

Regard sur

CROISÉES

N°4

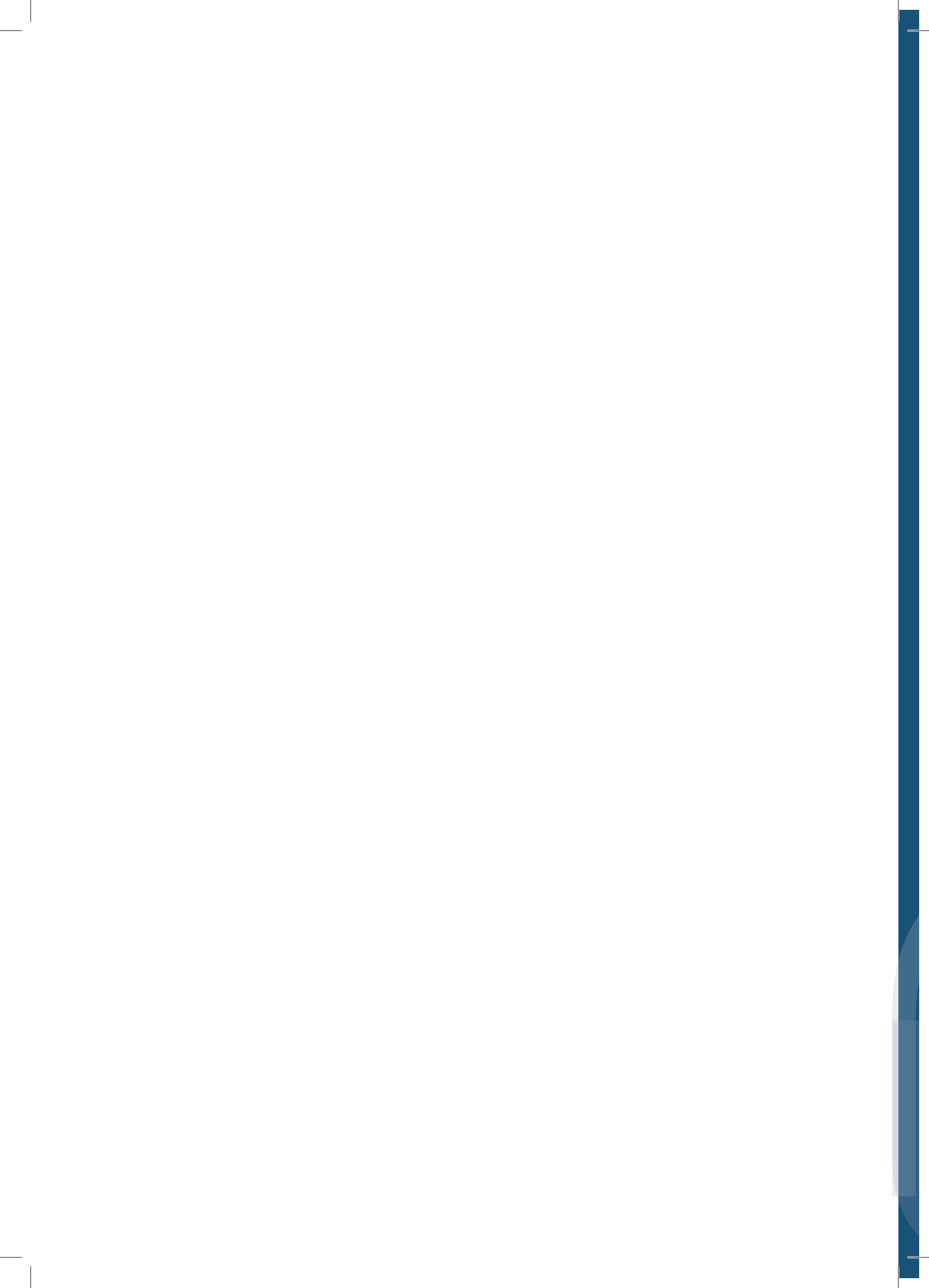


Transports et déplacements en Martinique



Agence
D'Urbanisme
et d'Aménagement
de Martinique

À lire dans ce numéro : Regard sur la doctrine p7-48 ☺ Regard sur les réalisations et les projets p49-88 ☺ *Autres regards* : Expériences extrarégionales, témoignages et entretiens p89-129 ☺



Édito

120 000 véhicules transitent au quotidien sur "l'autoroute", l'artère principale de la Martinique. Seulement 10 % des actifs utilisent les transports en commun pour se rendre au travail et plus de la moitié font leur trajet seuls dans leur véhicule. Ces chiffres illustrent clairement combien les conditions de circulation et le manque d'organisation des transports pèsent lourdement dans la vie quotidienne des martiniquais et en particulier des plus démunis. La situation est d'autant plus criante en Martinique que le territoire insulaire est exigu, l'étalement urbain se poursuit, les axes routiers sont de plus en plus saturés y compris les chemins communaux résidentiels de plus en plus utilisés comme itinéraires de contournement.

Les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme ne peuvent plus faire l'impasse d'une réflexion globale qui prenne en compte la problématique des transports. Les élus se sont donc mobilisés et grâce à l'impulsion donnée en 2011 par la Région Martinique avec la Réforme des Transports, le cap est désormais fixé à partir d'un projet collaboratif associant les élus et les partenaires.

Il est trop tôt pour mesurer l'efficacité des politiques en cours et à venir mais l'heure est au changement, notamment au regard des problématiques environnementales et sociétales. En effet, la mobilité est devenue une nécessité. Elle est fondatrice de réseaux d'appartenance, des modes d'appropriation des territoires, des façons de se les représenter. Parce que ce sujet crucial concerne l'ensemble de ses partenaires et tous les martiniquais mais aussi en complémentarité des travaux réalisés par l'Observatoire Territorial des Transports de Martinique (O2TM) qu'elle pilote, l'ADUAM se devait d'y apporter sa contribution.

Ainsi, l'Agence propose dans ce 4^e numéro de Regards Croisés une vue d'ensemble sur la réglementation en matière de transports et les politiques mises en œuvre pour les déplacements selon les modes qu'ils soient terrestres, maritimes ou aériens, qui éclairera les élus, techniciens et toute personne intéressée par la situation des transports et des déplacements en Martinique.

Joëlle TAÏLAMÉ
Directrice de l'ADUAM



Credit photos : ADUAM

SOMMAIRE

Introduction 5

Regard sur la doctrine 7

- Le contexte général des transports en Martinique 7
- La place du transport dans les programmes, les plans et les schémas 17
- Le contexte législatif et réglementaire 33

Regard sur les réalisations et les projets 49

Autres regards 89

- Expériences extra-régionales 90
- Témoignages et entretiens 105

Le transport, une composante essentielle pour le développement de la Martinique

Favoriser l'utilisation des transports en commun, développer l'intermodalité, inciter à l'utilisation de modes de transports sobres, créer des solutions alternatives à l'autosolisme...

Tels sont les grands objectifs à atteindre afin de diminuer l'empreinte écologique des transports qui pèse lourd dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie finales en Martinique. Les enjeux sont multiples et s'articulent notamment autour du développement économique et social du territoire et de l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Pour y parvenir, de nombreux bouleversements sont à opérer, que ce soit au niveau des élus, des professionnels ou encore des habitants. C'est une nouvelle démarche qui nécessite d'avoir une vision globale et intégrée de la thématique et une adhésion de tous les acteurs, si on veut mettre en place des systèmes de transports qui répondent aux besoins et aux réalités des déplacements (des personnes et des marchandises). La tâche est complexe, mais pas impossible et en particulier face au contexte social de ces quelques centaines de transporteurs, qu'il conviendra de ne pas négliger.

Quelles compétences transport pour les collectivités et pour faire quoi ? Quelles organisations se dessinent sur le territoire martiniquais ? Quelles obligations sont prévues par le législateur et comment sont-elles appliquées en Martinique ? Quels outils peuvent être mis en place afin d'aider à construire des systèmes de transports durables ? Qu'en pensent les principaux acteurs ?

Ce Regards Croisés propose un ensemble d'informations et de réponses adressées principalement aux élus et techniciens qui s'intéressent à la problématique des transports, l'objectif étant de favoriser le partage de la connaissance et de susciter le débat.

Dans "Regard sur la doctrine", les outils législatifs et réglementaires seront examinés. Il s'agira de voir comment le territoire s'est organisé dans le cadre défini à l'échelle nationale et quelle place est accordée aux transports et déplacements dans les documents de planification et de programmation locaux.

Il s'attachera également à clarifier les obligations législatives et réglementaires pour la mise en accessibilité des réseaux, notamment aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

La seconde partie "Regard sur les projets et réalisations" présente des infrastructures et des systèmes de transports réalisés ou en projet, dans des fiches thématiques classées par mode : terrestre, maritime et aérien.

Puis dans la troisième partie, "Autres Regards", les expériences extrarégionales proposeront des pistes de solutions aux problématiques soulevées notamment par la Réforme des Transports. La parole sera également donnée à divers acteurs du territoire (habitants, élu, associations, artistes...) à travers des témoignages et entretiens qui permettront de croiser les regards et les points de vue.





□ Le contexte général des transports en Martinique

La réalité des transports en Martinique ne peut se comprendre qu'en rappelant la structuration de son territoire. Celui-ci présente deux caractéristiques majeures :

- une concentration de la population sur la frange littorale, avec cependant quelques discontinuités liées à la présence de la mangrove (nord-ouest de l'île, pointe de Sainte-Anne, etc.) ;
- une armature urbaine qui s'appuie essentiellement sur le pôle de l'agglomération Centre.

L'expansion de l'urbanisation relève de deux phénomènes. À l'échelle de l'île, la croissance tentaculaire se poursuit avec la constitution d'une vaste périurbanisation concentrique autour du pôle foyalais, avec des extensions notamment vers Case-Pilote à l'Ouest, et vers Le Marin au Sud-Est. La dynamique urbaine a largement profité aux communes situées sur un axe La Trinité/Sainte-Luce, le Nord de l'île connaissant une évolution devenue négative pour plusieurs communes.

POUR + DE PRÉCISIONS :

Les transports ferroviaires servaient uniquement aux transports de la canne à sucre depuis les champs jusqu'à l'usine. L'espacement des rails des chemins était différent pour prévenir du vol du matériel. Cette particularité, combinée au relief, explique en partie le non-développement d'un véritable réseau de voies ferrées.

I. LES TRANSPORTS INTÉRIEURS : ENTRE RÉSEAUX SATURÉS ET SOUS-EXPLOITÉS

1. Le transport de personnes

Le transport¹ constitue le 3^e poste de dépenses dans le budget des ménages martiniquais. En effet, plus de 14 %² du budget y sont consacrés contre 15 % pour le logement et 16 % pour l'alimentation. Cette répartition n'est pas la même dans les autres Départements d'Outre-Mer (DOM).

À l'échelle infra communale, on assiste à un mitage sous la forme d'habitat diffus vers les pentes et les espaces naturels.

En même temps que se transformait le territoire martiniquais, le vaste réseau routier calqué sur l'organisation des hommes et des activités, a favorisé le développement de l'automobile, lequel n'a pas été accompagné d'une politique concurrentielle en faveur des transports collectifs. "Coincés" entre service public et intérêts privés, les transporteurs (taxis collectifs et bus) ont dû faire face à des difficultés de plus en plus importantes au cours de ces 30 dernières années.

Ces conflits d'intérêts se sont fait ressentir aussi bien dans les transports urbains à Fort-de-France, à l'histoire pour le moins chaotique, que dans les transports interurbains terrestres et maritimes. L'absence de synergies et de prise en compte de l'intérêt collectif est, pour une large part, responsable du malaise des transports en Martinique. La forte dimension sociale du problème constitue un enjeu fort de sa résolution.

¹ Concerne l'achat et l'entretien de véhicules, les dépenses en carburant et les autres dépenses

² Sources : INSEE, enquête budget familles 2006

La Martinique compte en 2010 un parc de 205 524 véhicules particuliers et commerciaux de moins de 15 ans. 71 % des ménages martiniquais sont équipés d'au moins une voiture. Près des 2/3 d'entre eux disposent d'une seule voiture, l'autre tiers étant équipé d'au moins deux véhicules. La voiture particulière est le mode de transport privilégié.

Chiffres clés

Réseau routier en 1950 : 753 km

Réseau routier en 2012 : 2 123 km

1 autoroute de 7 km

275 km de routes régionales (10)

644 km de routes départementales (88)

1 197 km de routes communales

545 km de voiries pour **100 000 habitants** contre

1 600 km pour 100 000 habitants dans l'hexagone.

80 % des actifs martiniquais utilisent leur véhicule personnel pour se rendre au travail. Seuls 10 % utilisent les transports en commun.

Pourquoi le véhicule particulier est-il le mode de transport privilégié ? Quelle offre de transport est proposée à la population ?

On dénombre 15 Autorités Organisatrices de Transport (AOT) sur le territoire martiniquais :

✦ 8 AOT exercent une compétence entière

- Le Département
- La Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique (CACEM)
- Le Syndicat Mixte du transport en commun en site propre (TCSP) dont le périmètre est circonscrit à celui de la CACEM
- La Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud (CAESM)
- La commune du Lorrain
- La commune de La Trinité
- La commune du Gros-Morne
- La commune du Robert

✦ 7 AOT exercent la seule compétence de transport scolaire

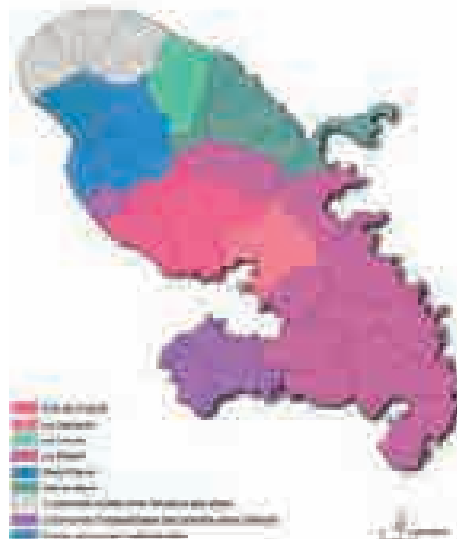
- La commune de Saint-Pierre
- La commune du Morne-Rouge
- La commune de Bellefontaine
- La commune du Morne-Vert
- La commune de Basse-Pointe
- La commune du Marigot
- La commune de Sainte-Marie

En comparant le découpage administratif du territoire (groupements de communes) avec les aires urbaines, on s'aperçoit que les déplacements quotidiens des Martiniquais s'affranchissent des limites administratives et des périmètres des AOT urbaines (AOTU).

Les EPCI de la Martinique



Aires urbaines de la Martinique



Deux types de transports publics coexistent sur le territoire martiniquais : le transport interurbain et le transport urbain.

Source : Autorités organisatrices de Transports - Réalisation : Christelle Celestine, ADUAM, 2012

Mode de transport	Transport interurbain		Transport urbain
	Terrestre	Maritime	Terrestre
Nombre de réseaux	1	1	6
Nbre de communes couvertes	34	2	20
Organisation	Départ à plein	Horaires fixes	Horaires fixes
Nbre de voyageurs en 2011 ¹	2 500 000	780 000	10 250 000
Nbre de transporteurs	398	1	12
Type de contrats	Risques et périls	Risques et périls	Délégations de services publics

1.1 L'offre de transport interurbain : les taxis collectifs et les navettes maritimes

Si le Conseil Général est l'AOT en matière de transport interurbain routier, aujourd'hui, cette mission de service public est réalisée aux "risques et périls" des opérateurs de transports constitués par les artisans taxis collectifs dits "taxicos" (environ 400).

Ces transporteurs sont principalement organisés en Groupement d'Intérêt Economique (GIE). Il en existe près d'un par commune. Une convention, passée avec le Conseil Général, est censée fixer avec ces GIE les modalités d'exploitation des services (horaires, itinéraires, fréquences, tarifs, amplitude).

Dans la réalité, en dehors des tarifs, cette convention n'est pas respectée : les chauffeurs attendent le remplissage de leur bus pour partir, il n'y a donc ni horaire, ni fréquences fixes. Ils prennent en charge des usagers à l'intérieur des PTU alors que la convention l'interdit. Force est de constater que le système hérité de "passation" des lignes interurbaines de père en fils perdure.

À NOTER !

Dans le cadre de la démarche de Réforme des Transports initiée en 2011 par la Région, le Conseil Général anime le groupe de travail en charge des réflexions sur la mise en place d'un véritable service public de transport maritime en Martinique, dont les priorités d'actions s'attachent à la pérennisation des liaisons existantes. Des projets de liaisons maritimes nouvelles sont à l'étude et concernent aussi bien la baie de Fort-de-France que le reste du territoire.

En termes de service, l'offre est limitée avec des temps d'attente importants en dehors des heures de pointe, une amplitude de service faible (quasiement plus de service après 18h, service très faible les samedis et dimanches) et une vitesse fortement dépendante des conditions de circulation qui sont médiocres. Les seuls vrais atouts de ce système sont sa souplesse et son faible coût d'exploitation qui lui permettent de desservir des zones d'habitat diffus.

L'offre de transport interurbain terrestre couvre ainsi l'ensemble des communes du territoire mais son organisation souffre d'un manque de fiabilité quant aux horaires de départs qui répondent plus à une logique de rentabilité des trajets qu'aux attentes des usagers. Néanmoins, on peut comprendre ce fonctionnement vu que l'activité de ces artisans ne repose que sur les recettes des utilisateurs. De plus, on compte généralement un transporteur pour un véhicule. La concurrence est alors très âpre entre ces derniers.

Les transports maritimes de voyageurs constituent une alternative intéressante aux transports collectifs routiers, étant donné la saturation actuelle du réseau de voirie. Cependant, ce mode est actuellement peu développé, le transport interurbain maritime ne desservant que les communes de Fort-de-France et des Trois-Ilets. Cette liaison permet principalement aux habitants de la "Presqu'île du Diamant" de rejoindre Fort-de-France, notamment pour se rendre au travail.

Le Conseil Général subventionne le transport scolaire permettant aux élèves d'utiliser ce moyen, mais aussi de maintenir le réseau de transport maritime. Le recul de l'activité touristique que connaît la Martinique depuis quelques années impacte directement la fréquentation de ce service de transport, autrefois très prisé par les touristes et les salariés des hôtels de la Pointe du Bout (Trois-Ilets).

Le prix unitaire est nettement plus cher que celui du transport terrestre, mais le service est beaucoup plus rapide pour rejoindre le centre de Fort-de-France surtout aux heures de pointe. Toutefois, arrivé aux appontements, la connexion avec les autres modes de transports n'est pas assurée. Ce mode de déplacements mériterait d'être développé et intégré à la chaîne multimodale.

¹ Estimations d'après une étude réalisée par le Conseil Général en 2006 et chiffres des réseaux urbains excepté celui du Robert

L'activité n'étant jusqu'alors pas soutenue par une autorité organisatrice, cela a conduit des entreprises à exploiter le transport maritime interurbain de personnes librement et à "leurs risques et périls". Si depuis 2010, le transport maritime est identifié comme étant du ressort du Conseil Général, ce dernier ne subventionne que le transport des scolaires qui utilisent ce mode, une solution ne permettant à l'exploitant de poursuivre son activité que temporairement.

Aujourd'hui, seule une entreprise sur trois a subsisté et réalise des liaisons entre Fort-de-France et les Trois-Ilets (d'autres sociétés font plutôt du transport à la demande ou des excursions et n'offrent pas de services réguliers). Sa situation précaire engendre une dégradation du niveau du service proposé et il demeure urgent de trouver une solution pérenne pour les 15 000 voyageurs qui utilisent les navettes maritimes tous les mois.

1.2 L'offre de transport urbain : communal et intercommunal

L'offre en transports urbains est organisée par six Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOT). Cinq sur six lèvent un versement transport (VT).

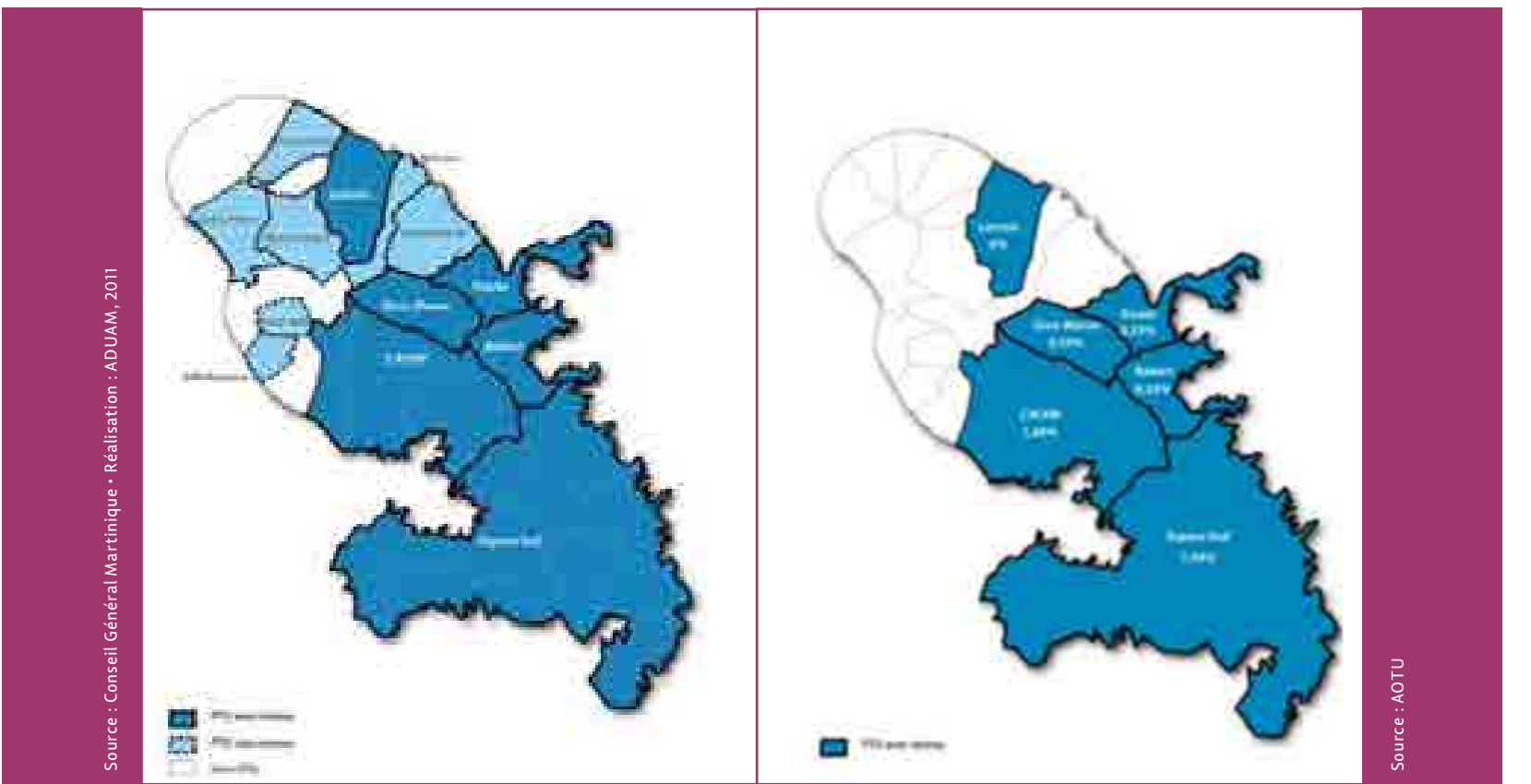
Seul Le Lorrain n'est pas concerné car sa population communale est inférieure à 10 000 habitants et la commune n'est pas considérée comme commune touristique.

