIE)

Le Plan Climat Energie Martinique (PCEM) 2007 de l'ADEME prévoit diverses actions en faveur de la mobilité durable et notamment la mise en place systématique de Plans Déplacements Entreprises (PDE) avec un objectif chiffré sur le territoire. C'est en 2011 que les premières actions en ce sens

ont été lancées par l'ADEME. Dans le cadre d'une réflexion partagée, la zone d'activités l'Etang Z'Abricot a été identifiée comme zone prioritaire d'actions pour la mise en place d'un PDIE, au regard des difficultés d'accessibilité très significatives qui s'y retrouvent et en particulier des embouteillages fréquents rencontrés en sortie de zone.

Un pré-diagnostic a été réalisé dans la zone d'activités en février 2012 afin d'évaluer la pertinence d'y lancer un PDIE. 11 entreprises ont adhéré à la démarche et leurs salariés ont fait l'objet d'une enquête dans le cadre de cette première étape.

Les conclusions du pré-diagnostic ont confirmé l'intérêt d'y élaborer un PDIE. De même, notons que 60% des entreprises enquêtées souhaitent offrir un service de covoiturage à leurs salariés.

Afin de poursuivre la démarche initiée, il reste à identifier un porteur du projet PDIE qui devra travailler en synergie avec l'ADEME, la CCIM, la Caisse Générale de Sécurité Sociale et la CACEM notamment. Notons que le budget prévisionnel pour la réalisation du PDIE de l'Etang Z'Abricot est estimé à 85 000€ environ.

### Qu'est-ce qu'un PDIE?

C'est une démarche globale et intégrée, permettant l'analyse et l'optimisation des déplacements générés par un établissement ou une zone d'activités. Il peut également résulter de la fédération des PDE internes à plusieurs entreprises basées sur une même zone d'activités.

Le Périmètre de l'étude  
SOURCE : ADEME, 2012



### La zone d'activités en quelques points

(11 entreprises) :

- 700 salariés environ dont 93% d'automobilistes et 7% d'utilisateurs des transports en commun
- 45% des salariés habitent l'Agglomération Centre
- 740 visiteurs/jour environ
- 600 places de stationnement peu utilisées au profit du stationnement sauvage à proximité directe des entreprises
- un accès en modes doux (marche à pied, vélo) peu sécurisé
- deux lignes de transport en commun desservent la zone.

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

De part son insularité, la Martinique dispose d'un potentiel incontestable pour le transport en commun par voie maritime.

Aujourd'hui, non seulement ce mode de transport est sous-exploité mais le niveau de desserte des quelques lignes existantes se dégrade au fil des années, faute d'une mise en place d'un véritable service public. Après les dessertes du dimanche, les rotations du samedi après-midi ont été récemment supprimées.

Ces préoccupations sont au centre des réflexions de la Réforme des Transports où un groupe de travail piloté par le Conseil Général a la charge d'étudier les solutions pour la pérennisation de la liaison existante. L'objectif est d'aboutir à la création d'un service de transport public qui permettra de garantir notamment les déplacements domicile-travail et domicile-étude des utilisateurs actuels et potentiels, mais également d'attirer à nouveau les touristes qui désertent ces lignes.

### Glossaire

- **AOT** : Autorité Organisatrice des Transports
- **AOTU** : Autorité Organisatrice de Transports Urbains
- **GART** : Groupement des Autorités Responsables du Transport
- **NO<sub>2</sub>** : Dioxyde d'Azote
- **PM<sub>10</sub>** : Particules en suspension de moins de 10 micromètres
- **PTU** : Périmètre de Transports Urbains
- **TPMR** : Transport pour personnes à mobilité réduite
- **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.

### L'Observatoire n°17 septembre 2012

Directrice de la publication : Joëlle TAILAMÉ  
Ont contribué à la réalisation de cette publication :  
Christelle CÉLESTINE, Christophe CLAIRIS, Damien Théodose  
Conception graphique : Damien THÉODOSE  
Mise en page : Christelle CÉLESTINE, 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