Un mouvement de mise en place de véritables petits réseaux urbains a été initié par la commune du Gros-Morne à la fin des années 90. On peut comprendre que cette commune, caractérisée par de nombreux quartiers ruraux dispersés, ait été la première à en prendre l'initiative suivie par Rivière-Salée et Le François notamment.

Ces services communaux s'attachent à offrir des liaisons entre leurs quartiers et leur centre-bourg.

Deux intercommunalités sur trois ont structuré leur offre de transport :

- ✦ le réseau de la CACEM qui est hiérarchisé en trois niveaux :
 - des lignes "locales" pour une desserte fine des communes reliant les quartiers aux centres urbains
 - des lignes structurantes à grandes fréquences
 - des lignes complémentaires reliant les communes entre elles



Source : Conseil Général Martinique • Réalisation : ADUAM, 2011

Source : AOTU

Avant 1996, le réseau était géré par un Groupement d'Intérêt Économique (GIE) composé de 143 transporteurs indépendants sur la commune de Fort-de-France. À partir du 1^{er} janvier 2001, le réseau de bus appelé "Mozaik" a été géré par la CFTU (Compagnie Foyalaise de Transports Urbains). Une délégation de service public est effective depuis le 1^{er} janvier 2006. En 2011, la CFTU exploitait 59 lignes de bus pour une longueur totale de 398 kilomètres et transportait 8 320 178 voyageurs. L'effectif total de la CFTU comprenait 320 personnes.

- ✦ le réseau de l'Espace Sud qui propose une desserte radiale des quartiers vers les bourgs des 12 communes suivant quelques rotations par jour

Le nombre de voyageurs transportés chaque année par les transports collectifs en Martinique est estimé à plus de 13,5 millions. En première analyse, on peut noter que l'offre de transport urbain propose des services au plus près des attentes "locales" des usagers, mais peu de moyens sont mis en œuvre pour favoriser les pratiques entre les réseaux urbains et l'offre interurbaine reste trop aléatoire. Plusieurs handicaps sont à relever :

- ✦ l'organisation des transports interurbains ne répond pas à la notion de service public et souffre de l'absence de support financier du Conseil Général (qui en est l'autorité organisatrice),
- ✦ l'organisation des réseaux urbains et interurbains ne favorise pas l'intermodalité (*les réseaux de transports collectifs urbains, interurbains, maritimes et les taxicos ne sont physiquement pas en connexion*),
- ✦ le transport maritime est sous exploité (*seules deux communes sont desservies par un réseau de transport maritime sur 25 communes littorales*).

Le fonctionnement actuel, encore peu concurrentiel vis-à-vis de l'automobile, constitutif du "morcellement" de la compétence transport sur le territoire, rend indispensable une nouvelle organisation afin de favoriser la mise en œuvre de solutions de transports adaptées aux besoins réels de la population.

2. Le transport de marchandises dans l'île

En octobre 2012, on compte 572 transporteurs inscrits au registre du transport de marchandises. Même si ces quelques 500 transporteurs ont été recensés, car inscrits sur le registre des transports de la DEAL Martinique, il semblerait que cette liste ne soit pas représentative de la réalité martiniquaise.

De plus, il est très difficile de connaître le type de marchandises transportées. Il n'y a donc pas une grande visibilité sur ce secteur d'activité en Martinique et notamment sur le nombre de transporteurs par filière en dehors du fait qu'une large part du transport de marchandises est réalisée par voie terrestre.

On compte généralement autant de transporteurs que de camions. Il en résulte des nuisances de bruit, de congestion routière, de pollution, de même que des coûts pour l'entretien des routes.

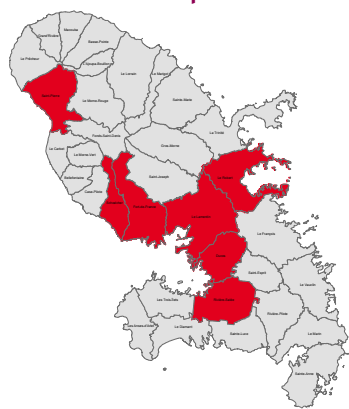
Si le territoire martiniquais souffre d'une saturation de ses principaux axes routiers, le trafic des poids lourds y apporte sensiblement sa contribution. Prenons l'exemple du transport de matériaux de carrière où l'activité est fortement marquée à Saint-Pierre. Selon les chiffres de l'O₂TM¹, un camion traverse la ville de Saint-Pierre toutes les 2mn30. Cela laisse présager des nuisances occasionnées notamment en matière de pollution. En effet, Saint-Pierre fait partie des sept communes "sensibles" définies en fonction des dépassements des valeurs limites réglementaires pour le dioxyde d'azote (NO₂) et les poussières fines dont le diamètre est inférieur à 10µm (PM₁₀).

À NOTER !

Conscient des enjeux fondamentaux que représentent les transports, le Conseil Régional a lancé en septembre 2011 la Réforme des Transports, qui se veut une démarche partenariale ayant pour objectif la mise en place d'une offre de transport globale, multimodale et cohérente sur le territoire. Aussi, une Conférence des AOT a été créée en 2012 pour traiter de la question de la gouvernance globale et ainsi réfléchir sur l'outil le plus adapté à mettre en place pour une meilleure coopération en transport sur l'ensemble du territoire.

¹ L'Observatoire Territorial des Transports de Martinique (O₂TM) a été créé en 2011 dans le cadre de la Réforme des transports initiée par la Région. Il est administré par l'Agence d'urbanisme (ADUAM)

Les zones sensibles du territoire en matière de pollution



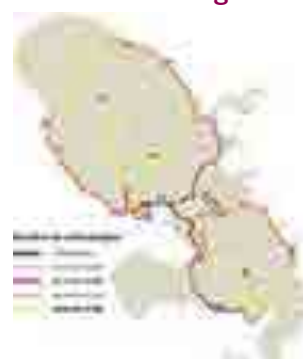
Source : Madininair, 2012

La situation de Saint-Pierre est aussi préoccupante que celle des communes situées sur les axes de circulation à trafics les plus importants du territoire.

Une alternative maritime au transport de matériaux est envisagée. Au début des années 2000, l'étude transport de marchandises précisait qu'une barge de 2 200 tonnes en rotation journalière est équivalente à 180 poids lourds, ce qui équivaut à environ 60 % des flux quotidiens. Les coûts de manutention et de stockage prennent une place importante dans le coût du service maritime et sont difficiles à approcher.

Ce système pose un certain nombre de problèmes organisationnels sur le plan de la gestion des transbordements et des flux : avec une rotation quotidienne, la distribution finale vers les centrales à béton et les chantiers ne peut se faire en flux tendus. Néanmoins le bilan effectué montre l'utilité du transport maritime de marchandises pour la collectivité ; cette utilité justifie certainement le financement et la réalisation d'un plan de restructuration de la profession de transporteur par benne, d'autant que la baisse des coûts de transport de matériaux peut s'avérer bénéfique pour l'ensemble de l'économie de l'île et que le projet œuvre clairement dans le sens du développement durable.

Le trafic sur le réseau Régional en 2011



Source : Conseil Régional Martinique, 2011
Réalisation : ADUAM, 2012

EN BREF...

Les transports intérieurs du territoire martiniquais sont caractérisés par l'utilisation prépondérante des modes terrestres, à la fois pour le transport de personnes et de marchandises. Des conflits d'usages s'opèrent sur le réseau routier, entre automobilistes, transports en commun et poids lourds. Ce contexte est à l'origine de nuisances telles que la saturation quotidienne du trafic automobile, même en dehors des heures de pointe, ainsi que des pics de pollution à proximité des axes routiers à forts trafics. Afin de désengorger les axes de circulations surchargés, il demeure urgent de s'orienter vers de nouvelles habitudes de déplacements en favorisant l'intermodalité et en explorant des modes de transports plus sobres.

II. LES TRANSPORTS EXTÉRIEURS SONT TOURNÉS VERS L'HEXAGONE

1. Le transport de personnes

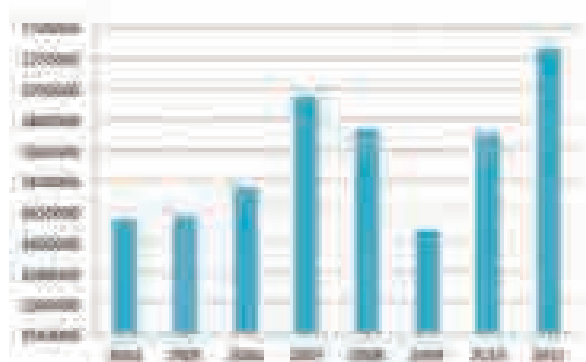
Globalement en hausse depuis 2004, le trafic aérien compte 1 730 000 passagers en 2011 contre 1 615 000 en 2004, soit une croissance annuelle moyenne qui avoisine les 1 %.

Toutefois, alors que le nombre de passagers commerciaux locaux sur les grands aéroports français ne cesse d'augmenter, l'aéroport du Lamentin ne connaît qu'une faible progression depuis une dizaine d'années.

D'une part, la demande touristique de l'hexagone s'essouffle. D'autre part, le trafic aérien martiniquais de passagers se caractérise par des flux dominants avec l'hexagone, et dont l'intensité varie. Ils sont très forts à certains moments de l'année : lors de la haute saison touristique hivernale (de décembre à avril), ou encore début juillet (dans le sens Fort-de-France > Paris) et fin août (dans l'autre sens). Ils sont plus faibles le reste du temps.

Source : CCIM, Aéroport Aimé Césaire statistiques, 2011
Réalisation : Christelle Celestine, ADUAM, 2012

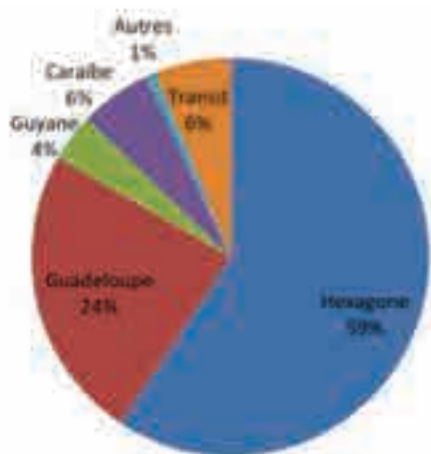
Nombre de passagers à l'aéroport Aimé Césaire



La libéralisation totale du ciel français, intervenue en 1997, n'a pas encore profité à la création de nouvelles liaisons vers les pays de l'Union Européenne, de même que celles vers les États-Unis, le Canada et la Région Caraïbe demeurent insuffisantes et sont peu adaptées à la demande touristique.

Source : CCIM, Aéroport Aimé Césaire statistiques, 2011
Réalisation : Christelle Celestine, ADUAM, 2012

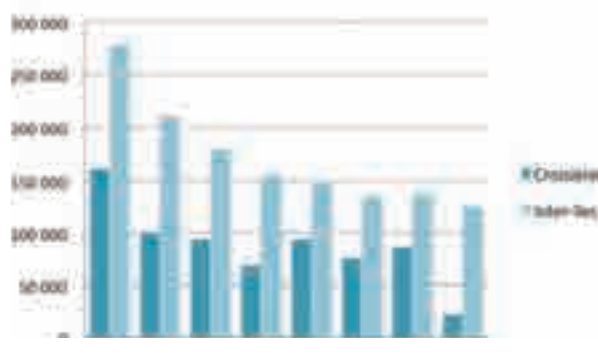
Les flux de passagers par desserte en 2011



La Martinique doit s'adapter à une évolution du marché aérien très rapide et concurrentielle et plus particulièrement au sein de l'arc caribéen (Saint-Domingue, Cuba).

Concernant le transport maritime, alors qu'il y a une quinzaine d'années, le port de Fort-de-France était situé au deuxième rang national en nombre de passagers de croisières, celui-ci accuse depuis les années 2000 une baisse de sa fréquentation. Ainsi, en 2011, le nombre de passagers de croisières est tombé à 22 500 contre 160 000 en 2004, soit un recul de 21 % en moyenne par an. Quant au transport inter-îles, si la baisse est moins rapide, elle atteint tout de même -11 % en moyenne par an depuis 2004. La concurrence du transport aérien pourrait expliquer cette diminution progressive.

Nombre de passagers au port de Fort-de-France



Source : DEAL, 2011
Réalisation : Christelle Celestine, ADUAM, 2012

2. Le transport de marchandises

Le transport maritime est le principal moyen d'approvisionnement. L'organisation du transport maritime est la traduction de la situation de dépendance économique vis à vis de la métropole due en partie au statut de la Martinique.

De ce fait, les échanges avec l'Europe sont prépondérants et les lignes de cabotage et d'opérateurs de transport martiniquais n'existent pas. On assiste depuis 2007 à une diminution régulière du trafic de marchandises au port de Fort-de-France. D'après la Chambre de Commerce et d'Industrie Martinique (CCIM), cette baisse résulterait de plusieurs facteurs : la crise économique et financière mondiale, la crise sociale locale et le cyclone Dean. Le trafic augmente en 2010 et retrouve un niveau comparable à celui de 2006, mais repart rapidement à la baisse en 2011.

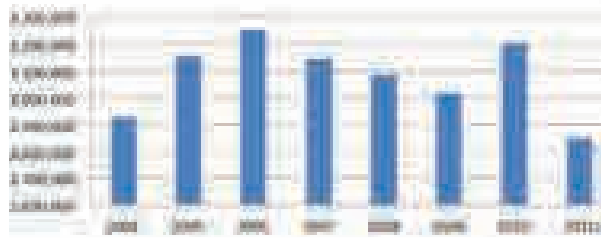
Notons que 80 % des marchandises proviennent de France hexagonale, le reste se répartissant entre l'Europe, la Guadeloupe et la Caraïbe. Par décret du 1^{er} octobre 2012, le port de Fort-de-France devient Grand Port Maritime de Martinique au 1^{er} janvier 2013.

Origine - Destination du trafic aérien de marchandises



Source : CCIM, Aéroport Aimé Césaire - statistiques, 2011
Réalisation : Christelle Celestine, ADUAM, 2012

Volume de marchandises au Port de Fort-de-France (en tonnes)



Le terminal de la Pointe des Grives, mis en service en 2003, est aujourd'hui pour la Martinique l'unique zone de débarquement/embarquement massif du trafic maritime conteneurisé.

Son bon fonctionnement représente en conséquence un enjeu stratégique pour l'économie de l'île. En 2011, le port de Fort-de-France se situe au 7^e rang des ports français.

L'objectif du projet d'optimisation pour ce terminal est double :

- S'adapter aux évolutions du transport maritime et exigences des armements pour pérenniser la

qualité de service de la desserte hebdomadaire directe depuis l'Europe assurée par la CMA-CGM qui garantit aux bananiers, industriels et distributeurs de la Martinique la régularité des exports et imports ;
- Contribuer à maîtriser les coûts de passages.

Comme pour le transport maritime, une très large part des échanges par voie aérienne est réalisée avec l'Hexagone.



En 2011, plus de 10 600 tonnes de marchandises ont été transportées par voie aérienne depuis ou vers la Martinique. Cela représente 72 % d'import contre 28 % d'export.



Vue aérienne du Port de Fort-de-France



Vue aérienne de l'Aéroport Aimé Césaire de Martinique

EN BREF...

En 2011, on enregistre un trafic de près d'1,9 millions de passagers et plus de 8,6 millions de tonnes de marchandises en Martinique. Ces transports extérieurs sont caractérisés par des relations très importantes avec l'Hexagone en particulier pour le transport de marchandises.

Les relations avec la Caraïbe existent mais restent marginales.

On peut s'attendre à une modification des flux observés avec l'ouverture de la troisième écluse du Canal de Panama prévue en 2014. En effet, l'Asie pourra commercer directement avec la côte Atlantique de l'Amérique et atteindra l'Europe via les îles françaises des DOM.

ZOOM SUR...

Le grand port maritime de Fort-de-France

Au 1^{er} janvier 2013, le port de Fort-de-France concédé à la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Martinique par décret ministériel du 26 août 1953, change de gouvernance. Le projet de loi portant Réforme des Ports d'Outre-Mer, à l'exclusion du transfert des activités d'exploitation d'outillages portuaires et des personnels associés, s'inspire essentiellement des dispositions de la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 qui a créé les grands ports maritimes métropolitains tout en adaptant sa gouvernance au contexte particulier de l'outre-mer.

Le projet de Réforme doit conduire les ports maritimes d'outre-mer relevant de l'État, à disposer d'une gouvernance modernisée, composée d'un conseil de surveillance resserré autour de dix-sept membres, offrant une place accrue aux collectivités territoriales, et d'un directoire. Les missions sont notamment recentrées sur les fonctions d'autorité, d'aménagement et de promotion de la place portuaire. Leurs responsabilités relatives aux dessertes terrestres sont également renforcées.

Une disposition transitoire précise que les grands ports maritimes d'outre-mer disposent de six mois pour adopter leur projet stratégique à compter de leur date de création.

D'ore et déjà, deux grands objectifs sont retenus :

- ✦ favoriser le lien entre le développement des ports d'Outre-Mer et l'évolution des territoires sur lesquels ils sont implantés, par le biais d'une représentation renforcée des collectivités territoriales,
- ✦ faciliter l'investissement dans les projets d'infrastructures portuaires.



□ La place du transport dans les programmes, les plans et les schémas

LEXIQUE DES DOCUMENTS ÉTUDIÉS

CPERD	Contrat de Projets État Région Département
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEC	Plan Énergie Climat
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PO	Programme Opérationnel
SAR	Schéma d'Aménagement Régional
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité
SDIC	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
SDPA	Schéma Départemental en faveur des Personnes Agées
SDPH	Schéma Départemental en faveur des Personnes Handicapées
SMDE	Schéma Martiniquais de Développement Économique
SRCAE	Schéma Régional Climat Air Énergie

Forte d'une législation précise et étoffée, la question des transports se retrouve dans des documents aussi divers que les programmes de financement de projets, ceux liés aux thématiques "environnement" et "accessibilité", mais également dans les documents d'urbanisme "classiques" comme le SCoT et le PLU. Enfin, il existe en particulier un document dédié à la question des transports : le PDU.

I. LES DOCUMENTS STRATÉGIQUES

1. Des moyens financiers alloués par l'Europe pour la mise en œuvre des politiques de transport

Le Programme Opérationnel (PO) définit la stratégie de développement du territoire, dont le financement est en partie assumé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER).

La Région Martinique rentre dans l'objectif "convergence" du FEDER, "qui vise à accélérer la convergence des États membres et régions les moins développés en améliorant les conditions de croissance et d'emploi par l'augmentation et l'amélioration de la qualité des investissements dans le capital physique et humain, le développement de l'innovation et de la société de la connaissance, l'adaptabilité aux changements économiques et sociaux, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement ainsi que l'efficacité administrative."

Le PO 2007-2013 oriente les questions de transport dans son axe dédié à l'accessibilité du territoire et plus particulièrement dans le cadre du développement du transport multimodal et de la modernisation des transports collectifs terrestres, maritimes et aériens.

Les enjeux stratégiques définis concernent :

- ✘ la modernisation des transports urbains et interurbains et notamment le projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ;
- ✘ le développement du transport collectif maritime de personnes et de marchandises ;
- ✘ le renforcement des infrastructures de l'aéroport pour permettre l'accueil journalier d'un plus grand nombre de gros porteurs.

Pour la période 2000-2006, le FEDER avait notamment alloué 83M€ au projet du TCSP, via le Document Unique de Planification¹ (DOCUP).

Pour la période 2007-2013, les fonds européens doivent servir à financer *“les études, les acquisitions foncières et la réalisation des infrastructures, des aménagements et des équipements nécessaires à la réalisation du TCSP, de PDU, et pour les transports collectifs terrestres, maritimes et aériens.”*

2. L'État, la Région et le Département y contribuent également : le CPERD

Le Contrat de Plan État Région Département (CPERD) définit pour sa part les projets à mettre en place sur le territoire martiniquais. En matière de transports, le CPERD 2007-2013 fait le constat que le mitage du territoire et les déséquilibres de l'armature urbaine ont aggravé la saturation des infrastructures de transport. Il met en évidence de fortes disparités entre les territoires et des priorités différenciées en matière de transport. Ainsi :

- ✘ Pour le Centre, le développement des transports intra et interurbains apparaît incontournable ;
- ✘ Pour le Sud Caraïbe, la priorité semble être le développement des activités et notamment de transport pour favoriser le tourisme ;
- ✘ Pour le Nord Caraïbe, la nécessité d'améliorer l'offre de transport et en particulier pour le transport de marchandises.

Ainsi, la thématique apparaît comme un des leviers possibles susceptibles de contribuer à “réduire la fracture géographique” entre les différents territoires locaux.

Le CPERD dresse une liste des opérations à réaliser sur la période 2007-2013, classées selon trois grands axes :

- ✘ l'attractivité et compétitivité ;
- ✘ la dimension environnementale du développement durable ;
- ✘ la cohésion sociale et territoriale.

Plan de financement de l'axe “Accessibilité” du territoire



L'action “Maîtrise de la demande énergétique et développement des énergies renouvelables” du PO, bien que ne concernant pas directement le transport, peut avoir une influence sur la question. En effet, cette action recommande une maîtrise de l'énergie, en se donnant pour objectif la diminution de l'énergie produite ou substituée. Cette action passe notamment par une sensibilisation auprès du public, et peut être mise en relation avec les mesures développées en matière d'accessibilité du territoire, dans la mesure où il y a une certaine synergie entre eux (la promotion des transports urbains propres).



¹ Remplacé en 2007 par le PO

² Plan de financement de l'axe “Accessibilité”, comprenant à la fois “le développement du transport multimodal et modernisation des transport collectif terrestres, maritimes, aériens” ainsi que le “désenclavement numérique du territoire”.

Les actions en faveur des transports inscrits au CPERD 2007-2013

Axe	Action en faveur des transports	Coût prévisionnel	Plan de financement du CPERD
Attractivité et compétitivité	Insertion de l'économie martiniquaise dans son environnement aménagement du port de pêche de Grand Rivière qui permettrait notamment le transport maritime de personnes (transport interurbain + port de plaisance)	27.004 M€	État : 1,004 M€ Département : 22 M€ Europe : 4 M€
	Renforcement des infrastructures portuaires le port de Fort-de-France : pour lutter contre la congestion chronique des axes routiers (handicap économique pour l'île). le transport maritime est vu comme une alternative au transport de marchandises essentiellement, mais également une opportunité pour le transport de passagers.	11,5 M€	État : 2,5 M€ Autre public : 9M€
Dimension environnementale du développement durable	Développement des énergies renouvelables & Utilisation rationnelle de l'énergie bilan GES, élaboration de programmes d'actions et sensibilisation : le transport représente 60 % de la consommation totale en énergie en 2005 ; nécessité de sensibiliser la population sur cette thématique.	4,3 M€	État : 3,10 M€ Région : 0,7 M€ Département : 0,5 M€
Cohésion sociale et territoriale	Transport en Commun en Site Propre transport public moderne de grande capacité avec pour objectifs régularité et rapidité, entre Fort-de-France et Le Lamentin.	168,3 M€	État : 11,3 M€ Région : 86 M€ Département : 11 M€ Europe : 60 M€

Source : Extrait du CPERD Martinique 2007-2013

3. Le Schéma Martiniquais de Développement Économique (SMDE)

En 2007, ce document prospectif formula trois objectifs clés à l'horizon 2025 :

- ✦ Renforcer et améliorer la vision stratégique et prospective du territoire régional, en développant la réactivité et la capacité à mieux gérer les mutations ;
- ✦ Situer l'action dans une approche globale et cohérente, en améliorant, optimisant le développement dans toutes ses dimensions, avec l'Homme au centre de toutes les préoccupations ;
- ✦ Adosser l'ensemble de la réflexion à une mise en œuvre coordonnée et partenariale de la politique de développement régional, avec les partenaires potentiels (Union européenne, État, Collectivités territoriales et leurs groupements, établissements publics et acteurs socio-économiques).

Ce schéma intègre plusieurs axes relatifs aux transports, qu'ils soient terrestres, maritimes ou aériens :

- ✦ Valoriser les routes maritimes
- ✦ Modifier les comportements pour une éco-responsabilité énergétique
- ✦ Mettre en place un réseau de transport multimodal
- ✦ Mettre en place une AOT unique
- ✦ Rompre l'isolement aérien

Le SMDE préconisait par exemple l'élaboration d'un Schéma multimodal des transports (urbain et interurbain, terrestre et maritime) définissant les grandes orientations nécessaires à la mise en place d'une politique de transport. Cet aménagement du réseau de transport devait se faire dans une optique de développement durable. Il était proposé que le schéma multimodal des transports urbains soit réalisé par une Autorité Organisatrice des Transports unique.

Le SMDE prévoyait la création d'une AOT unique dès 2008. Ce n'est qu'à partir de 2012, dans le cadre de la Réforme des Transports, qu'une réflexion sur la mise en place d'une AOT unique et sur ses modalités de mise en œuvre est lancée.

Dans le domaine du transport aérien, le SMDE visait l'amélioration de la réglementation du ciel européen et caribéen et notamment l'augmentation de la fréquence du trafic aérien, pour "rompre l'isolement aérien" de l'île. Le développement du transport aérien est vu comme un levier de développement économique qui pourrait favoriser par exemple le tourisme et la mobilité des investisseurs.

II. LES SCHEMAS ENVIRONNEMENTAUX

1. Le Plan Climat : entre scénarios tendanciel et volontariste

En 2006, l'ADEME a initié une réflexion pour une programmation partenariale de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Une étude¹ de quantification des GES a été menée sur le territoire martiniquais. Elle a permis d'élaborer un programme d'actions couvrant les différents secteurs émetteurs de GES.

Cette étude imagine deux scénarios à l'horizon 2025 :

- ✦ un scénario tendanciel construit comme le prolongement de la tendance actuelle en matière de politique énergétique ;
- ✦ un scénario volontariste, dans lequel la collectivité s'engage dans la maîtrise des consommations d'énergie et des émissions de GES. En matière de transport, le scénario volontariste se traduit par la baisse significative de l'utilisation de la voiture particulière, aujourd'hui responsable des 2/3 des émissions de GES ayant pour origine les transports.

¹ EXPLICIT, Étude de quantification des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de la Martinique, phase prospective, 2007, 62p.

Les mesures concernant le transport dans le Plan Climat

	Scénario Tendanciel	Scénario Volontariste
Parc automobile	Poursuite de la diésélisation du parc jusque 50 % du marché	
Transports interurbains de voyageurs	- Augmentation des déplacements - Augmentation de la saturation du trafic - Diminution de la vitesse moyenne	- Réduction du trafic automobile de 25 % via l'augmentation de 25 % du taux de remplissage des véhicules particuliers - Report modal - Vitesse moyenne maintenue
Transports urbains de voyageurs	- Mobilité en hausse : 3,5 déplacements/habitant/jour - Part modale de la voiture particulière s'élève à 67 %.	- Mobilité maintenue à 3,1 déplacements/habitant/jour. - Report modal des véhicules particuliers vers le TCSP - Part modale de la voiture particulière réduite à 50 % - Augmentation du taux de remplissage des véhicules particuliers et des transports en commun - Renouvellement du parc automobile au profit de véhicules performants et économes.
Transport routier de marchandises	Suit l'évolution tendancielle de la période 1999-2005.	- 50 % du tonnage transportés depuis St-Pierre par la route sont transférés vers du transport maritime - Renouvellement du parc au profit de véhicules performants et autonomes
Transport aérien de marchandises et de voyageurs	Gain de 1 % d'économie de carburant pour chaque vol	Gain de 10 % d'économie de carburant pour chaque vol
Transport maritime	stable	+40 % par rapport à 2005
Synthèse des scénarios à l'horizon 2025	+17 % de TEP* par rapport à 2005 +18 % des émissions de GES par rapport à 2005	- 20 % de TEP* par rapport à 2005 -19 % des émissions de GES par rapport à 2005

* TEP : Tonne Équivalent Pétrole

Depuis la loi Grenelle, les collectivités de plus de 50 000 habitants, ont l'obligation de réaliser avant le 31 décembre 2012 un Plan Climat Énergie Territorial (PCET), si celui-ci n'est pas déjà intégré dans le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE).

La CACEM et l'Espace Sud travaillent d'ores et déjà à l'élaboration de leur PCET.

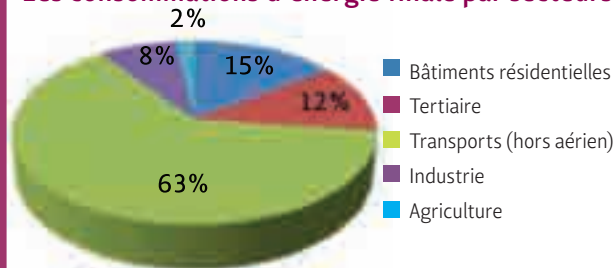
2. Le Schéma Régional Climat Air Énergie : la suite logique du Plan Climat

Depuis 2011, la Région Martinique a lancé une réflexion sur son Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE), dont l'obligation de réalisation a été instaurée par la loi Grenelle en 2010. Le SRCAE fixe, à l'échelon du territoire et aux horizons 2020 et 2050, les orientations "permettant d'atténuer les effets du changement climatique et de s'y adapter" et permettant "de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets".

Les objectifs du SRCAE sont :

- ✘ la maîtrise de la demande énergétique
- ✘ la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) par grand secteur
- ✘ le développement des énergies renouvelables
- ✘ la limitation des émissions de polluants atmosphériques
- ✘ la qualité de l'air
- ✘ l'adaptation aux changements climatiques

Les consommations d'énergie finale par secteurs



En partant du constat que le secteur des transports est le principal consommateur d'énergie (63 % de la consommation en énergie finale hors aérien) et qu'il est responsable de la plus grande part des émissions de GES (42 % hors aérien), il apparaît nécessaire d'améliorer l'efficacité énergétique des transports et d'en limiter l'impact en termes d'émissions de GES.

Le SRCAE a élaboré des orientations en faveur des transports, à savoir :

- ✘ Orienter la politique d'aménagement du territoire pour réduire le besoin de déplacement :
- ✘ Coordonner les démarches d'élaboration des plans d'urbanisme
- ✘ Densifier l'espace autour des axes de transport
- ✘ Organiser l'offre de report modal notamment par les interconnexions :
- ✘ Coordonner et renforcer la coopération entre les AOT

L'objectif est d'aboutir d'ici 2020 à 15 % de baisse des consommations d'énergie pour le secteur des transports.

3. Le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) : une initiative difficile à développer

Le Code de l'Environnement stipule dans son article art. L228-2 qu' *"à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation."*

Adhérent de l'association des départements cyclables depuis 2001, le Conseil Général a lancé, en novembre 2003, le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC). Dans l'optique de mettre en œuvre une politique active d'aménagements en faveur des deux roues, le SDIC prévoyait de consacrer au minimum un million d'euros par an à l'étude et l'aménagement d'itinéraires cyclables, en priorité sur le réseau routier départemental.

Ce schéma fait le constat d'une pratique du vélo qui s'accroît ces dernières années, en particulier pour les pratiques de sport et de loisirs.

Deux enjeux majeurs émanent du SDIC :

- ✘ Améliorer le confort et la sécurité des deux roues
- ✘ Augmenter l'usage d'un moyen de transport peu coûteux, non polluant et économe en espace.

Différents types de pratiques ont été pris en compte :

- ✘ pratique de promenade à allure modérée ;
- ✘ pratique utilitaire ;
- ✘ pratique sportive ;
- ✘ pratique de tourisme.

Trois attentes principales des cyclistes ont été considérées : la sécurité, le confort et la possibilité de stationnement. Pour l’instant, la sécurité est la préoccupation principale. En effet, la demande en stationnement est aujourd’hui inexistante, car la possibilité même de se déplacer à vélo en sécurité est quasi-inexistante.

Au regard des contraintes (relief, configuration de la voirie, climat...), le SDIC recense cinq zones prioritaires pour les aménagements cyclables, devant faire l’objet d’aménagements spécifiques adaptés au territoire et à la demande.

Les cinq zones prioritaires pour les aménagements cyclables	
Presqu’île du Diamant en incluant Sainte-Luce	- Équipement pour touristes - Desserte des bourgs pour la population locale
Pointe Sud	- Équipements sportifs (VTT) - Équipements de tourisme littoral
Centre atlantique (presqu’île de la caravelle)	- Équipement pour touristes “nature” - Aménagement pour les habitants (Le Robert / Le Vauclin / Le François)
Zone Nord autour de Saint-Pierre	- Liaison entre Saint-Pierre et Le Prêcheur en produit d’appel
Agglomération Centre	- Besoins de la population locale (plaine du Lamentin étendue à Rivière-Salée et Ducos notamment)

Source : SDIC, Conseil Général, 2003

Le SDIC prévoyait 55 millions d’investissement pour 150 km de voies cyclables. Le bilan du SDIC a recensé 3,4 millions d’euros investis pour 7,2 km d’aménagements cyclables, réalisés en 7 ans. Le même bilan augure d’un futur difficile pour le SDIC ; *“Compte tenu de la conjoncture actuelle, le programme des aménagements cyclables sera interrompu en 2012.”*¹

III. LES OUTILS DE PLANIFICATION ET D’URBANISME

1. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), pilier de la prise de décision en matière de transport

Le PDU a fait l’objet d’un processus législatif long et complexe, pour arriver à sa forme actuelle. Créé

en 1982 par la LOTI, il est renforcé successivement par les lois LAURE et SRU. C’est un document de planification du transport de personnes et de marchandises au sein d’un périmètre de transport urbain (PTU), réalisé par l’AOT. S’inscrivant dans une démarche globale, le PDU traite également des activités annexes au transport, comme le stationnement et l’accessibilité.

Aujourd’hui, il n’existe qu’un seul PDU en Martinique, celui de la CACEM. Datant du 12 décembre 2003, il nécessite d’être révisé sous peu.

L’Espace Sud est également en train de réaliser le sien.

La CCNM n’a pas entamé de démarche dans ce sens, n’ayant pas la compétence transport, mais la question des transports reste l’une de ses préoccupations, avec le choix de la thématique “transport” en compétence optionnelle.

La CCNM prévoit l’élaboration d’un Schéma des déplacements et des transports à l’échelle du territoire communautaire, avec trois niveaux :

- ✦ Transport terrestre (Transports Collectifs Urbain et Inter-urbain) ;
- ✦ Transport maritime (passagers et matériaux – Port de Grand-Rivière) ;
- ✦ Transport aérien (Aérodrome de Basse-Pointe)

La réalisation d’une Enquête Ménages Déplacements (EMD) apparaît nécessaire pour évaluer les besoins de mobilité des habitants, ce type d’enquête se voulant en effet **“une photographie de tous les déplacements réalisés par les habitants d’un territoire un jour de semaine.”** (définition CERTU).

Suite aux recommandations de l’ADUAM qui pilote le groupe de travail O₂TM, dans le cadre de la démarche globale de la Réforme des Transports, il a été décidé de réaliser une EMD sur l’ensemble du territoire martiniquais d’octobre 2013 à février 2014.

2. Le Schéma d’Aménagement Régional (SAR), document de référence de l’aménagement du territoire

Réalisé sous l’autorité du Conseil Régional, le SAR fixe les orientations générales en matière de développement durable, de mise en valeur du territoire et d’environnement dans les régions d’outre-mer.

¹ Bilan du SDIC ; Direction de l’Economie et de l’aménagement du territoire, Conseil Général Martinique, décembre 2011.

ZOOM SUR...

Le PDU de la CACEM

Approuvé en décembre 2003, le PDU de la CACEM devrait faire l'objet d'une révision prochainement. Cependant, une connaissance précise des déplacements est nécessaire pour adapter le PDU aux besoins réels de la population. Il paraît de plus important de réaliser un bilan sur la mobilité des habitants de l'Agglomération Centre suite à la mise en place du réseau de transports urbains Mozaïk en 2006.

Les Orientations synthétiques du PDU de la CACEM 2003

État des lieux	La mobilité des habitants de la CACEM est plus faible que celle des autres urbains ; La part des transports en commun est plus élevée malgré une offre peu développée ; La ville est envahie par la voiture, de telle sorte que les embouteillages sont systématiques aux heures de pointes et qu'on a une saturation des places de stationnement ; le mode routier est considéré selon les nuisances qu'il produit.
Orientations stratégiques	Limiter l'étalement urbain, dans une démarche de stratégie globale ; Transformer l'offre et favoriser l'usage des transports en commun ; Aménagement de l'espace public de manière à favoriser la sécurité et le confort des modes doux et à limiter la voiture aux déplacements "où elle est le plus indispensable" ; Gérer le stationnement pour inciter à l'usage des transports en commun.
4 axes d'actions à mettre en œuvre	Nécessité d'une attitude préventive face aux difficultés de déplacements ; Mise en place d'un réseau performant de transport en commun à deux échelles : celle de l'agglomération et avec l'extérieur ; Améliorer le réseau de voirie et sa gestion via le partage de l'espace notamment ; Utiliser les politiques de stationnement comme "levier de transfert modal" (interdiction de stationnement + tarification).
Budget prévisionnel	<p>Dépenses :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coût de fonctionnement : 86,4 €/pers/an, soit environ 15 M€/an pour la Communauté d'Agglomération - Investissement : 15 M€/an - Coût total : 30 M€/an. <p>Recettes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Subventions (Europe, État, collectivités) : estimées à 7,5 M€/an - Autofinancement : estimé à 22,5 M€/an - Emprunt : nul selon la simulation du PDU

L'objectif du SAR est de constituer le cadre d'une planification à 10-15 ans, tout en respectant le principe de subsidiarité vis-à-vis des compétences communales et intercommunales. Pour cela, il détermine la destination générale des différentes parties du territoire de la région et notamment l'implantation des grands équipements d'infrastructures et de communication routière. (art. L4433-7 du CGCT). C'est un document majeur qui s'impose aux documents locaux d'urbanisme.

Sur la question des transports, le SAR martiniquais, actuellement opposable, préconise de "rationaliser en l'étendant, le réseau de communications sans lequel armature urbaine et activités économiques ne pourront trouver leur fonctionnement optimum" ; comme l'un des trois axes majeurs d'actions, montrant son intérêt pour la question des transports. "Outre les améliorations d'envergure exposées dans le parti d'aménagement, qui prévoit notamment la mise à niveau ou le développement des équipements routiers, portuaires et aéroportuaires,

et des liaisons maritimes internes, le réseau routier exigera des interventions ponctuelles intéressant directement le développement touristique."

Le SAR a fait en 2008 l'objet d'un bilan par l'ADUAM, sur la base duquel le principe d'une révision a été voté. En 2012, le SAR est en cours de révision. Malgré la volonté de rééquilibrage du territoire en faveur des "zones délaissées", le bilan du SAR observe que l'Agglomération Centre apparaît plus favorisée par les politiques contractuelles présentes et à venir (2007-2013) que pendant la période 2000-2006, au niveau des financements notamment.

Ratios CACEM/ Reste de la Martinique sur la mise en œuvre des objectifs relatifs à l'armature urbaine			
Crédits	Surface	Population	Emploi
3/1	0,2/1	0,75/1	1,4/1

Source : Bilan du SAR, ADUAM, 2008

Le bilan du SAR sur les orientations en transport

Orientations	Préconisations	Réalizations	Bilan
Sur le territoire de l'agglomération foyalaïse	Réaliser ou améliorer les liaisons inter-pôles (entre centres-villes, zones industrielles, grands équipements)		
	Transformer radicalement le système de transports en commun (diversification des supports : maritimes, terrestres, site propre...) et création d'un TCSP pour contrer le trafic des voitures particulières	Création du réseau de transport en commun Mozaïk en 2006	Le TCSP prévu pour 2006, ne devrait pas voir le jour avant 2015.
Équipements portuaires (+ Schéma de Mise en Valeur de la Mer)	Réaménager le port de Fort-de-France (commerce, industrie et passagers)	Sectorisation quasi complète en 2007 avec un terminal conteneur et extension à l'étude	Pôle industrialo-portuaire de la Pointe des Carrière qui reste à sécuriser et à adapter aux nouvelles demandes
	Ports de commerce : décentralisé au Robert, à St Pierre (pour le transport de granulats)	En projet mais sans programme opérationnel au Robert.	
	Ports de plaisance : Étang Z'Abriçots, Schœlcher, Le Lamentin, Le Robert, Le François ainsi qu'un terminal croisière à Saint-Pierre.	Port du François réalisé, aménagements légers au Lamentin, projet à l'étude à l'Étang Z'Abriçots et au Robert. Port de Saint-Pierre accueil du transport inter-îles	Pas de secteur commercial à La Trinité ni à Saint-Pierre.
	Gare maritime au Lamentin		Pas d'avancée sur la question du transport maritime de voyageurs.
Équipements aéroportuaires	Extension de l'aéroport du Lamentin		
	Piste d'atterrissage Nord Atlantique (aviation légère)	Toujours au stade de projet	Traduit les difficultés rencontrées par le Nord Atlantique en matière de tourisme.
Aménager et développer un réseau de communications internes	Améliorer le réseau actuel dans les zones saturées et dangereuses et adaptation de la trame routière aux nécessités de développement de l'armature urbaine	Mise à 2X2 voies et l'aménagement de carrefours stratégiques	Augmentation notable du trafic routier, en l'absence de l'émergence de transports alternatifs efficaces : congestion du trafic qui s'étale et saturation du centre-agglomération.
	Créer des liaisons terrestres transversales pour permettre la desserte de pôles de desserrement.	Aménagements des carrefours stratégiques de la RN1, RN5 qui est confortée en 2x2 voies	L'objectif de rééquilibrage envers le Nord et le Sud de l'île via les activités n'est pas possible car le réseau reste polarisé autour de la desserte de l'agglomération centre.
	Repenser l'organisation des transports : • Transports en commun des personnes • Transports maritimes personnes • Transports maritimes marchandises entre Saint-Pierre et Fort-de-France		Pas de cohérence des réseaux de transports collectifs entre eux. L'organisation du transport en commun routier interurbain n'a pas évolué.

Source : Bilan du SAR, ADUAM, 2008

3. La vision des transports dans les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT)

D'après l'article 122-1 du Code de l'urbanisme, les Schémas de Cohérence Territoriaux (SCoT) "*exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile*".

Le territoire est couvert par trois EPCI qui ont chacun engagé l'élaboration de leur SCoT : celui de la CACEM et de l'Espace Sud sont toujours en cours d'élaboration et seront des SCoT Grenelle, celui de la CCNM a été arrêté en juin 2012 et sera approuvé au cours du premier semestre 2013.

En l'état actuel de la législation, les SCoT sont les outils de mise en cohérence de toutes les politiques publiques mises en œuvre et doivent, entre autres, intégrer les orientations des PDU.

Le SCoT de la CACEM est en cours d'élaboration. À ce stade d'avancement, son diagnostic fait apparaître les éléments suivants :

- des déplacements en majorité intra-communautaires,
- la population se cristallise sur les difficultés de circulation et de stationnement, sur la faiblesse des transports collectifs,
- la pollution et les risques d'accident sont relativement élevés.



ZOOM SUR...

La prise en compte du transport dans le SCoT de la CCNM

Les éléments du Diagnostic

- un trafic routier essentiellement vers l'agglomération centre
- absence d'échanges entre façades Atlantique et Caraïbe
- un taux de motorisation en forte croissance
- un réseau routier saturé et des temps de trajet longs
- des transports en commun quasi absents

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

• Améliorer les infrastructures routières via :

- des segments interurbains (locaux, internes à la CC ou régionaux)
- des segments urbains : pour mieux desservir le centre des villes de Saint-Pierre et Le Lorrain et les libérer du transit

• Développer les transports maritimes (TM) :

- Côté Caraïbe :
 - > TM de marchandises par barges depuis Saint-Pierre et Le Prêcheur vers Fort-de-France
 - > TM public de personnes entre Saint-Pierre et Fort-de-France (avec desserte éventuelle du Carbet, Bellefontaine et Case-Pilote)
- Côté Atlantique :
 - > TM touristique autour des ports de La Trinité, Grand Rivière et du Robert, et une desserte vers la Dominique depuis Grand Rivière, quand cette dernière sera rendue plus accessible par la route.

Le Document d'Orientations Générales (DOG)

Passer de l'organisation communale des transports publics à au moins une organisation intercommunale en proposant une nouvelle organisation des transports publics de personnes

• Développer les transports publics routiers :

- > Créer une armature de transport public qui s'appuie sur la mise en place de centres d'échanges dans les villes principales en connexion avec les quartiers et les bourgs d'autres communes

• Les transports maritimes de marchandises :

- > Mettre en place le transport des matériaux de carrières de Saint-Pierre par voie maritime à l'horizon 2022.

• Urbanisation, transports publics et modes actifs :

- > Favoriser les modes de transports actifs par l'aménagement de la trame viaire (vélo, marche)
- > Favoriser les projets urbains déjà ou prochainement desservis par les transports en commun
- > Favoriser le renouvellement urbain dans un périmètre de 500 mètres autour des centres d'échanges.
- > Mettre en place des règles de stationnement dissuasif pour les nouveaux résidents notamment

- Hiérarchiser la voie :

- > Dissociation des flux de circulation en milieu urbain par des aménagements des routes nationales

Source : SCoT CCNM, TETRA DBW, 2012 - Réalisation : ADUAM, 2012



Source : SCoT CCNM, TETRA DBW, 2012 - Réalisation : ADUAM, 2012



ZOOM SUR...

La prise en compte du transport dans le SCoT de l'Espace Sud

Les éléments du Diagnostic

- une forte demande de mobilité
- une offre en transport en commun essentiellement routière et insuffisante
- une majorité de transports individuels

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Rendre le territoire accessible à tous dans la pluralité des modes de transport :

- tendre vers une complémentarité des réseaux de transports terrestres et maritimes
- desservir en transport maritime la presqu'île du Diamant et la Baie du Marin
- organiser des transports urbains sur le territoire intercommunal dans les trois bassins de vie identifiés

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)

- > Les actions en transport dans le cadre du DOO sont en cours de définition



Source : SCoT CAESM, TETRA DBW, 2011
Réalisation : ADUAM, 2011

À NOTER !

La démarche Interscot /SAR

Dans le cadre du vaste mouvement de planification spatiale initié par la loi SRU, la question de la pertinence des périmètres de SCoT a souvent été posée face à la difficulté de faire coïncider les territoires "officiels" de planification et la réalité sociale et fonctionnelle des territoires urbains, des "territoires vécus".

La nécessaire adéquation entre périmètre et enjeux induits par le développement urbain a trouvé une solution à travers la mise en place d'InterSCoT. Ces nouvelles démarches de réflexion transversale, de contenu différent selon les territoires, ont pour principe la reconnaissance d'un espace vécu composé d'espaces interdépendants et la mise en place d'un lieu d'échange ainsi que de mise en synergie et en cohérence de projets de territoire. L'InterSCoT aborde les différentes thématiques que sont la démographie, les migrations résidentielles et alternatives, l'agriculture, les mobilités, l'économie, l'aménagement commercial...

Depuis 2011, l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique anime l'InterSCoT-SAR. Si le premier séminaire a été consacré à la thématique de l'urbanisme commercial, celle des déplacements représente un enjeu majeur que l'InterSCoT-SAR de Martinique se devra de traiter.

4. Les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) et la question des déplacements

Les Programmes Locaux de l'Habitat sont définis dans le Code de la Construction et de l'Habitation à l'article L302-1 comme établis par "un établissement public de coopération intercommunale pour l'ensemble de ses communes membres. [...] Le Programme Local de l'Habitat définit, pour une durée de six ans, les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Ces objectifs et ces principes tiennent compte de l'évolution démographique et économique, de l'évaluation des besoins des habitants actuels et futurs, de la desserte en transports, des équipements publics, de la nécessité de lutter contre l'étalement urbain et des options d'aménagement déterminées par le schéma de cohérence territoriale". À l'exception du PLH de l'Espace sud qui a été arrêté en septembre 2012, les autres PLH sont en cours d'élaboration. De manière générale, la thématique transport semble être abordée de façon très secondaire voire pas du tout.

5. Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), un réel intérêt pour la question des transports

"Les plans locaux d'urbanisme exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'agriculture, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services". (art. L 123-1 du Code de l'Urbanisme)

Une étude des Projets d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de certains PLU de Martinique réalisée en 2008 par l'ADUAM montre que l'intérêt pour la question des transports peut varier d'une commune à l'autre.



- ✦ La question des transports est définie comme une priorité par certaines communes :

L'orientation transport et déplacement comme axe prioritaire	
Les Anses-d'Arlet	Les élus insistent sur la notion de désenclavement de la commune (transport maritime, urbain, amélioration de l'accès aux sites)
Fort-de-France	La commune rappelle plus spécifiquement la compatibilité avec le PDU et son ambition de privilégier les transports collectifs (TCSP comme projet central)
Le Lamentin	Deux orientations majeures : organiser la desserte du Grand Bourg et repenser les déplacements – lien fort avec le PDU
Le Lorrain	La commune évoque le principe de "fonctionnement" qui traite de tout ce qui est lié à la mobilité et aux infrastructures routières (hiérarchisation du réseau viaire, insertion de liaisons douces...)
Saint-Esprit	Trois objectifs sont définis. Il s'agit de réduire la circulation en centre bourg à travers la réalisation du contournement sud, donner plus de place aux piétons et développer les transports en communs.
Sainte-Luce	La commune a exprimé sa volonté d'améliorer les relations et dessertes inter-quartiers

Source : Les projets d'aménagement de la Martinique vus à partir des PLU et de leurs PADD, Tableau n°17, ADUAM, 2008

- ✦ Cela ne veut pas dire que la question des transports est éludée dans les PLU de toutes les autres communes, qui peuvent s'y intéresser comme objectif secondaire :

L'orientation transport et déplacement comme objectif secondaire	
Bellefontaine	améliorer la traversée de la RN2, interface entre le bourg et le front de mer
Le François	améliorer les conditions de déplacements tant par la réutilisation du canal, l'offre en stationnement, l'amélioration des déplacements piétons, le traitement des infrastructures
Le Robert	de manière indirecte, la thématique transport est abordée à travers : - la prescription sur les entrées de ville, avec la volonté de création d'une gare maritime mixte sur le front de mer et d'une gare routière - la prescription sur le renouvellement et renforcement des pôles urbains, au niveau des actions sur le cadre de vie (améliorer l'offre de stationnement, le confort des piétons)
Schœlcher	futur réseau de transport en commun affiché comme l'armature de l'urbanisation, et divers aménagements liés au front de mer
La Trinité	stationnement et déplacement abordés pour évoquer la structuration de l'espace urbain central
Les Trois-Îlets	création d'aires de stationnement ou aménagement d'aires existantes reliées aux opérations de renouvellement urbain dans le bourg

Source : Les projets d'aménagement de la Martinique vus à partir des PLU et de leurs PADD, Tableau n°18, ADUAM, 2008

- ✦ Enfin, certaines communes ne tiennent pas compte de la question des transports dans leurs PLU. C'était notamment le cas en 2008 des communes de Rivière-Salée et du Marin.

Cependant, malgré l'intégration de la problématique des transports dans les PLU, dans la pratique, les améliorations engendrées sont actuellement faibles, les aménagements tardant à être réalisés.

IV. LES SCHÉMAS EN FAVEUR DES TRANSPORTS ACCESSIBLES

L'accessibilité est une question ancienne, mais elle n'est officiellement intégrée aux documents sur les transports qu'avec la loi handicap de 2005, qui rend obligatoire la création d'un schéma directeur d'accessibilité ainsi que l'élaboration d'une annexe accessibilité lors de toute élaboration, modification ou mise en révision d'un PDU, comme évoqué précédemment.

1. Le Schéma Directeur d'Accessibilité

Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), créé par l'article 45 de la loi pour l'égalité des droits et des chances de 2005, fixe la "programmation de la mise en accessibilité des services de transport et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport".

Elaboré par le Conseil Général de Martinique, ce SDA aurait dû être publié au plus tard en 2008. Il est actuellement en cours de validation.

2. Les Schémas Départementaux en faveur des Personnes Handicapées et des Personnes Âgées : une prise en compte des transports difficilement traduite...

Dans cette recherche d'une meilleure accessibilité, le Conseil Général a établi deux schémas, pour les personnes handicapées (SDPH) et pour les personnes âgées (SDPA), dans lequel il fait la liste d'orientations stratégiques pour les années à venir.

2.1 Le Schéma Départemental en faveur des Personnes Handicapées (SDPH)

Le Schéma Départemental en faveur des Personnes Handicapées (SDPH) de la Martinique fixe les orientations pour la période 2009-2013. En particulier, dans son axe intitulé "Améliorer l'accompagnement à domicile et le cadre de vie des personnes handicapées et favoriser leur autonomie", la question des déplacements est abordée dans le cadre d'une action visant à "Mettre en place des solutions de transport adaptées aux besoins des personnes handicapées et des personnes âgées".

Les orientations du SDPH de Martinique se basent sur les orientations 2008 de l'État sur la question des transports :
"Le problème du transport occupe une place importante. Les possibilités de déplacement conditionnent pour une large part, la participation à la vie sociale.

Elles sont en Martinique un facteur limitant. L'acuité du problème du transport n'offre pas de perspectives à court terme. Les services existants sont concentrés essentiellement dans l'agglomération du Centre."

Les orientations stratégiques de l'État en matière d'intégration sociale et professionnelle affirment qu'il faut satisfaire les besoins en termes de mobilité des PMR, et donc aménager la voirie et améliorer les transports. L'État prévoit de plus d'associer les associations de personnes handicapées aux communes et communautés d'agglomération pour avoir à terme un impact significatif sur les deux domaines que sont les aménagements publics et les transports collectifs, car "la question des déplacements constitue également un enjeu important".

2.2 Le Schéma Départemental en faveur des Personnes Âgées (SDPA)

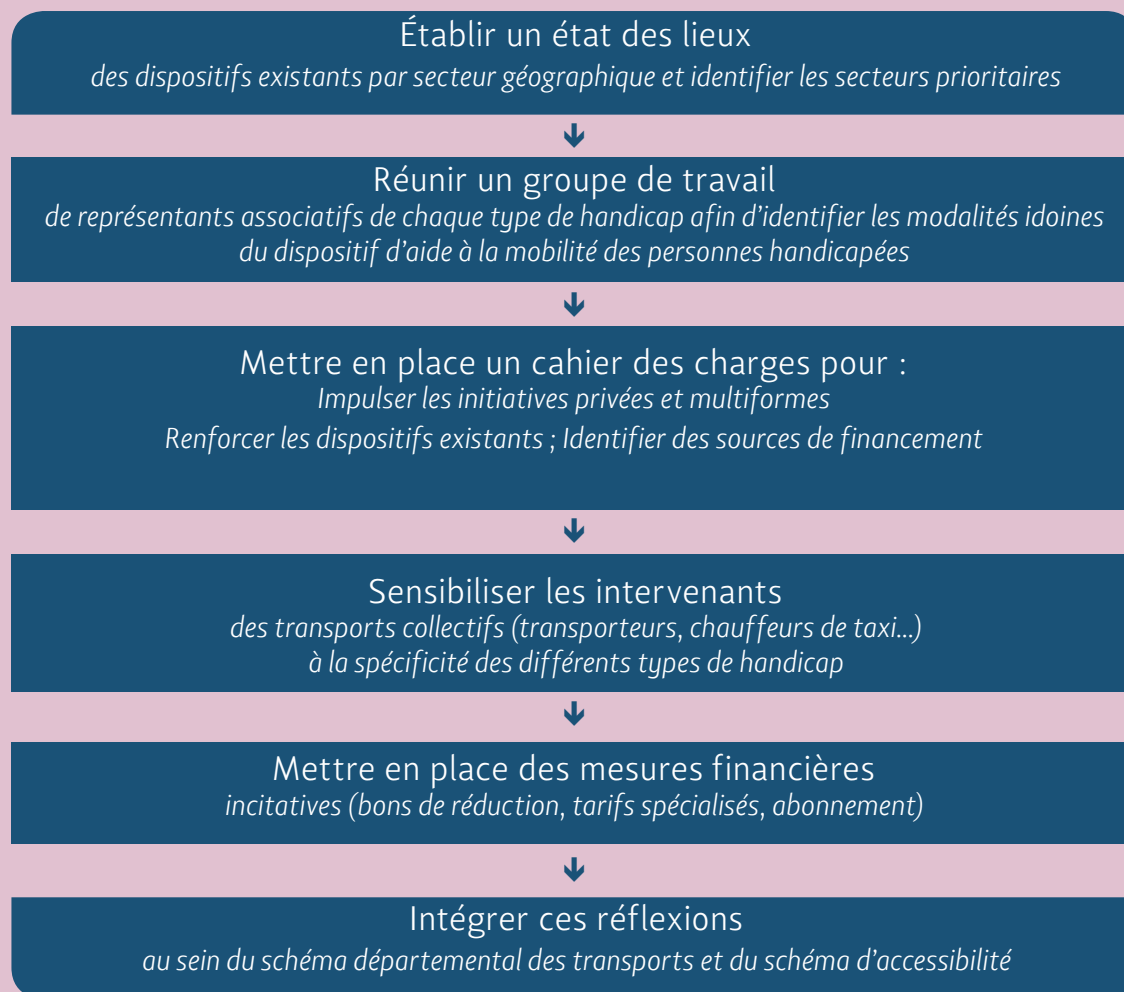
Le Schéma Départemental en faveur des Personnes Âgées de la Martinique, sur le même principe que le SDPH, recense une série d'orientations en faveur des personnes âgées. Suite à une enquête du Conseil Général auprès des personnes âgées vivant à domicile en Martinique (2008), il apparaît que :

- ✦ 12 % des sondés utiliseraient des services de transports. Il existe de plus une forte demande, puisque 14 % des personnes interrogées affirment avoir besoin de services de transport alors qu'elles n'y ont pas accès.
- ✦ Il y a une véritable attente en matière d'adaptation des logements et transports.

Les orientations en matière de transport sont reprises dans l'axe 1 "Améliorer le cadre de vie des personnes âgées et assurer la reconnaissance des métiers du maintien à domicile", action 5 "mettre en place des solutions de transport adaptées aux besoins des personnes handicapées et des personnes âgées", transversale aux secteurs des personnes âgées et du handicap.

ZOOM SUR...

Modalités de mise en œuvre des actions relatives aux déplacements dans le SDPH et SDPA



Les bénéfices attendus pour ces deux schémas sont de faciliter les déplacements des personnes âgées et en situation de handicap pour leur permettre de lutter contre l'isolement qu'elles peuvent connaître et favoriser l'insertion professionnelle pour les PMR.

En 2012, on constate cependant qu'aucune avancée n'a été recensée sur la mise en œuvre des actions inscrites dans ces schémas.



□ Le contexte législatif et réglementaire

Les points de repères législatifs

1982 LOI D'ORIENTATION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (LOTI) ORGANISATION DES SERVICES DE TRANSPORT	1993 LOI SAPIN MISE EN CONCURRENCE DES MARCHÉS DE TRANSPORTS COLLECTIFS PUBLICS	1996 LOI SUR L'AIR ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE (LAURE) UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE DANS LES TRANSPORTS : PDU ET ITINÉRAIRES CYCLABLES	2000 LOI SOLIDARITÉ ET RENOUVELLEMENT URBAINS (SRU) RENFORCEMENT DES PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS ET CRÉATION DU SYNDICAT MIXTE SRU	2005 LOI POUR L'ÉGALITÉ DES DROITS ET DES CHANCES ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE AUX TRANSPORTS ET ESPACES PUBLICS	2010 LOI GRENELLE II ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT	2010 CODE DES TRANSPORTS SIMPLIFICATION DU DROIT EN MATIÈRE DE TRANSPORTS
--	---	--	--	--	---	---

La question des transports en France est devenue un problème récurrent à partir du XX^e siècle. En effet, dès 1934 un décret-loi sur la coordination des transports ferroviaires et routiers est édicté. Cette question des transports va dès lors faire l'objet d'une législation fournie et détaillée qui aboutit en 2010 à la création du Code des Transports (CT), dans une volonté de simplification du droit français (Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010). Texte de référence en la matière, il codifie en effet un certain nombre d'articles de lois et codes relatifs à la question des transports, intégrant notamment les codes de l'aviation civile, des ports maritimes et du travail maritime.

I. LA LOTI

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs, dite LOTI, marque la nécessité de légiférer sur la question du transport public notamment, à un moment où le développement de la voiture semble ne pas avoir de limite. La LOTI est parfois considérée comme le texte fondateur en matière de transport en France, fixant notamment les principes généraux de l'organisation des services publics de transport.

Le principe "fondateur" de la LOTI exprimé en son article 1, affirme que *"le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité"*, tout en donnant à l'utilisateur le *"droit de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix"*. Le transport devient donc une véritable mission de service public.

Cette loi donne également la possibilité aux Autorités Organisatrices de Transports (AOT) de créer des Plans de Déplacements Urbains (PDU) dont l'objectif est, à l'origine, *"une utilisation plus rationnelle de la voiture et [...] la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun"*.

Cette loi évoque la promotion des transports collectifs et des modes alternatifs, mais les moyens de dissuasion pour l'utilisation de la voiture particulière ne sont pas réellement affichés. Depuis les années quatre-vingt, d'autres documents officiels sont venus compléter la LOTI pour préciser la législation et la réglementation en matière de transport de personnes et de marchandises quelque soit le mode (terrestre, maritime ou aérien). Selon le code des transports (art L1221-1), *"l'institution et l'organisation des services de transports publics réguliers et à la demande sont confiées, dans les limites de leurs compétences, à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements en tant qu'autorités organisatrices"*.

1. Le transport routier de personnes est très encadré

1.1 L'organisation : les AOT

Le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), définit clairement les missions des autorités organisatrices de transport (AOT) qui sont :

- ✦ d'organiser le transport public,
- ✦ créer des dessertes,
- ✦ choisir des modes de gestion et des modes techniques d'exploitation des services,
- ✦ établir une tarification,
- ✦ contractualiser des conventions avec les transporteurs,
- ✦ de réaliser et gérer les infrastructures et tous les équipements affectés au transport.

Plusieurs niveaux de gouvernance existent avec des compétences spécifiques à chaque AOT. Pour ce qui concerne la Martinique, si trois échelons de collectivités sont représentés sur le territoire, (cf. tableau ci-dessous), c'est le Département qui a la compétence transport.

Néanmoins, d'après la loi n°2011-884 du 27 juillet 2011 relative aux collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, la Collectivité Territoriale de Martinique succédera au Département et à la Région Martinique par addition de ces deux entités et de leurs compétences d'ici 2014. Cette nouvelle collectivité aura donc la compétence transport dévolue actuellement au Département.

Compétences des différentes autorités organisatrices de Transport

AOT	Commune et Groupement	Département	Région
Champs de compétence	Transport public urbain dans le Périmètre de Transport Urbain (PTU)	- Transport public routier interurbain - Transport maritime - Transport de scolaires handicapés	- Transport collectif ferroviaire régional - Transport routier à l'échelle régionale - Dans les Région d'outre-mer : les services assurant les dessertes essentielles au développement économique
	Transport à la Demande (TAD) Transport scolaire		

Source : Code des Transports
Réalisation : Lou Vignaud, ADUAM, 2012



1.2 Le financement du transport urbain de personnes

Le versement transport (VT) est une taxe qui est levée par les autorités organisatrices de transport sur les entreprises de plus de neuf salariés localisées dans le PTU dans l'optique de financer les transports en commun.

L'article 55 de la loi Grenelle II modifie le Code général des collectivités locales (CGCT) et ouvre la possibilité, hors île-de-France, de lever le versement transport (VT) dans les territoires de moins de 10 000 habitants comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques et de majorer de 0,2 points le VT pour ceux de plus de 10 000 habitants comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques.

Le Fonds d'Investissement Routier et de Transport (FIRT) est une taxe spécifique de consommation sur les carburants. Les recettes sont affectées aux mesures d'amélioration du réseau routier.

La Région assure la gestion des recettes de cette taxe et la répartition entre les différentes collectivités. Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) regroupant plus de 50 000 habitants et ayant mis en place un service de transport urbain sont également éligibles au versement d'une part de cette taxe.

ZOOM SUR...

Les taux du VT

D'après l'article art. L2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public, dans la limite de :

- ✘ **0,20 %** des salaires lorsque la population est inférieure à 10 000 habitants et que le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques
- ✘ **0,55 %** des salaires lorsque **la population est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants** ;
- ✘ **0,85 %** des salaires lorsque la population est comprise **entre 50 000 et 100 000 habitants** et que l'autorité organisatrice des transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en site propre ;
- ✘ **1 %** des salaires lorsque la population est **supérieure à 100 000 habitants** ;
- ✘ **1,75 %** des salaires lorsque la population est **supérieure à 100 000 habitants** et que l'autorité organisatrice des transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé.

Toutefois, **les communautés de communes et communautés d'agglomération ont la faculté de majorer de 0,05 %** les taux maxima sus mentionnés. Cette faculté est également ouverte aux communautés urbaines, aux métropoles et aux autorités organisatrices de transports urbains auxquelles a adhéré une communauté urbaine, une métropole, une communauté d'agglomération ou une communauté de communes. De plus, *“dans les territoires comprenant plus de 10 000 habitants et une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens du code du tourisme, le taux applicable peut être majoré de 0,2 %.*

1.3 Certaines spécificités des DOM sont prises en compte

Le Règlement Européen du 23 octobre 2007 sur les obligations de service public (OSP) laisse aux autorités organisatrices le libre choix du mode de gestion des services de transport. En effet, une AOT a le choix entre assumer directement le service public de transport, ou alors déléguer sa gestion à un organisme spécifique du secteur public ou à un organisme relevant du droit privé.

Dans le premier cas, l'AOT peut exécuter le service public de transport par ses propres moyens ou alors l'attribuer à un opérateur interne juridiquement distinct de la collectivité sous conditions :

- la collectivité doit exercer sur l'opérateur interne un contrôle similaire à celui qu'elle exerce sur ses propres services ;

- l'opérateur doit réaliser l'essentiel de son activité avec la collectivité actionnaire dans le cadre de prestations dites "in house".

Le contrat peut être directement attribué à l'opérateur pour des contrats inférieurs à 1 million €/an (ou 300 000 km/an) ou inférieurs à 2 millions € (ou 600 000 km/an) s'il s'agit de petites et moyennes entreprises (PME) n'exploitant pas plus de 23 véhicules.

Notons que les seuils de la loi Sapin en droit français sont très nettement inférieurs : 106 000 € HT sur la durée totale du contrat ou 68 000 € HT par an sur 3 ans maximum. Dans le deuxième cas, l'AOT délègue à un opérateur la gestion de son service public de transport. Le contrat de transport peut être conclu sous 2 formes juridiques selon le mode de rémunération retenu : Marché Public ou Délégation de Service Public (DSP).

> MÉMO SUR... LA LOI SAPIN

Les AOT peuvent déléguer le service de transport public à un transporteur. Dans ce cas, la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, dite loi SAPIN, s'applique.

Elle affirme dans son article 38 que dans toute procédure de passation de contrat de gestion déléguée d'un service public de transport doit être mise en place une procédure de publicité permettant la présentation d'offres concurrentes.

La démarche de mise en concurrence se fait en quatre étapes :



Si le contexte actuel fait état d'une généralisation de la contractualisation entre collectivités et opérateurs en gestion déléguée, y compris dans les cas d'attribution directe aux entités considérées comme des opérateurs internes, la tendance est au retour de la gestion directe notamment au travers des Sociétés Publiques Locales (SPL).

Il existe quelques mesures particulières aux Départements d'Outre-Mer (DOM) pour tenir compte de leurs spécificités. Notamment, l'article L3511-1 du Code des Transports assouplit la réglementation pour les transports publics de moins de 9 places permettant ainsi de cadrer l'activité des artisans taxis collectifs, plus communément dits "taxicos", qui utilisent des véhicules adaptés aux caractéristiques physiques du territoire.

"Dans les départements d'outre-mer, les conditions d'accès à l'activité de transporteur public routier de personnes sont aménagées en ce qui concerne les conditions de capacité professionnelle et de capacité financière pour les artisans exploitant personnellement un véhicule automobile comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, ou pour les entreprises qui n'utilisent qu'un seul véhicule de ce type."

1.4 Le transport scolaire

Le transport scolaire est défini dans le Code de l'Éducation (CE) comme un service public régulier, dont l'organisation et le fonctionnement sont à la charge du Département. À l'intérieur des PTU, une convention est passée entre l'AOT et le Département, fixant les conditions de financement du transport scolaire au sein du périmètre.

Par convention, l'organisation des transports scolaires peut être confiée par le Département ou l'AOT à des communes, les établissements publics de coopération intercommunale, les syndicats mixtes, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves et associations familiales.

Enfin, si le transport est organisé par l'établissement d'enseignement et qu'il est réservé aux élèves et personnels, on parle alors de service privé de transport routier non urbain de personnes.

Concernant les élèves en situation de handicap, l'article R213-13 du CE définit que le transport de ces élèves relève de la compétence du Conseil Général. Cependant, si un élève en situation de handicap

ne peut accéder à l'établissement scolaire le plus proche, c'est la collectivité responsable de l'établissement qui a la charge du transport de l'élève, c'est-à-dire la commune pour les écoles, le Département pour les collèges et la Région pour les lycées.

Par délibération du 18 novembre 2010, le Conseil Général de Martinique prévoit que dans le cas où le transport d'un élève handicapé, dont le taux d'invalidité avéré est supérieur à 50 %, est assuré par sa famille, il doit lui verser une indemnité kilométrique à hauteur de 0.49 €/km.

2. Le flou juridique du transport maritime s'est clarifié en 2010

Jusqu'à une période très récente, aucune autorité organisatrice n'avait été désignée pour le transport maritime interurbain de personnes dans les textes. Le Code des Transports (CT) paru en 2010, est venu clarifier le contexte du transport maritime. En effet, l'article L5431-1 du CT assigne clairement au Conseil Général la charge d'organiser les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles.

Une spécificité des Départements d'Outre-Mer en matière de transport maritime de marchandises concerne les règles relatives aux transports réservés entre les ports des départements d'outre-mer et ceux de la France hexagonale, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin et entre les ports des départements d'outre-mer entre eux.

Elles sont fixées par l'Article 258 du code des douanes qui stipule que ces transports doivent être réalisés uniquement par des navires exploités par des armateurs d'un État membre de la Communauté Européenne ou ayant pris part à l'accord sur l'Espace économique européen.

Les affaires maritimes peuvent cependant déroger à cette règle pour qu'un navire assure un transport déterminé.

> MÉMO SUR... LE TRANSPORT INTER-ÎLES

Dans le Code des Transports (art. L5431-2), les conditions du transport inter-îles sont définies comme suit :

“La collectivité territoriale organisatrice en charge du transport maritime régulier public peut fixer des obligations de service public concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à offrir le service et la tarification pour les services réguliers à destination des îles ou entre îles. Ces obligations de service public s'appliquent de façon non discriminatoire à toutes les entreprises. Elle peut en outre conclure, sur une base non discriminatoire, des contrats de service public afin que soit fourni un niveau de service suffisant”.

Ces contrats peuvent, en particulier, porter sur :

- 1° Des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité ;
- 2° Des services de transport complémentaires ;
- 3° Des services de transport à des prix et des conditions déterminées, notamment pour certaines catégories de personnes ou pour certaines liaisons ;
- 4° Des adaptations des services aux besoins effectifs.

3. Le transport aérien est régi par des règles internationales

La réglementation en matière de transport aérien de personnes est régie par des règles internationales. D'après les dispositions de l'article L131-1 du Code de l'Aviation Civile, on retiendra que "les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus des territoires français". Cependant, le trafic aérien doit s'adapter aux conditions particulières liées à la situation extra-périphérique et de département d'outre-mer de la Martinique, malgré l'absence de législation particulière.

Depuis la loi n°2009-594 du 27 mai 2009 pour le Développement Économique des Outre-Mer (LODEOM), une politique nationale de continuité territoriale a été adoptée puis reprise depuis par le code des transports. Le dispositif de continuité territoriale mis en place en Martinique consiste en une aide, pour les résidents martiniquais qui souhaitent se déplacer vers l'hexagone, pour l'achat d'un billet aller/retour valable une fois par année civile.

Tout comme le transport aérien de personnes, le transport aérien de marchandises est soumis à des règles internationales. En particulier, la Convention de Varsovie, signée le 12 Octobre 1929, propose l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Elle règle notamment les rapports juridiques des transporteurs ainsi que leur responsabilité.

La seconde Convention, dite de Montréal, a été signée le 25 septembre 1975. Elle modifie en partie la Convention de Varsovie. Dans sa version du 28 mai 1999, elle précise notamment les responsabilités ainsi que les indemnisations que doivent verser les transporteurs en cas de dommage (mort ou lésion subie par des passagers).



Crédit photo : Christelle Célestine, ADUAM, 2012

Que dit le Code des transports (articles L1803-2, 3, 4) ?

"Les personnes ayant leur résidence habituelle en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique, à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à La Réunion, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Wallis-et-Futuna peuvent bénéficier, sous condition de ressources, du fonds de continuité territoriale, qui finance des aides à la continuité territoriale (aide destinée à financer une partie des titres de transport des personnes entre leur collectivité de résidence et le territoire métropolitain) ainsi que des aides destinées aux étudiants de l'enseignement supérieur, aux élèves du second cycle de l'enseignement secondaire et des aides liées aux déplacements justifiés par la formation professionnelle en mobilité."

Aide pour la continuité territoriale : les conditions d'accès 2012 en Martinique



NB : Le quotient familial s'obtient en divisant le revenu annuel net global imposable par le nombre de parts du foyer fiscal

II. ENVIRONNEMENT ET TRANSPORTS : UNE LÉGISLATION RÉCENTE

Le développement de la Martinique n'est pas contradictoire avec la protection de l'environnement à condition qu'elle s'accompagne d'une politique forte et cohérente de gestion économe des ressources naturelles, de lutte contre la pollution, et de prévention des atteintes irréversibles aux milieux écologiques et aux sites. Cette prise en compte de l'environnement est tout à fait essentielle dans le domaine sensible des déplacements. Les impacts sur le milieu naturel (mangroves notamment), sur les activités humaines et le cadre de vie commencent à être mis en évidence.

1. La première prise en compte des transports dans les questions environnementales dans les années 1990 : la LAURE

La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), rend le Plan de Déplacements Urbains (PDU) obligatoire dans les Périmètres de Transports Urbains (PTU) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Elle précise dans son article 28.1 au moins six orientations pour les PDU :

- ✦ Diminuer le trafic automobile ;
- ✦ Développer les transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants ;
- ✦ Aménager et exploiter le réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, en favorisant la séparation modale ;
- ✦ Organiser et revoir la tarification du stationnement sur le domaine public ;

- ✦ Repenser le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- ✦ Encourager les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

L'article 20 de la LAURE (qui renvoie au Code de l'Environnement depuis 2000) affiche la promotion des modes de déplacements doux et notamment le vélo : lors *“des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.”*

2. La loi SRU renforce les orientations de la LAURE

La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains, dite loi SRU, s'intéresse à la question des déplacements en venant renforcer le rôle du PDU, le rendant plus contraignant que précédemment complétant ainsi les orientations prévues par la LAURE. La loi SRU préconise ainsi le partage modal de la voirie pour assurer la sécurité de tous et notamment des usagers des modes doux (piétons et cyclistes).

Dans une optique de développement durable intégrant l'aspect social à la thématique des transports, l'article 123 de la loi SRU veut favoriser l'accès aux transports urbains à un public à faibles revenus, en proposant la mise en place d'une tarification réduite d'au moins 50 % sur les réseaux de transports urbains.



Afin de répondre aux nouveaux besoins de déplacements des usagers dus au phénomène de périurbanisation qui contribue à l’allongement des migrations quotidiennes, le Sénat a proposé que la loi SRU permette à plusieurs AOT de se réunir dans un syndicat

mixte de transport (SMTC SRU, cf. zoom sur...). Cette mesure vise à faciliter les déplacements quotidiens, qui ne se limitent pas toujours au périmètre de transport urbain (PTU). Fin 2011, 12 syndicats mixtes ont été créés en France depuis la parution de la loi SRU.

Les Syndicats Mixtes loi SRU

SMTc SRU	Compétences facultatives	Taux de VTa
Syndicat Mixte des Transports des Alpes Maritimes (SYMITAM)	-	-
Syndicat Mixte de Transport en Commun de l’Hérault (SMTCH)	organisation des services de transports urbains	De 0,4 à 0,5 %
Syndicat Mixte des Transports en Commun de l’Oise (SMTCO)	-	De 0,2 à 0,4 %
Syndicat Mixte de la Mobilité Durable (SYMODO) de Charente Maritime (ex SMCTCM)	-	-
Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy (SMTS)	organisation des services de transports suburbains et à la demande	-
Syndicat Mixte pour l’Intercommunalité des Transports de l’Agglomération Mancelle (SMITAM)	organisation des services de transports inter PTU	0,5 %
Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT - Nord Pas de Calais)	-	-
Syndicat Mixte des Transports Publics du Bassin d’Alès (SMTBA)	gestion des équipements et infrastructures	0,5 %
Syndicat Mixte des Transports de l’Est de l’Étang de Berre (SMITEEB)	organisation des services de transports inter PTU et à la demande	-
Syndicat Mixte des Transports des Bouches du Rhône (SMTBR)	NR*	NR*
Syndicat Mixte des Transports Fil Vert (Tarbes)	NR*	0,30 %

* NR : non renseigné

Près de la moitié de ces syndicats mixtes exercent des compétences facultatives essentiellement tournées vers l’organisation de services de transports. Néanmoins, tous n’ont pas instauré de Versement Transport additionnel (VTa), les financements provenant des contributions des membres.

Dans le cadre de la démarche de Réforme des Transports, un groupe de travail dédié aux réflexions sur les questions de gouvernance globale et de complémentarité des réseaux a étudié la faisabilité sur la mise en place d’une telle structure sur le territoire.

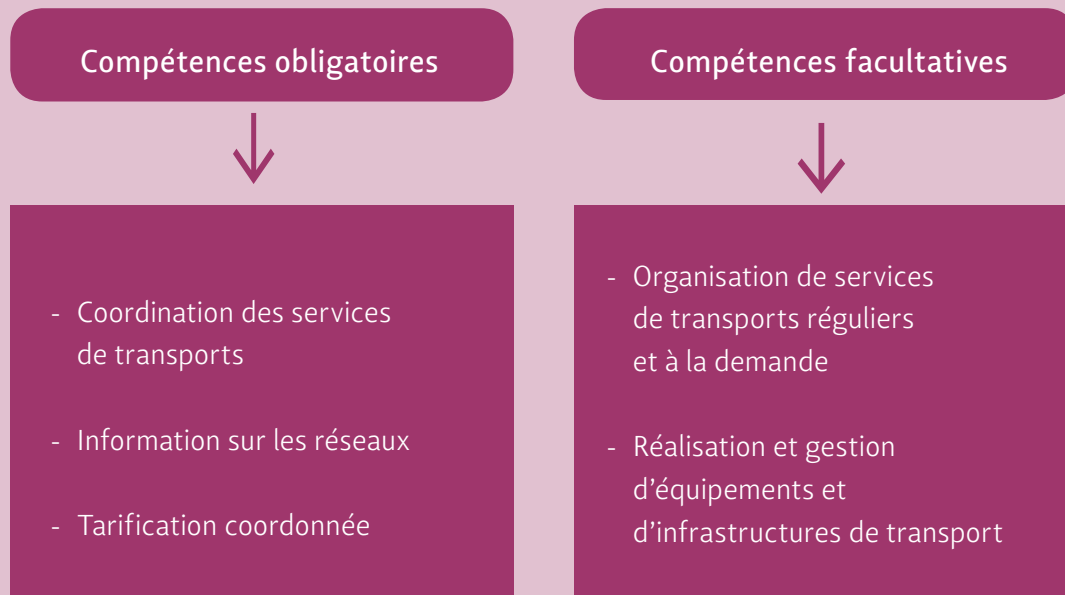
Les premiers travaux ont fait apparaître plusieurs constats :

- ✦ seule la Communauté de Communes du Nord de la Martinique (CCNM) serait assujettie au VTa, ce dernier ne pouvant s’appliquer sur les PTU de plus de 100 000 habitants. Or, le PTU de la CACEM et celui de l’Espace Sud ont chacun plus de 100 000 habitants ;
- ✦ les recettes de cette taxe sur la partie du territoire la moins pourvue en entreprises de plus de neuf salariés ne suffiraient qu’à honorer les dépenses de fonctionnement du Syndicat Mixte ;
- ✦ il serait donc difficile pour cette structure de sortir du cadre de ses compétences obligatoires et ainsi porter des projets tels que l’organisation de services de transports.

ZOOM SUR...

Le Syndicat Mixte Loi SRU

L'objectif de ce syndicat est de rendre plus attractif l'utilisation des réseaux de transports en les unifiant et les harmonisant.



Source : Loi SRU, 2000 • Réalisation : Christelle Célestine, ADUAM, 2012

La loi SRU précise que les syndicats mixtes SRU peuvent être financés via un versement transport additionnel (VTa) applicable dans tout **“espace à dominante urbaine d’au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l’organisation des transports urbains”**. Ce versement transport doit être inférieur à 0,5 % et ne doit pas empiéter sur les VT urbains déjà institués sur les PTU.

Le groupe de travail a donc conclu que la mise en place d’une telle structure sur le territoire, participerait à la complexification des niveaux de gouvernance déjà en place.

3. Les lois Grenelle : vers une conception intégrée du développement durable dans les transports

L’objectif du législateur est d’assurer une cohérence d’ensemble de la politique de transports, pour les voyageurs et les marchandises, en respectant les engagements écologiques. Pour y parvenir, la loi Grenelle II préconise de faire évoluer les infrastructures de transport et les comportements. Il s’agit de mesures essentiellement d’ordre “réglementaire”, au

coût économique et administratif très limité. Grenelle II a introduit des dispositifs incitatifs pour **moderniser les péages autoroutiers** comme développer les péages sans arrêt sur les autoroutes afin de réduire les bouchons et de fluidifier le trafic ou moduler les tarifs des péages en fonction des performances environnementales des poids lourds. La loi encourage également l’expérimentation du péage urbain dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants.

À travers ce texte il s’agit de **développer les véhicules électriques et hybrides rechargeables** en encourageant la création et l’entretien des infrastructures de charge nécessaires à l’usage de ces véhicules, pour les collectivités locales, les habitations et les lieux de travail.

Afin de développer des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises, Grenelle II procède essentiellement d'une clarification juridique des responsabilités qui donnera les moyens aux autorités portuaires de massifier leur desserte et contribuera au développement du fret ferroviaire.

Les mesures favorisant le **développement des transports collectifs urbains et interurbains** concernent plus particulièrement la Martinique. Pour ces derniers, la loi Grenelle II vise à :

- unifier la gouvernance des transports en outre-mer,
- clarifier les compétences autorités organisatrices de transport afin d'améliorer la planification et la gestion de tous les modes de transports,
- accélérer la réalisation des projets de transports collectifs urbains en étendant la possibilité

d'avoir recours à une procédure d'urgence pour construire des infrastructures de transport collectif,

- développer le recours à l'auto-partage¹ en créant un label spécifique,
- instituer, sous certaines conditions, une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs en site propre (cf. zoom sur...)
- favoriser l'adhésion d'un syndicat mixte de transports à un syndicat mixte SRU,
- donner aux communautés de communes et d'agglomération la compétence pour organiser un service de mise à disposition de vélos en libre-service

Les mesures en faveur du transport dans la loi Grenelle II

	Mesures
Développement des transports collectifs urbain et périurbains	<ul style="list-style-type: none"> - Développement du stationnement payant/ limité pour favoriser l'accès aux transports publics - Compétence transport obligatoire pour les Communautés d'Agglomération et Communautés Urbaines - En Guadeloupe, Martinique et Guyane, une AOT unique peut être désignée et un périmètre unique de transports délimité par décret - L'autopartage est une pratique reconnue dans un texte de loi - Encadrement du versement transport
Péages autoroutiers	<ul style="list-style-type: none"> - Organisation des péages autoroutiers
Développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises	<ul style="list-style-type: none"> - Organisation du système ferroviaire - Instauration de péages urbains dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants.

Source : Loi Grenelle II
Réalisation : Lou Vignaud, ADUAM, 2012

¹ L'auto-partage est un système par lequel une société, une agence publique, une coopérative, une association ou même un individu met à la disposition des membres du service d'autopartage une flotte de véhicules.

ZOOM SUR...

La taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs en site propre

Sur l'idée que la mise en œuvre d'une infrastructure de transport participe à la valorisation des biens immobiliers desservis et qu'une partie de cette plus value "peut retourner" à la puissance publique. L'article 64 de la loi Grenelle complète le Code général des Impôts en donnant la possibilité aux autorités organisatrices des transports urbains, hors Ile de France, d'**"instaurer une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou (...) d'une déclaration de projet"**.

La taxe est "**destinée exclusivement au financement de la réalisation, du réaménagement ou de la modernisation des équipements et infrastructures de transport**". Elle est affectée au budget de l'AOT ou, lorsqu'elle est instituée par l'État, à l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF). L'entrée en vigueur de la taxe ne peut intervenir plus de 2 ans après la publication ou l'affichage de la DUP (déclaration d'utilité publique). La taxe est éligible pendant 15 ans au maximum, la date d'entrée en vigueur et sa durée de mise en œuvre étant précisées dans la délibération qui l'institue.

Cette taxe s'applique à la première "cession à titre onéreux de terrain nu ou d'immeuble bâti" intervenue après la mise en service de l'infrastructure concernée. Un certain nombre d'exclusions sont définies par le texte :

- ventes à certains organismes d'habitat social comme les organismes HLM et ventes à certains organismes publics en vue d'une cession à l'un de ces organismes,
- transferts de propriété dans le cadre d'expropriation,
- ventes par les gestionnaires d'infrastructures de transports collectifs ferroviaires ou guidés, ventes de terrains déjà soumis à taxation car rendus constructibles du fait de leur classement par un PLU ou par un document d'urbanisme,
- 1^{er} vente en l'état futur d'achèvement (VEFA),
- 1^{er} vente après l'achèvement d'immeubles bâtis lorsqu'il n'y a pas eu de VEFA. Elle est due par le vendeur.

Le périmètre de la taxe est défini par l'AOT : il est au plus de 1 200 m "autour d'une station de transports collectifs créée ou desservie par la nouvelle infrastructure de transport ou d'une entrée de gare ferroviaire".

Le taux de la taxe est défini par la loi. Il varie en fonction de la situation des biens concernés :

- s'ils sont entièrement situés à moins de 800 mètres d'une entrée de gare de voyageurs prévue pour le projet d'infrastructure au titre duquel la taxe est instituée, le taux est de 15 % pour les AOTU, 5 % pour la Région, 5 % pour l'État ;
- s'ils sont entièrement situés entre 800 et 1 200 mètres d'une entrée de gare, le taux est de 7,5 % pour les AOTU, 2,5 % pour la Région, 2,5 % pour l'État.

Le montant total de ces taxes ne peut excéder 5 % du prix de cession.

Pour juger de l'opportunité d'utiliser ces nouveaux modes de financement, les AOT doivent identifier les travaux qu'ils permettront de financer pour atteindre les objectifs de développement durable découlant du Grenelle de l'environnement.

Certains pays ont développé des systèmes de taxation de la plus-value foncière, soit par la revente de terrains à la suite de la mise en place d'une infrastructure de transport (Brésil, Danemark, etc.), soit par le développement d'activités commerciales et immobilières autour des projets d'infrastructures (Japon, Turquie, USA, etc.).

Ainsi, le métro de Copenhague a été financé à 50 % par la vente de terrains pour un montant total de 800 M€, le reste étant financé par les impôts fonciers et les recettes tarifaires. À Londres, on a assisté à une hausse des prix des terrains dans un rayon de 900 m autour de chacune des 11 nouvelles stations de la ligne de métro Jubilee valorisée à 13 Md£ pour un coût de construction de la ligne de 3,5 Md£. En France, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France a fait une simulation du rendement de cette taxe pour le projet de rocade de transport en commun défini au Sdrif. Selon les hypothèses de calcul, ce rendement aurait été d'environ 1 millions d'euros par an.

III. L'ACCESSIBILITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT, UNE NOUVELLE PRÉOCCUPATION DU LÉGISLATEUR

“Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens” (Code des Transports, art. L1111-1).

1. La loi pour l'égalité des droits et des chances comme texte de référence

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 apporte une définition claire du handicap :

“constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant.”

Elle identifie alors 4 grands types de handicaps :



- Personnes **déficientes motrices**, utilisatrices d'un fauteuil roulant,



- Personnes ayant des **déficiences auditives**, incluant la surdité et les malentendants,



- Personnes ayant des **déficiences visuelles**, incluant la cécité et les malvoyants,



- Personnes ayant des **déficiences intellectuelles**, incluant les troubles psychiques et mentaux.

La loi pour l'égalité des droits et des chances étend son domaine d'influence à la question des déplacements, dans son volet sur “l'accessibilité des lieux publics et la participation à la vie citoyenne”. Pour garantir la participation des personnes handicapées à la vie de la cité, elle crée des obligations de mise en conformité.

Ainsi, l'ensemble des bâtiments publics et les transports publics devront être rendus accessibles aux

personnes en situation de handicap d'ici le 12 février 2015 au plus tard de même que tous les bâtiments collectifs neufs.

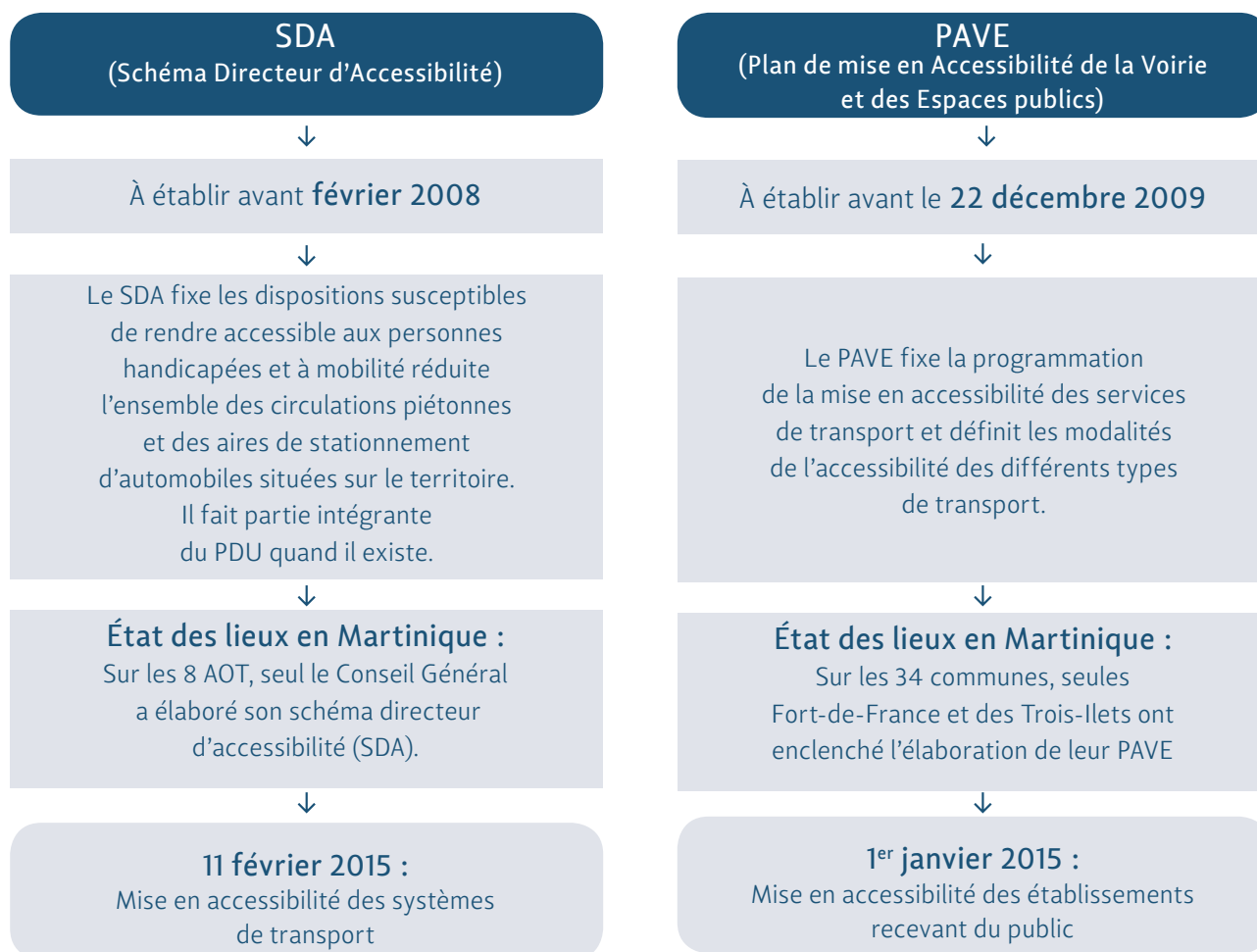
D'autres dispositions prévues par l'article L2143-3 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) viennent renforcer les mesures de la loi de 2005, afin de connaître l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. En effet, doivent être créées :

- ✦ une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées dans les communes de 5 000 habitants et plus,
- ✦ une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées dans les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de 5 000 habitants et plus qui sont compétents en matière de transports ou d'aménagement de l'espace.

Notons que les communes membres des EPCI peuvent confier à la commission intercommunale toute ou partie de ses missions. Néanmoins, si les deux commissions coexistent, elles doivent veiller à être cohérentes entre elles.

Depuis l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, la loi pour l'égalité des droits et des chances a été reprise dans le Code des Transports (CT).

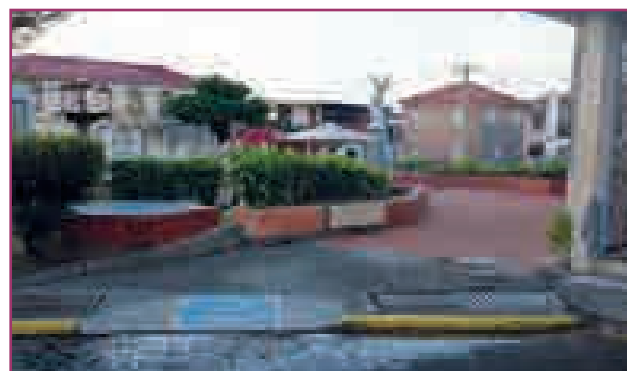
Afin d'encadrer la mise en accessibilité de la chaîne du déplacement (le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité), le législateur a prévu l'élaboration de documents de planification et de programmation : le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) et le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).



Source : Loi pour l'égalité des droits et des chances, 2005, AOT, communes, 2012 • Réalisation : Christelle Célestine, ADUAM, 2012

D'après l'observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle, au 1^{er} juillet 2012 :

- 86 % des commissions communales pour l'accessibilité ont été créées ;
- 73 % des commissions intercommunales ont été créées ;
- 64 % des PAVE sont en cours d'élaboration ou ont été adoptés ;
- 61 % des SDA ont été adoptés tous types d'AOT confondus.



Aménagement pour l'accès aux fauteuils roulants au Carbet

Crédit photo : ADUAM

2. L'accessibilité du transport routier : une obligation européenne

En dehors des dispositions prévues par la loi de l'égalité des droits et des chances de 2005, le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les

collectif aux personnes à mobilité réduite (PMR) dans les mêmes conditions qu'aux autres voyageurs, notamment en matière de prix.

3. Une accessibilité théoriquement obligatoire du transport maritime

La loi de 2005 n'est pas le seul document législatif s'intéressant aux questions d'accessibilité : ainsi, le Parlement européen, dans son Règlement (UE) n°1177/2010 du Conseil du 24 Novembre 2010, concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure, précise que :

“lors de l'adoption de décisions concernant la conception de nouveaux ports et terminaux et dans le cadre de travaux de rénovation majeure, les organismes responsables de ces installations devraient prendre en compte les besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, notamment en ce qui concerne l'accessibilité”.

L'information concernant ce mode de transport doit de plus être accessible à tous et à tous les handicaps.

De plus, l'arrêté du 4 novembre 2011 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires rend l'accessibilité pour tous obligatoire pour les infrastructures et véhicules de Transport Public Maritime (TPM).

4. Transport aérien : les futurs aménagements accessibles

Le règlement européen (CE) n°1107/2006 du Parlement et du Conseil du 5 juillet 2006 s'intéresse aux droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles voyagent via les transports aériens.

Ce règlement précise que les personnes handicapées et à mobilité réduite jouissent de leur libre circulation au même titre que tous les autres citoyens et également dans le cadre de transports aériens. De même, la construction de nouveaux aéroports et la réalisation de réaménagements importants doivent tenir compte de l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Enfin, ce règlement demande également l'accès à l'information ainsi qu'une assistance pour les PMR lors de leurs déplacements en transport aérien.

En cas de manquement aux obligations en matière de transport aérien de ce public, des sanctions sont prévues par le décret n° 2008-1445 du 22 décembre 2008 relatif aux sanctions applicables aux manquements aux obligations en matière de transport aérien des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.



Synthèse

“Regard sur la doctrine” laisse percevoir une organisation des transports des personnes qui, mise en place par couches successives, se traduit aujourd’hui en Martinique par une cohabitation de systèmes qui fonctionnent, mais qui restent “côte à côte”, sans synergie, ni cohérence globale.

Le transport des marchandises n’est pas moins complexe, on en connaît surtout les impacts (ralentissement de la circulation et pollution) et on en saura certainement plus à l’issue de l’étude sur la logistique des transports de marchandises actuellement en cours de réalisation.

D’une façon générale, ces organisations apparaissent largement perfectibles, alors que dans le même temps les textes foisonnent.

Cette 1^{re} partie laisse aussi entrevoir les perspectives qui s’offrent à nous à travers les orientations des documents stratégiques proposés par les élus locaux. Trois sujets y apparaissent comme prioritaires : la question du transport maritime, le TCSP et le transport des marchandises.

Les équipements structurants, le port, l’aéroport sont traités uniquement dans le Programme Opérationnel (PO), le Contrat de Plan État Région Dé-

partement (CPERD) et le Schéma d’Aménagement Régional (SAR) , alors qu’on observe de nouvelles préoccupations plus liées au mode de vie, comme le partage de la voirie, l’espace public, le stationnement, la densification et la question énergétique, notamment dans les documents intercommunaux (Plan de déplacements Urbains-PDU- et Schémas de cohérence Territoriale-SCoT-) ou transversaux (Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)).

Mais le lien direct entre transport et habitat n’existe dans aucun des Programmes Locaux de l’Habitat (PLH) réalisés ou en cours de réalisation, dans lesquels la problématique des transports est totalement absente.

Enfin les préoccupations d’ordre organisationnels telles les liaisons bourg/quartiers et inter quartiers restent essentiellement communales et le report modal n’est évoqué que dans le SRCAE.

La question des transports occupe donc une place importante dans l’ensemble des programmes, plans et schémas examinés, une place qui évolue vers des préoccupations environnementales et sociétales. Cependant, le décalage reste encore important entre les intentions affichées et les réalisations concrètes.

Avant propos

Une meilleure accessibilité à tous les lieux de vie exige une politique des déplacements globale et cohérente : politique de stationnement, partage de la voirie, priorité à la circulation des bus, offre alternative à la voiture particulière...

En partageant l'espace public entre les différents modes de transport, en offrant des alternatives à la seule pratique de l'automobile comme le montrent les exemples qui vont suivre, on créera les conditions d'une plus grande mobilité.

Ce Regard sur les réalisations et projets n'est pas un état des lieux exhaustif de tous les équipements relatifs aux transports et déplacements en Martinique.

Il présente sous forme de fiches synthétiques 16 exemples de réalisations dont l'objectif est de montrer de façon concrète où nous en sommes ; ils sont regroupés par type de transport : terrestre, maritime et aérien.

On observera que les systèmes et infrastructures de transports terrestres de personnes sont très largement répandus sur le territoire et bien représentés : gares, modes doux, transports scolaires...

Notons que pour ce qui concerne les services de transports de voyageurs, leurs principales caractéristiques sont suivies régulièrement par l'Observatoire Territorial des Transports de Martinique (O2TM) qui en publie les résultats annuels.

En matière de transport terrestre de personnes, le projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui doit voir le jour en 2015 a été choisi en sa qualité d'équipement structurant qui viendra bouleverser en partie l'organisation des transports telle qu'elle existe aujourd'hui.

Le transport terrestre de marchandises est le grand absent de cette deuxième partie du fait du manque de données fiables.

Le transport maritime de voyageurs est présenté à travers des exemples pris à différentes échelles : celle de la Baie de Fort-de-France, des îles voisines proches et à une échelle plus vaste dans le cadre des activités de croisière. Le transport maritime de marchandises est illustré à travers *l'exemple de l'activité du Robert à Reynoird*.

Un clin d'œil au transport aérien pour nous rappeler notre insularité. Les exemples choisis mettent en évidence nos fortes relations avec l'Hexagone et nos rapports plus que réservés avec les autres îles de la Caraïbe. Nous avons maintenu la fiche *sur la liaison aérienne Roissy Charles de Gaulle, encore opérationnelle il y a quelques mois et récemment interrompue*.



Le transport **terrestre**

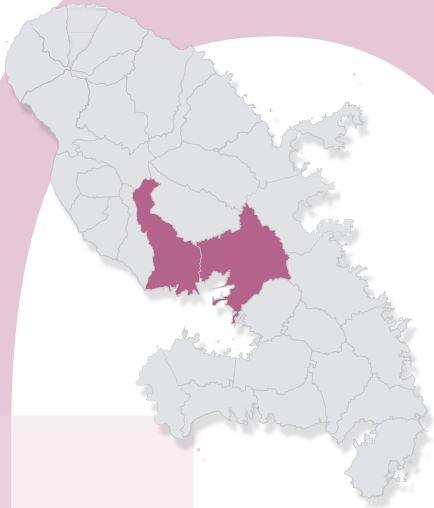




IGN - Bâtopo 2004 au 1/25 000ème

PROJET DE TCSP

FORT-DE-FRANCE / LE LAMENTIN



Credit photo : Région, 2012

Identification

AOT :
Syndicat Mixte TCSP
Maître d'ouvrage statutaire :
Syndicat Mixte TCSP
Maîtres d'ouvrage :
Région Martinique, Département
Martinique et CACEM

Éléments de contexte

Le projet Transport Collectif en Site Propre (TCSP) de Martinique consiste en la création d'une offre de transport en commun sur voie réservée entre Le Lamentin et Fort-de-France. Il vise à répondre à plusieurs enjeux :

- Améliorer les conditions de déplacement des martiniquais avec un service de transport de haute qualité ;
- Réduire les nuisances sur l'environnement générées par l'utilisation prédominante du véhicule particulier ;
- Réorganiser les transports en favorisant les pratiques intermodales et en proposant des tarifs adaptés.

C'est au sein du Syndicat Mixte du TCSP que la Région, le Département et la CACEM se sont réunis, afin de coordonner leurs réflexions et leurs efforts pour la mise en œuvre de ce projet.

Organisation

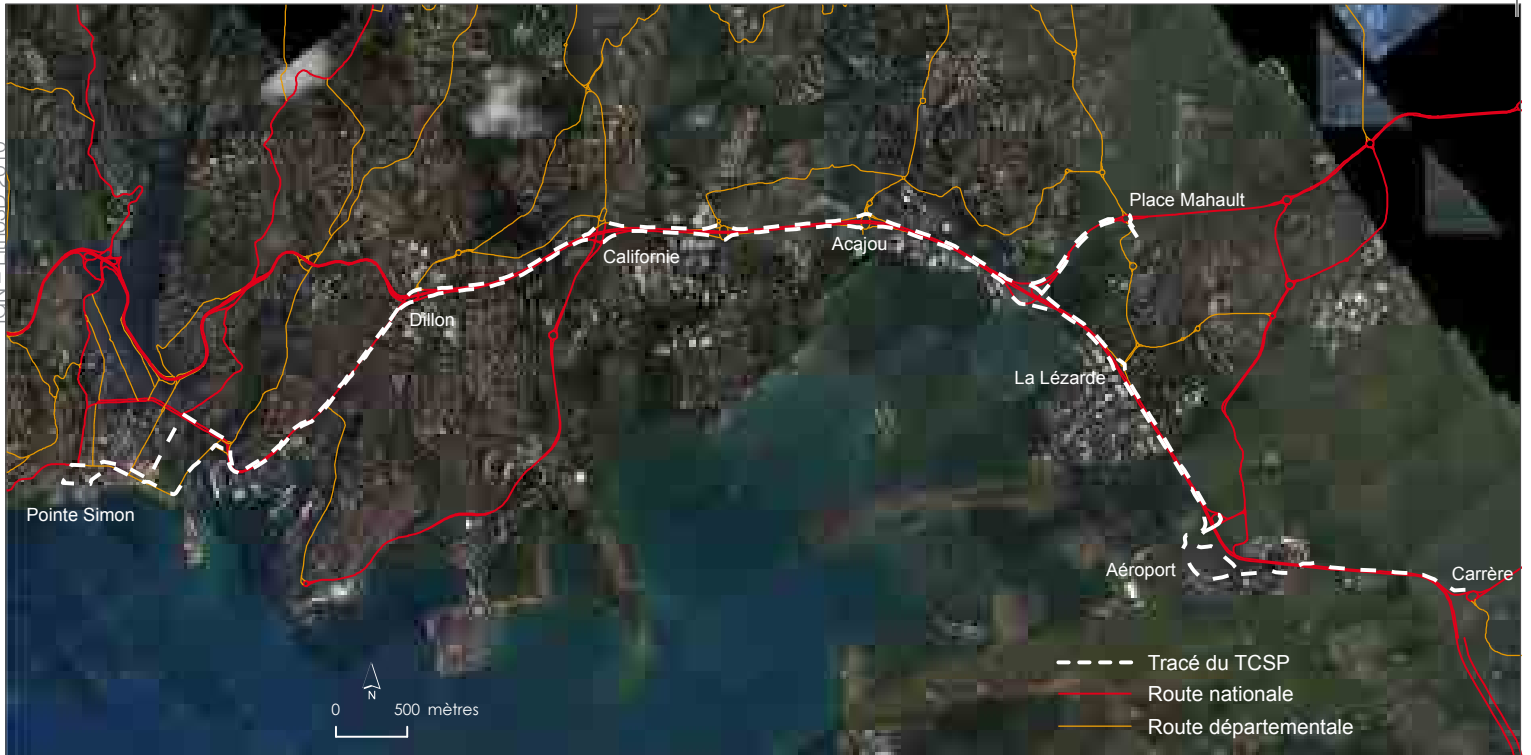
Deux lignes en site propre seront créées:

- **Ligne 1 : "Pointe Simon/Place Mahault"**
 - 9,2 km de site propre et 13 stations,
 - 19 minutes de temps de parcours
 - Un parc-relais de 130 places au pôle d'échange de Mahault.
- **Ligne 2 : "Pointe Simon/Carrère"**
 - 12,8 km de site propre et 15 stations,
 - 26 minutes de temps de parcours
 - Un parc-relais de 500 places sera au pôle d'échanges de Carrère.

Le bon fonctionnement des lignes TCSP nécessitera la réorganisation des réseaux existants :

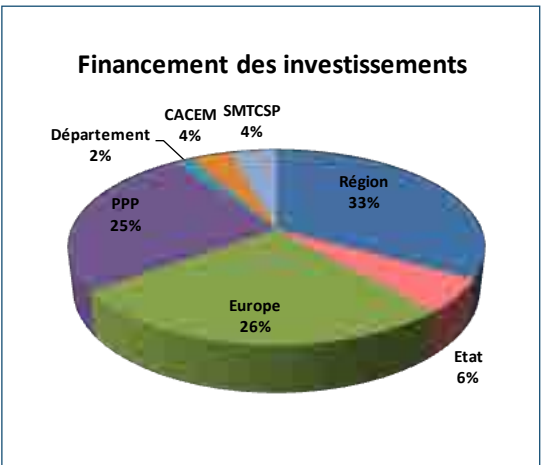
- les lignes interurbaines en provenance du sud et du nord atlantique devront se rabattre vers les pôles d'échanges,
- les lignes du réseau Mozaïk devront être complémentaires à celles du TCSP et la tarification devra être intégrée entre les deux réseaux.

La billettique devra être commune au réseau CACEM et à terme, elle devra être compatible avec les navettes maritimes et les taxis collectifs.



Chiffres-clés

Nombre de lignes	2
Nombre de points d'arrêt	Ligne 1 : 13 Ligne 2 : 15
Capacité du matériel roulant	140 places
Amplitude horaire	Lundi à Samedi : 5h30 à 22h Dimanche et fériés : 6h30 à 22h
Fréquence (Heures de Pointe HP, Heures Creuses HC, Nuit N)	HP : 6 mn HC : 15 mn N : 1h
Fréquentation annuelle (attendue)	9 millions voyageurs
Longueur des voies réservées	Ligne 1 : 9.2 km Ligne 2 : 12.8 km
Date prévisionnelle de mise en œuvre	Décembre 2015
Coût (Investissement)	332 000 000 €



Résultats attendus

L'ambition de ce projet est d'offrir aux usagers un système de transport performant à un prix adapté et d'apporter des solutions et des perspectives aux transporteurs en place par une nouvelle organisation globale du transport.

On estime que le TCSP aura une fréquentation de l'ordre de 38 400 voyageurs par jour.

- L'origine des usagers sera multiple :
- 60 % seront issus du report modal des transports collectifs,
 - 34 % du report modal de la voiture particulière vers le TCSP,
 - 6 % seront des passagers induits.



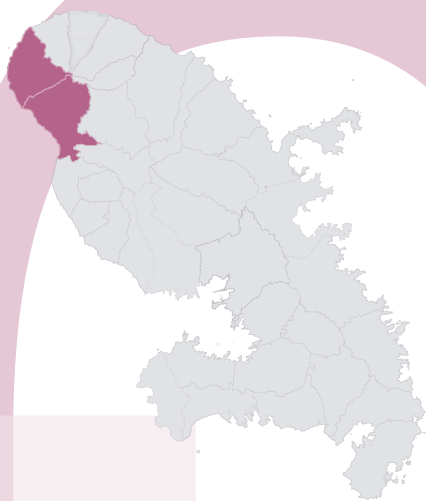
Source : Région, 2012



IGN - Bdtopo 2004 au 1/25 000ème

PISTES CYCLABLES

SAINT-PIERRE / PRÊCHEUR



Identification

Maître d'ouvrage :
Département Martinique
Date de création
2006

Éléments de contexte

Le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables approuvé en octobre 2004 prévoyait la réalisation de 9 kilomètres de voies vertes dans le Circuit Littoral Caraïbe du secteur "Tour de la Pelée".

La création de cet itinéraire a été pensée pour une utilisation touristique et de loisirs. L'objectif est de relier, par les itinéraires proposés, les zones de loisirs (plages, itinéraires de randonnées...) et les sites historiques d'intérêts patrimoniaux (musées, ruines...).

Organisation

Le circuit Littoral Caraïbe suit le tracé de la RD10 partant du Bourg de Saint-Pierre jusqu'au Prêcheur à l'Anse Couleuvre.

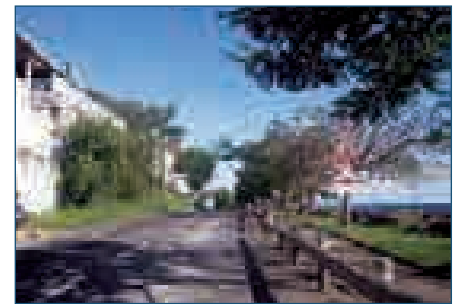
Sur les 9 kilomètres prévus, seuls 1,4 kilomètres de pistes cyclables ont été réalisés.

Le SDIC prévoyait une possibilité d'extension du circuit littoral Caraïbe vers le Carbet dans l'optique d'une diminution du trafic de poids lourds grâce à la mise en place d'un service de transport maritime de matériaux par barges.



Chiffres-clés

Longueur de voies vertes prévues	9 kilomètres
Longueur de voies vertes réalisées	1,4 kilomètres dont : - 1000 mètres linéaires réalisés à la Pointe la Mare - 350 mètres linéaires réalisés à Saint-Pierre
Fréquentation	Faible ou absente
Coût des travaux	900 000 €



À noter

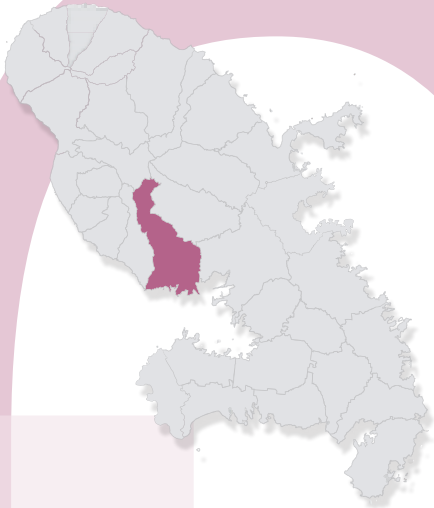
Des difficultés foncières ont été rencontrées notamment au quartier Philomène construit sur les 50 pas géométriques. Une étude parcellaire a été lancée en 2011 avant le début des travaux.

En 2012, le Département a interrompu la programmation des aménagements cyclables pour des raisons conjoncturelles.



GARE MULTIMODALE POINTE SIMON

FORT-DE-FRANCE



Identification

- AOT :**
Département Martinique
- Maître d'ouvrage :**
Commune de Fort-de-France
et Département Martinique
- Maître d'œuvre :**
Département Martinique
- Date de création :**
2003

Organisation

La gare maritime de la Pointe Simon regroupe 32 lignes de transport interurbain radiales et 396 véhicules de transport de type taxis collectifs.

Les usagers disposent d'un service d'accueil et d'information sur site, notamment sur les amplitudes horaires des services. Les lignes sont bien identifiées grâce aux numéros de lignes indiqués ainsi que les communes de destination.

Depuis le nouvel aménagement, on note une amélioration des fréquences de départ et donc une réduction du temps d'attente des passagers.

On y retrouve également deux appontements qui accueillent un service de transport

maritime composé de trois lignes à destination des Trois-Ilets.

La sécurité dans la gare a été améliorée avec l'assistance des policiers et la présence des agents du gestionnaire de la gare.

À venir

Le projet de TCSP prévoit que la Pointe-Simon soit le terminus du TCSP à Fort-de-France, mais sans intégration dans la gare multimodale.

Cependant, un arrêt dans chaque sens est prévu au droit de la gare.



Chiffres-clés

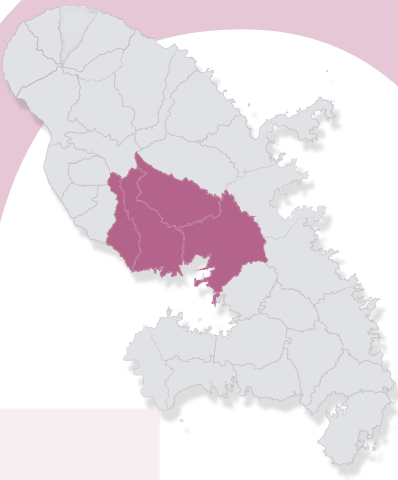
Nombre de lignes	32 terrestres 3 maritimes
Capacité du matériel roulant	700 taxicos (site de stockage) 60 taxicos (site clientèle)
Capacité du matériel navigant	60 à 150 places 2 navettes par linéaire de quai donc 4 navettes maximum
Amplitude horaire	Lundi à Vendredi : 6h à 18h30 Samedi : 6h30 à 13h
Fréquentation annuelle (attendue)	9 millions de voyageurs
Superficie	10 960 m ²
Coût (Investissement)	32 535 000 €
Subventions	Conseil Général : 20 952 540 € (64,4 %) Union Européenne : 11 582 460 € (35,6 %)





TRANSPORT SCOLAIRE

AGGLOMÉRATION CENTRE



Identification

AOT :
CACEM
Date de création :
2006

Organisation

Depuis septembre 2012, un nouveau réseau de transport scolaire a été mis en place sur le territoire de l'agglomération Centre. Il se compose de 108 lignes contre les 126 qui avaient été mises en place en 2006. En effet, certaines lignes qui faisaient double emploi avec le réseau urbain ont été supprimées.

Aujourd'hui, les services du matin et du soir et ceux de la mi-journée ont été intégrés dans un seul et même marché permettant de faire des économies d'échelle.

Dans cette nouvelle organisation, on compte 105 circuits de transport scolaire qui se déclinent sur le territoire comme suit :

- **Fort-de-France** : 17 circuits pour 1554 élèves abonnés

- **Le Lamentin** : 41 circuits pour 2427 élèves abonnés
- **Schœlcher** : 16 circuits pour 589 élèves abonnés
- **Saint-Joseph** : 31 circuits pour 986 élèves abonnés

Le réseau scolaire-urbain de la CACEM est suivi et contrôlé par une équipe dédiée de quatre contrôleurs et d'un chef de corps. Toutes les semaines, un planning de contrôle est établi.

Une collaboration étroite entre la Police Nationale et le corps des contrôles de la CACEM, sur le territoire des villes de Fort-de-France et du Lamentin, permet, en cas de problème d'incivilités grave, de faire appel à l'aide des forces de l'ordre.



Chiffres-clés

Procédure	Marché Public
Nombre de prestataires	20
Nombre d'établissements desservis	61
Nombres d'élèves transportés (2012-2013)	5 556
Nombre de lignes	108
Tarifification	Trois formules d'abonnement mensuel : - JUNIOR 1 : 26 € (maternelle et primaire) - JUNIOR 2 : 30 € (collèges et lycées, utilisation du service le matin et le soir) - JUNIOR 3 : 35 € (collèges et lycées, utilisation du service le matin, la mi-journée et le soir) Tous les abonnements scolaires sont valables sur l'ensemble du réseau
Coûts (Fonctionnement)	7 500 000 €
Subventions	Conseil Général : 900 000 €
Recettes	1 400 000 €



À retenir

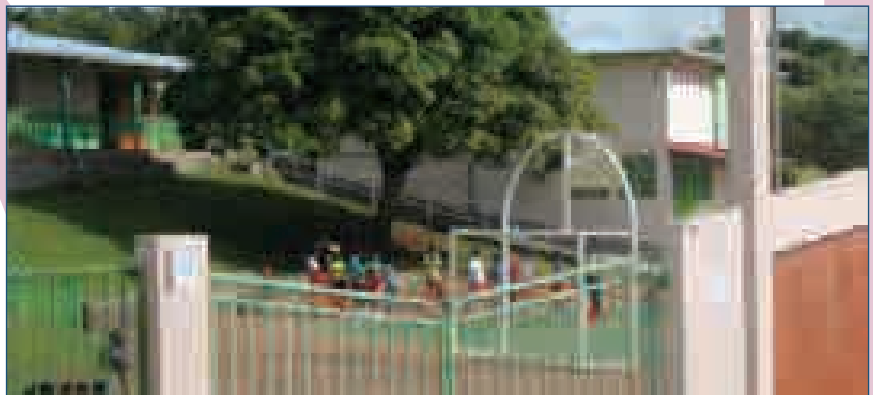
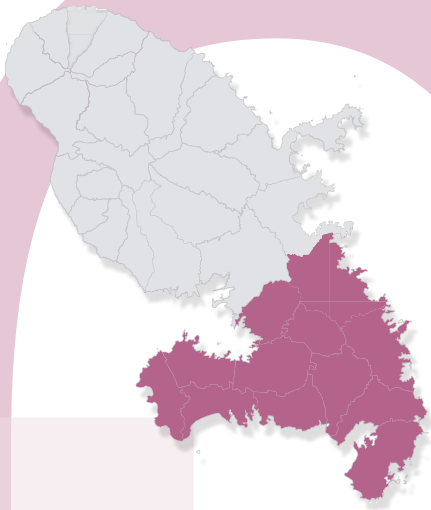
- Coût brut du transport scolaire par élève et par an : 1 443,30 €
- Participation départementale par élève et par an (sauf maternelle) : 185,00 €
- Coût moyen pris en charge par la CACEM par élève et par an : 1017,00 €
- Participation moyenne des parents : 27 % du coût réel du transport scolaire.





TRANSPORT SCOLAIRE

ESPACE SUD



Identification

AOT :
CAESM
Date de création :
2009

Éléments de contexte

À la création de la CAESM en 2005, ses moyens logistiques, humains et financiers ne lui ont pas permis d'exercer directement sa compétence transport sur l'intégralité de son territoire. Depuis le 1^{er} janvier 2009, les services de transport scolaire à l'échelle communale sont entièrement gérés par l'Espace Sud. Le Département a consenti à poursuivre jusqu'en 2014 l'organisation du transport scolaire sur les liaisons intracommunautaires (entre les communes de l'Espace Sud).

Organisation

Une équipe de contrôleurs assermentés de l'Espace Sud veille quotidiennement au respect des normes règlementaires et environnementales et à l'amélioration de la qualité du service rendu. Pour la sécurité des élèves, des véhicules récents d'une moyenne d'âge de 6 ans sont utilisés. L'Espace Sud a renforcé le contrôle des services, mis en place un règlement intérieur et amélioré le respect des horaires de ramassage des élèves.

À venir

- **Courant 2013 :**
 - gestion informatisée des inscriptions (formalités d'inscription et paiement en ligne)
 - matérialisation de nouveaux points d'arrêt et l'installation d'abris bus sécurisés
 - meilleure accessibilité à l'information (itinéraires, points d'arrêt, horaires, etc.)
- **À moyen terme :**
 - centralisation des formalités d'inscription et de paiement par la mise en place d'un guichet unique Restauration Scolaire et Transport Scolaire
 - construction de nouvelles gares et l'amélioration de gares existantes sur le territoire de l'Espace Sud
- **À horizon 2015 :**
 - fusion des réseaux de transport scolaire et de transport urbain dans un cadre juridique global permettant d'assouplir l'accès aux différents services proposés aux usagers et un meilleur accompagnement des professionnels
 - élargissement de la gamme tarifaire
 - mise en place d'une billettique



Chiffres-clés

Procédure	Marché Public
Nombre de prestataires	25
Nombre d'établissements desservis	70
Nombres d'élèves transportés (2012-2013)	8 000
Nombre de lignes	120
Tarifification	1 abonnement mensuel : 15 €
Nombre de véhicules	80 autocars
Capacité du matériel roulant	9 à 70 places
Kilométrage annuel	425 000 km
Coûts (Fonctionnement)	4 000 000 € (HT)
Subventions	Conseil Général : non perçue Conseil Régional (dotation du FIRT) : non perçue
Recettes nnelles	Participation des usagers : 200 000 € Versement Transport (VT) : 2.6 millions € (pour l'exercice global de la compétence transport)



À retenir

- Coût moyen du trajet : 0,37 €
Participation moyenne de l'utilisateur ≤ 20 %
du coût réel du transport scolaire.

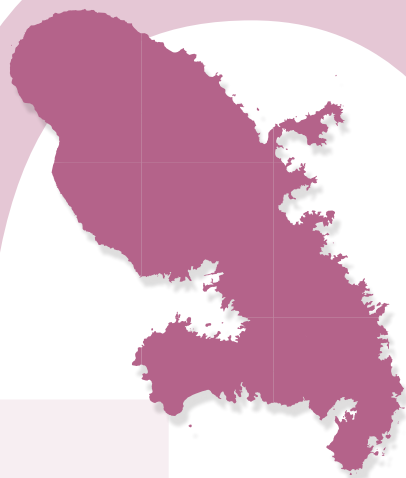




Crédit photo : ADUAM, 2012

TRANSPORT SCOLAIRE

MARTINIQUE



Identification

AOT :
Département Martinique

Organisation

Le Département est responsable de l'organisation des transports de personnes hors des périmètres de transport urbain (PTU) mis en place par les communes ou les communautés d'agglomération du Centre et de l'Espace Sud.

Il finance le transport des élèves vers les écoles primaires, collèges, lycées et certains établissements spécialisés selon cinq modalités :

- **Type A** : services interurbains spécialement mis en place pour le transport des élèves,
- **Type B** : prise en charge financière en l'absence de Type A,
- **Type H** : services aménagés pour les élèves gravement handicapés scolarisés de la maternelle aux études supérieures (véhicules sanitaire léger-VSL, ambulance, taxi, transport de personnes à mobilité réduite-TPMR, service spécial exécuté par l'entreprise Transports Boniface),

- **Type U** : services spéciaux urbains organisés par les mairies possédant un PTU et les communautés d'agglomération,
- **Type M** : service de transport maritime des scolaires (desserte Trois-îlets/Fort-de-France exploitée par la compagnie Madinina Vedettes).

À venir

Afin de faire évoluer l'ensemble des marchés de transports scolaires, une régie départementale de recettes a été créée pour que le Département assure la gestion directe de la part parentale et qu'il soit en mesure de reverser aux transporteurs l'intégralité de leur rémunération (parts départementale et parentale confondues). Cette régie devrait être pleinement opérationnelle à compter de la rentrée 2013.

D'autres dispositions sont prévues comme la géolocalisation des véhicules pour le suivi de l'exécution des services et l'information en temps réel des usagers.



Chiffres-clés

Procédure	Marché Public
Nombre de prestataires	38
Nombre d'établissements desservis	52 (1 école primaire, 21 collèges, 30 lycées)
Nombres d'élèves transportés (2012-2013)	8 000
Nombre de lignes	119 dont 1 service pour élèves handicapés
Nombre de véhicules	233 autocars
Capacité du matériel roulant	48 places
Coûts (Fonctionnement)	9 725 358 € (HT)



À retenir

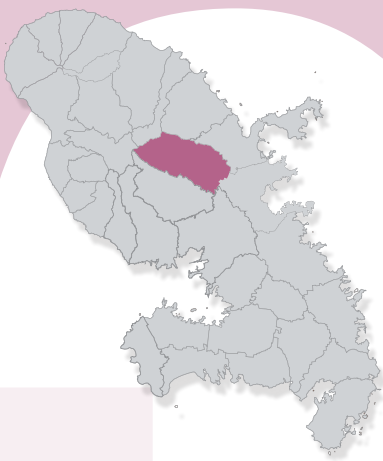
Les parents acquittent en moyenne
29 % du coût réel du transport





TRANSPORT URBAIN

GROS-MORNE



Identification

AOT :
Commune du Gros Morne
Exploitant :
Compagnie Antillaise de Transports
Date de création :
1994

Éléments de contexte

Consciente des difficultés de déplacement rencontrées par sa population, la commune du Gros-Morne a décidé d'offrir à ses habitants une solution de déplacement dans une logique de complémentarité avec l'offre interurbaine existante.

L'objectif étant d'éviter que les habitants aient recours à un véhicule personnel ou à la marche à pied sur de longues distances.

Ainsi, dès 1994 le Gros-Morne a instauré une politique de transport urbain de personnes qui visait à faciliter les déplacements de la population entre les quartiers et le bourg tous les jours de la semaine et d'assurer le transport scolaire des élèves.

Organisation

Le réseau se compose actuellement de sept lignes de transport urbain qui relient les quartiers au bourg de la commune.

À venir

Une nouvelle ligne (ligne n°8) va être créée courant 2013. Cette ligne a une double finalité:

- desservir et interconnecter la petite couronne et le centre-bourg afin de désengorger ce dernier,
- favoriser le rabattement des voitures vers le parking du stade, largement sous exploité actuellement, qui sera utilisé comme un parking relais notamment.

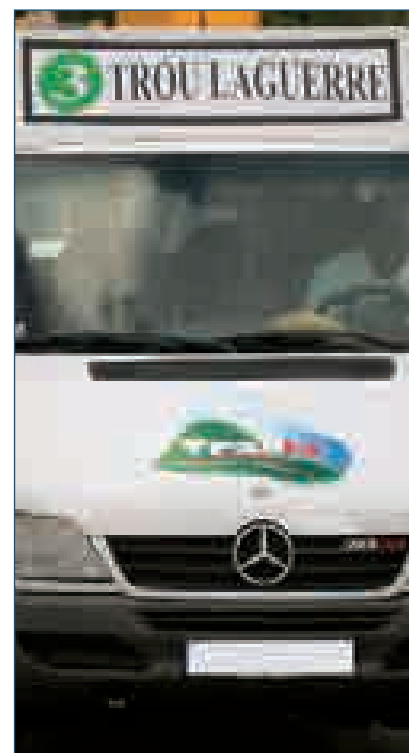
Le territoire étant fortement contraint sur le plan topographique, une étude est actuellement en cours de réalisation afin de mesurer l'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite (PMR).

En fonction des résultats, des solutions de transport à la demande seront expérimentées. Par ailleurs, les nouveaux véhicules qui viendront compléter la flotte du réseau Traslà seront prédisposés à l'accueil des PMR.



Chiffres-clés

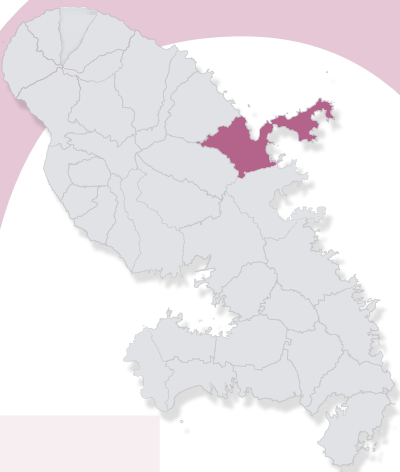
Nom du réseau	Trasla
Procédure	Délégation de Service Public
Nombre de lignes	7
Nombre de points d'arrêt	238
Nombre de véhicules	10
Capacité du matériel roulant	42 places (4 bus de 19 et 6 bus de 23)
Amplitude horaire	Lundi à Vendredi : 6h à 18h Samedi : 6h30 à 12h Dimanche : 6h30 à 11h30
Fréquence (Heures de Pointe HP, Heures Creuses HC)	HP : 45mn à 1h HC : 1h30
Tarifcation	1 abonnement mensuel : 35 € (ticket unitaire : 1.20 €)
Fréquentation annuelle (2011)	270 000 voyageurs
Coût (prévisionnel 2012)	- Investissement : 165 253 € - Fonctionnement : 1 148 660 €
Subventions (2011)	180 122 € 894 030 € (contributions forfaitaires prévisionnelles)
Recettes	Participation des usagers : - 415 383 € - Publicité : 4 500 € - Versement Transport (VT) : 86 861 €





TRANSPORT URBAIN

LA TRINITÉ



Identification

AOT :
Commune de La Trinité

Exploitant :
Compagnie de Transports
de la Caravelle et du Nord

Date de création :
2006

Éléments de contexte

Le transport urbain tel qu'il était organisé depuis les années 1950, n'était pas à la hauteur des enjeux de Trinité au regard de son statut de sous-préfecture et de sa vocation touristique et événementielle.

Une réflexion a donc été initiée par un groupe de travail composé de transporteurs et de techniciens communaux dont les travaux ont abouti fin 2002.

En 2005, le projet a été lancé et le réseau de transport urbain Touché Viré a vu le jour début 2006. L'ensemble des quartiers sont desservis en tenant compte de leur poids démographique en direction du bourg.

À venir

Trois grandes actions pour le transport de voyageurs sont en cours de réalisation ou en projet :

- 1. Intégration du système de transport scolaire au système de transport urbain qui vise trois objectifs :**
 - permettre de réaliser des économies d'échelle en articulant le réseau de transport scolaire au réseau de transport urbain et d'avoir un seul cocontractant ;
 - répondre à la demande des usagers scolaires et non scolaires du réseau de transport urbain rencontrant des problèmes de capacités aux heures de pointe notamment ;
 - permettre à l'utilisateur d'avoir accès à un service intégré à moindre coût.
- 2. La mise en place d'un système de billettique unifié dans les bus urbains et scolaires**
- 3. L'allocation de moyens humains supplémentaires en vue d'une part, de faire face, à la nécessité de mieux commercialiser l'offre transport et d'autre part, de faciliter le contrôle sur le réseau**



Chiffres-clés

Nom du réseau	Touché Viré
Procédure	Délégation de Service Public
Nombre de lignes	9
Nombre de points d'arrêt	200
Nombre de véhicules	10
Capacité du matériel roulant	68 places (6 bus de 28, 3 bus de 22 et 1 bus de 18)
Amplitude horaire	Lundi à Vendredi : 5h30 à 20h
Fréquence (Heures de Pointe HP, Heures Creuses HC)	HP : 15mn à 1h HC : 45mn à 1h (3 rotations par jour pour la ligne 9)
Tarifcation	Ticket unitaire : 1.30 € (tarif dégressif en fonction des carnets de tickets achetés)
Fréquentation annuelle (2011)	402 218 voyageurs
Coût	- Investissement : 1 065 000 € - Fonctionnement : 490 280 €
Recettes annuelles (moyenne)	- Participation des usagers : 438 000 € - Versement Transport (VT) : 330 000 €





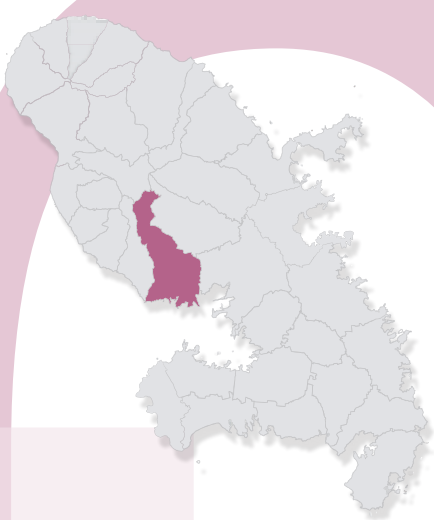


Le transport **maritime**



GARE MARITIME INTER-ÎLES

FORT-DE-FRANCE



Éléments de contexte

En 1993, la réhabilitation d'un ancien hangar du quai Ouest a amélioré l'accueil, l'embarquement et le débarquement des passagers de l'inter-îles. Les conditions requises de confort pour les passagers et de rationalisation de l'exploitation ont conduit la CCIM, concessionnaire du port, à réaliser une gare intégrant les normes actuelles de mise en réseau, de sécurité et de sûreté. Entrepris en 1999, les travaux de rénovation ont duré plus de dix ans du fait d'aléas techniques et conjoncturels.

Organisation

Conçu par l'architecte Serge Gunot, le terminal est doté d'un bâtiment moderne, tourné vers l'extérieur et adapté aux exigences du développement des trafics inter-îles dans la grande région Caraïbe. Au rez-de-chaussée, un hall central de 557m² peut accueillir 1000 passagers. On y trouve 3 billetteries et 4 banques d'enregistrement dont 1 pour les colis lourds, desservies par un tapis convoyeur. L'infrastructure répond aux

exigences des personnes à mobilité réduite. Une zone enclose de sécurité centralise l'ensemble des dispositifs adéquats. Au nord du hall, un espace circulaire abrite 4 boutiques. Au 1^{er} niveau, accessible par escalier ou ascenseur, se trouvent les filtres de police et de douane ainsi qu'un restaurant avec vue sur le Fort Saint-Louis. Une salle d'attente et d'embarquement a été aménagée de bancs, d'un bar et est éclairée naturellement par un système "solarspot" diffusant la lumière du soleil sans échauffement. Une coursive extérieure, abritée, donne accès à 2 escaliers pour embarquer. La pose d'une passerelle reliant le bâtiment directement aux navires est prochainement envisagée. Les bureaux des compagnies maritimes, des services des Douanes, de la Police et des Frontières et du service aux passagers de la Direction des Concessions Portuaires se situent au 2^e niveau. Une fois passés les filtres de police, l'accès en salle des bagages est direct et des sas facilitent la livraison rapide des bagages. La climatisation est générée par un stockage de glace.

Identification

Maître d'ouvrage :
CCIM
Date de création :
Juin 2010



Chiffres-clés

Longueur du quai	160m
Hauteur d'eau	7m
Capacité d'accueil	2 navires de 450 places (900 passagers)
Nombre de compagnies	1 (<i>Express des Îles</i>)
Nombre de liaisons hebdomadaires	8
Fréquentation annuelle (2011)	127 000 passagers
Nombre d'escales (2011)	369
Répartition du trafic	Fort-de-France/Pointe-à-Pitre : 46 % Fort-de-France/ Sainte-Lucie : 33 % Fort-de-France/La Dominique : 17 %
Coût (Investissement)	19 500 000 € (gare : 14 346 05 € et parking : 5 153 942 €)
Subventions	FEDER : 5 855 229 € (30 %)



À retenir

En 1989, "Caribbean Express" inaugure la desserte maritime entre la Martinique et la Guadeloupe. Devenue une SAS en 2011, la compagnie s'appelle alors "Express des îles". Elle est la seule compagnie à ce jour à desservir la ligne, d'autres expériences n'ayant pu être pérennisées. Le trafic est saisonnier avec des pics d'affluence à l'occasion des vacances scolaires. Dans le cadre de l'initiative communautaire ITERREG-B, l'objectif est d'obtenir une cohésion dans la gestion et le fonctionnement du terminal d'accueil inter-îles et d'avoir une meilleure traçabilité de l'itinéraire des passagers.

À venir

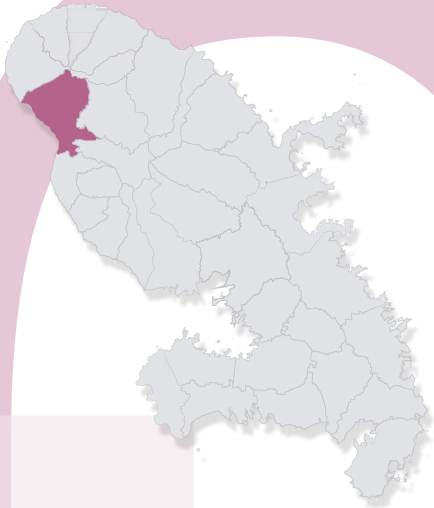
Afin développer le trafic inter-îles, la CCIM souhaite attirer d'autres compagnies de transport désireuses d'exploiter intelligemment de nouvelles destinations et d'alterner les rotations déjà existantes offrant ainsi un service plus étalé dans le temps.





APPONTEMENT

SAINT-PIERRE



Crédit photo : JEANS, 2012

Identification

AOT :
 Département Martinique
Maître d'ouvrage :
 Département Martinique
Exploitants :
 JEANS
 Express des îles

Éléments de contexte

Depuis 2010, la commune de Saint-Pierre dispose d'une liaison maritime à destination des îles de la Guadeloupe et de la Dominique. La volonté de développer une alternative à la gare maritime de Fort-de-France a conduit au choix de Saint-Pierre comme site d'implantation. L'aspect touristique lié au caractère historique de la commune ainsi que le projet du Grand Saint-Pierre ont été déterminants dans cette décision.

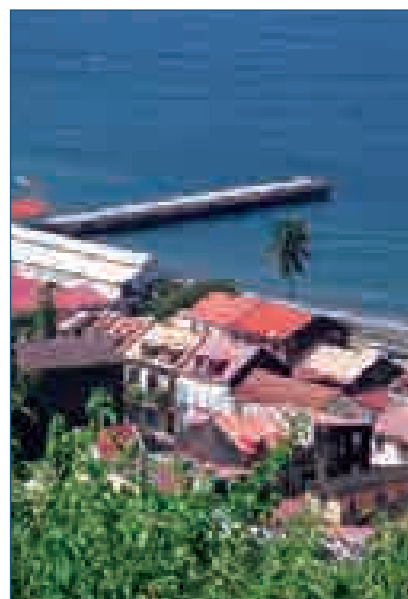
Organisation

La compagnie Jeans assure les liaisons entre Saint-Pierre et l'archipel de la Guadeloupe alors que la Dominique est desservie par l'Express des îles. Il faut compter trois liaisons hebdomadaires au départ de Saint-Pierre. Les tarifs proposés à partir de Saint-Pierre sont moins chers qu'au départ de Fort-de-France en raison notamment d'un niveau de taxes inférieur au port de Saint-Pierre.



Chiffres-clés

Longueur du quai	36 m
Hauteur d'eau	7 m
Capacité du matériel navigant	437 places (1 bateau)
Nombre de compagnie	1
Nombre de liaisons hebdomadaires	1 (Lundi)
Fréquentation annuelle (2011)	9 750 passagers (5 030 en provenance de la Guadeloupe, 4 720 au départ pour la Guadeloupe)
Tarifcation	Aller simple : 69 € (contre 75,10 € au départ de Fort-de-France) A/R : 70 € (contre 109,10 € au départ de Fort-de-France)
Coût (Investissement)	19 500 000 € (gare : 14 346 05 € et parking : 5 153 942 €)
Subventions	FEDER : 5 855 229 € (30 %)



À retenir

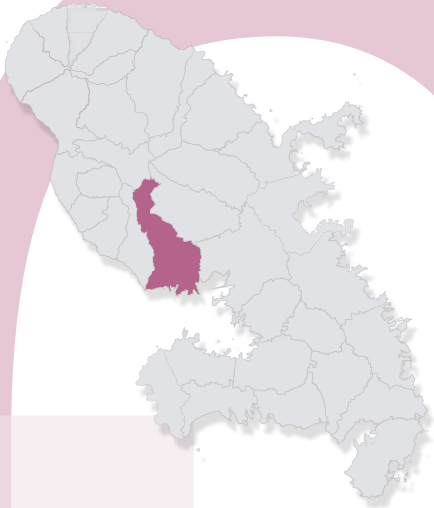
Malgré la satisfaction des utilisateurs de nombreux passagers préfèrent arriver directement à Fort-de-France pour éviter les inconvénients de circulation rencontrés sur les axes routiers reliant Saint-Pierre à l'agglomération centre. Saint-Pierre souffre également d'un manque d'infrastructures tel qu'un parking, véritable frein pour certains utilisateurs.





TRANSPORT DE PASSAGERS DE CROISIERE

FORT-DE-FRANCE



Identification

Maître d'ouvrage :
État
Date de création :
1992

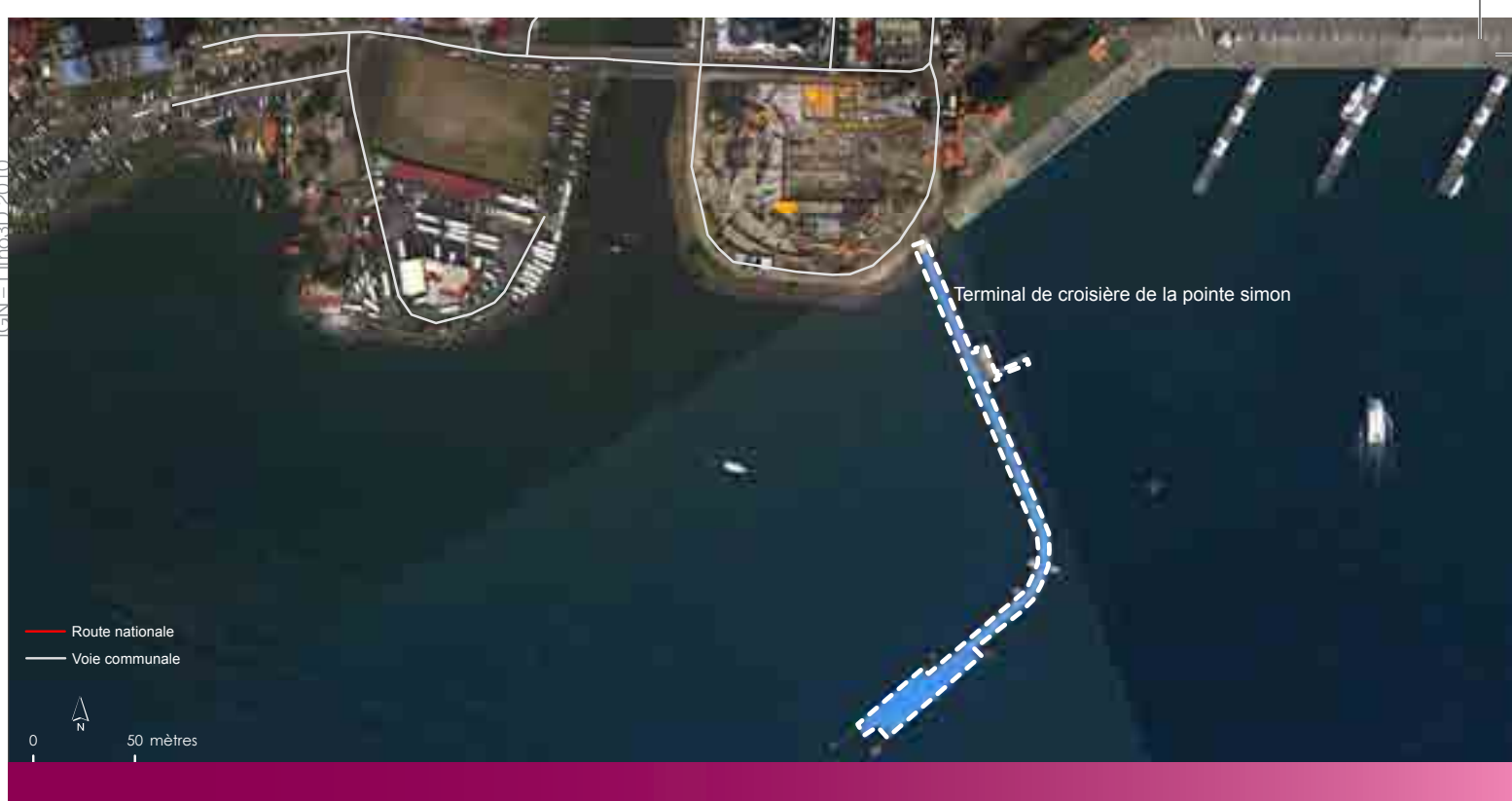
Éléments de contexte

En 1990, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Martinique (CCIM) en liaison avec les services de l'État et les partenaires portuaires a mis au point un Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement tendant à optimiser le site du port de Fort-de-France et à créer en dehors, d'autres équipements lui permettant d'assurer son développement à moyen et long terme.

La première étape a consisté à desserrer ces contraintes en réalisant à proximité immédiate du centre-ville un terminal spécialisé pour accueillir simultanément 2 navires de croisière et 80 % des passagers en transit.

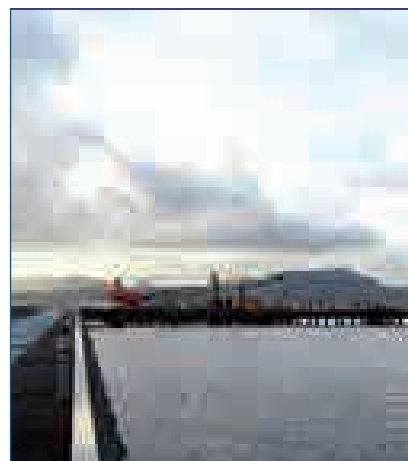
Organisation

L'apportement croisière de la Pointe Simon construit en 1992 peut accueillir des navires de 200 m de long dans sa partie ouest et 268 m dans sa partie est. Il est dédié à la croisière de transit.



Chiffres-clés

Longueur du quai	268 m
Hauteur d'eau	10.5 m
Capacité	1 navire de 200 m de long (<i>partie Ouest</i>) et 268 m (<i>partie Est</i>) (environ 3 000 passagers)
Nombre de croisiéristes (2011)	149
Nombre d'escales (2011)	74
Origine des passagers (2011)	Europe : 45 % - USA : 38 % - Canada : 14 % Amérique du Sud : 0.77 % - Caraïbes : 0.70 %
Coût (Investissement)	8 151 243 €
Subventions	FEDER : 43 % Région : 29 % Port : 28 %



À venir

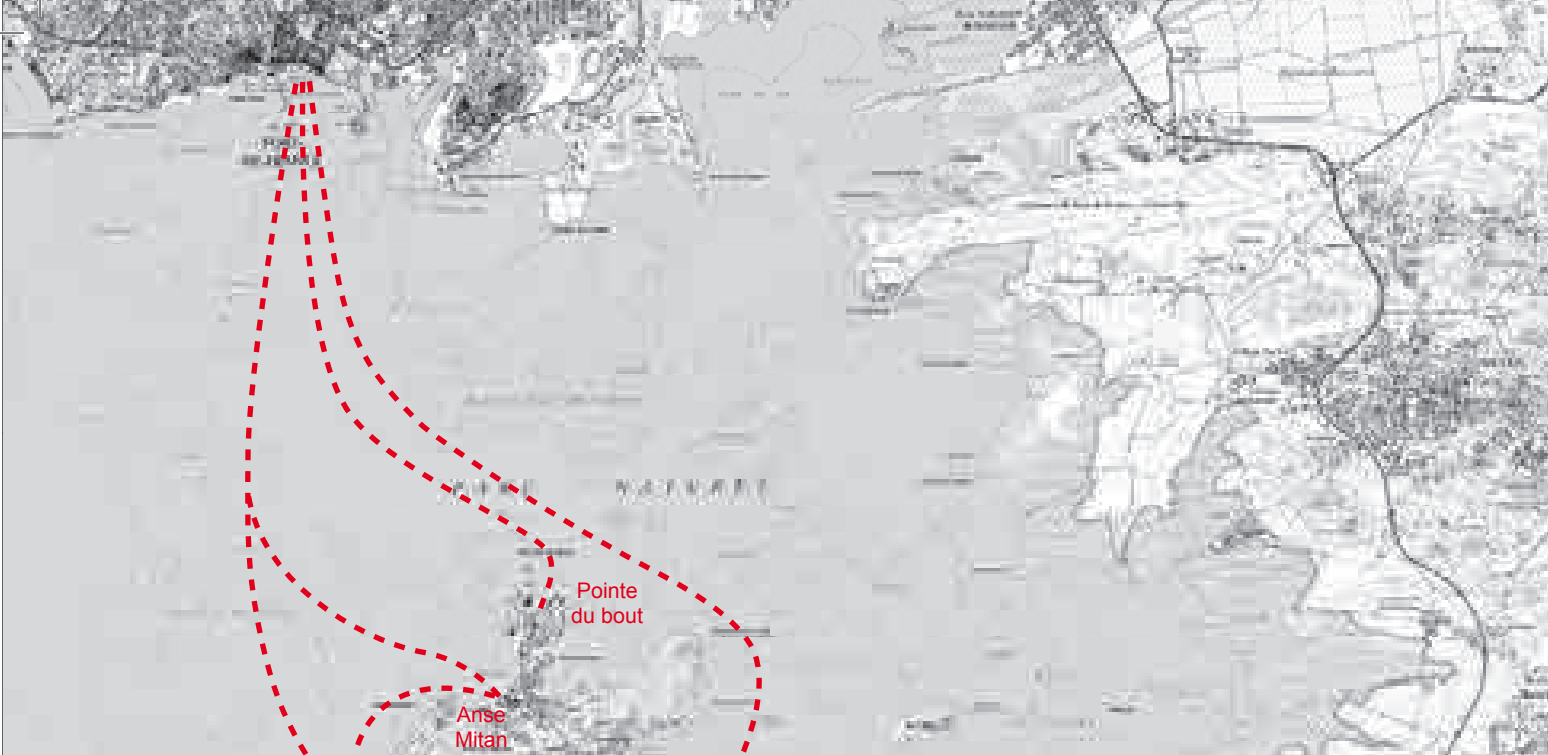
Le projet d'augmentation de capacité se décline en trois volets :

- **Augmentation de la surface de la plate-forme de débarquement/embarquement** pour pouvoir accueillir les touristes en nombre plus important dans de bonnes conditions. Le projet comporte le doublement de la surface de la plate-forme, prolongée sur 52 m vers le large contre 15 m actuellement.

- **Renforcement de l'accostage** par l'édification de deux ducs d'Albe d'accostage en amont et aval du front d'accostage. Bitubulaires, ils peuvent absorber, chacun, une énergie de 285t.m contre 160t.m actuellement. Chaque duc d'Albe ainsi créé pourra retenir, à lui seul, un navire de 100 000 tonnes. L'espacement des futurs ducs d'Albe pourra convenir à des navires affichant jusqu'à 450 m de longueur.

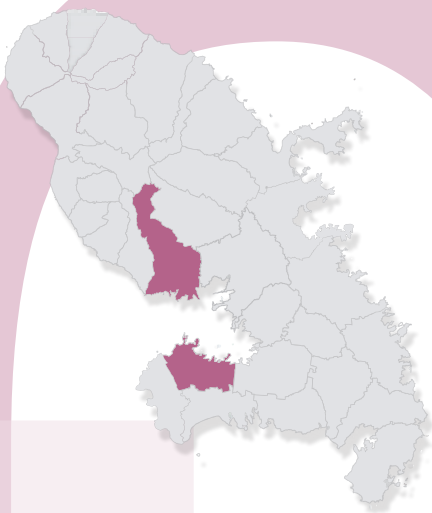
- **Renforcement de l'amarrage** par deux ducs d'Albe d'amarrage supplémentaires. Avec le renforcement de sa capacité d'amarrage et d'accostage, il pourra accueillir des navires de 450 m de long soit 6000 passagers. Les travaux permettront de traiter les "méga yachts".





TRANSPORT TRANSBAIE

FORT-DE-FRANCE / TROIS-ÎLETS



Identification

AOT :
Département Martinique
Maîtrise d'ouvrage :
Département Martinique
Exploitant :
Vedette Madinina

Éléments de contexte

Le réseau de transport maritime se compose de trois lignes permettant d'assurer la liaison entre les Trois-Îlets et Fort-de-France :

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

Autrefois très fréquenté par les touristes, cette desserte fonctionnait tous les jours de la semaine et jusqu'en 2005, trois sociétés de transport maritime exploitaient ce réseau.

Aujourd'hui, seule une entreprise exploite le réseau de transport maritime. Les dessertes proposées jusqu'alors ont été réduites au regard de la baisse de fréquentation du réseau, du mode d'exploitation aux risques et périls du transporteur.

Organisation

Compte tenu du potentiel qu'offre la Martinique en matière de transport maritime et de la nécessité d'une telle desserte, des travaux sont actuellement en cours afin de trouver des solutions pour la pérennisation de cette liaison transbaie.

Dans un second temps, les élus souhaitent se pencher sur le développement d'un véritable réseau de transport maritime de personnes sur l'ensemble du territoire et en particulier sur la côte caraïbe moins exposée à la houle.



Chiffres-clés

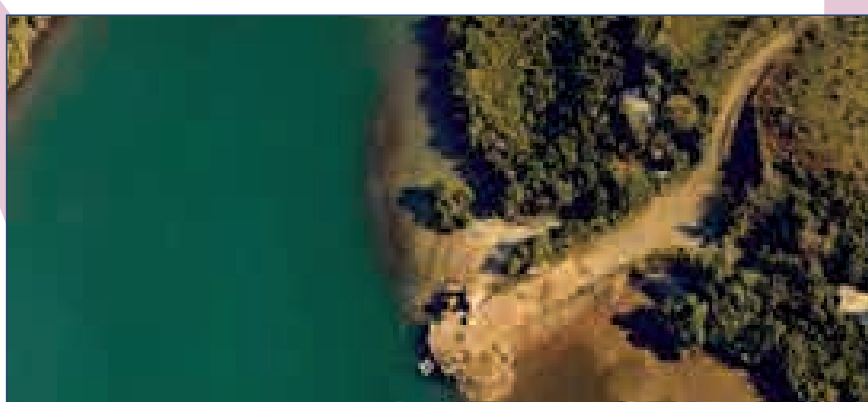
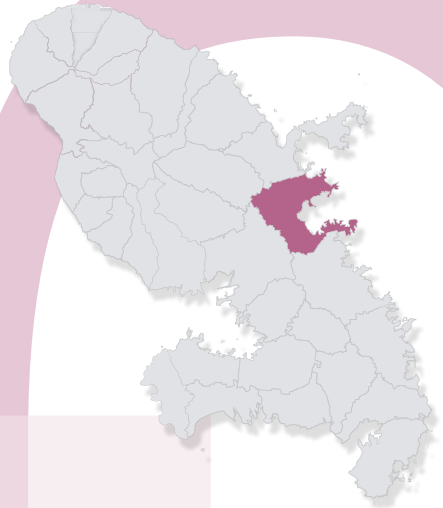
Nombre de lignes	3
Nombre de points d'arrêt	5
Nombre de navettes maritimes	9
Capacité du matériel navigant	60 à 150 places
Amplitude horaire	Lundi à Vendredi : 5h50 à 20h Samedi : 6h à 13h
Fréquence (Heures de Pointe HP, Heures Creuses HC)	HP : 30 mn HC : 1h
Fréquentation annuelle (2011)	780 000 voyageurs dont scolaires
Tarifcation	Aller simple : 5 € A/R : 7 € 1 abonnement réservés aux résidents : 10 tickets A/R (55 €) - 20 tickets A/R (90 €) 1 abonnement scolaire : 25 tickets A/R (70 €)
Durée de la traversée	20 mn
Subventions (2011)	Conseil Général (subvention du transport scolaire) : 78 000 €





TRANSPORT DE MARCHANDISES

LE ROBERT



Identification

Maître d'ouvrage :
Biométal
Date de création :
1980

Éléments de contexte

L'appontement Reynoid a été créé par la société Biométal en 1980 qui depuis 1998 en a confié la gestion à la Société Exploitation de l'Appontement du Robert (SEAR).

Tous les ans, ce sont en moyenne 40 000 tonnes de marchandises qui transitent via cet appontement dont 11 % de gravier, 59 % d'acier et 20 % de céréales.

L'importation représente 70 % du trafic et provient essentiellement d'Europe.

Les 30 % de marchandises exportées partent à destination de l'Arc Antillais depuis Haïti jusqu'à la Guyane Française.

Aujourd'hui, 5 sociétés utilisent cette plateforme pour le transport de marchandises. Le transport par barges présente un grand avantage pour les entreprises qui importent ou exportent des marchandises, car elles sont localisées au Robert, à proximité du site de l'appontement Reynoid.

Cela réduit considérablement la distance parcourue par les camions et donc les coûts pour les entreprises.

Il y a en moyenne 3 à 4 barges par mois qui appontent. Chacune d'entre elles nécessite 4 à 10 camions pour assurer le chargement ou le débarquement des marchandises.

Cet appontement présente un inconvénient technique. En effet, le faible tirant d'eau de moins de trois mètres ne permet pas de recevoir de navires de grande taille.



Chiffres-clés

Dimensions du quai	Longueur : 11 m Largeur : 15 m
Tirant d'eau	2,70 m
Capacité d'accueil	1 navire de 12 m de long
Nombre de rotations mensuelles	3 à 4
Tonnage annuel (2011)	38 000
Type de marchandises transportées	Gravier, acier, céréales
Superficie terre-plein	2 301 m ²



Crédit photo : CCIM, 2012





Le transport aérien



PARIS

ADUAVI 2012

FORT-DE-FRANCE

LIGNE PARIS

ROISSY/FORT-DE-FRANCE



Identification

Concessionnaire :
Société Aéroportuaire
Martinique Aimé Césaire (SAMAC)

Éléments de contexte

Six ans après l'échec de la compagnie de l'alliance Skyteam qui avait tenté l'expérience des vols Paris Charles de Gaulle vers les Antilles, Air France se lance à nouveau dans l'aventure.

La liaison aérienne Fort-de-France - Paris Charles de Gaulle s'est ouverte en novembre 2011 dans l'optique d'attirer des touristes européens sur le territoire martiniquais.

Les professionnels du tourisme martiniquais voient, par le biais de cette nouvelle desserte, une opportunité de séduire à nouveau les européens.

Organisation

Depuis novembre 2011, une desserte hebdomadaire relie Paris Roissy Charles de Gaulle à Fort-de-France.

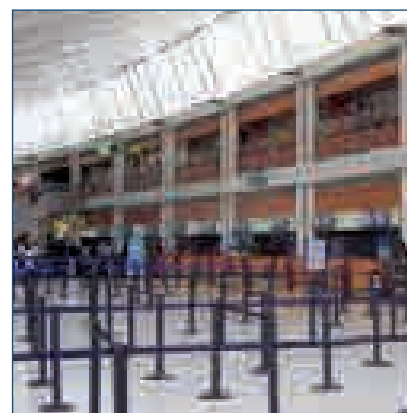
Dans l'autre sens, deux dessertes hebdomadaires relient Fort-de-France à Paris Roissy Charles de Gaulle.

Le choix de l'horaire au départ de Roissy a été réalisé de manière à ce que les passagers européens n'aient pas plus de 2 heures d'escale à l'aéroport.



Chiffres-clés

Nombre de compagnies	1 (Air France)
Capacité du matériel volant	472 sièges : - 422 en économie - 14 en affaires - 36 en premium
Nombre de liaisons hebdomadaires	1 au départ de Roissy Charles-de-Gaulle (vendredi) 2 au départ de Fort-de-France (vendredi et samedi)
Fréquentation annuelle (2012)	42 169 passagers



À venir

Une nouvelle compagnie, XL Airways, lancera mi-décembre 2012 trois nouvelles rotations hebdomadaires depuis Paris Roissy Charles de Gaulle, le mardi, jeudi et dimanche.

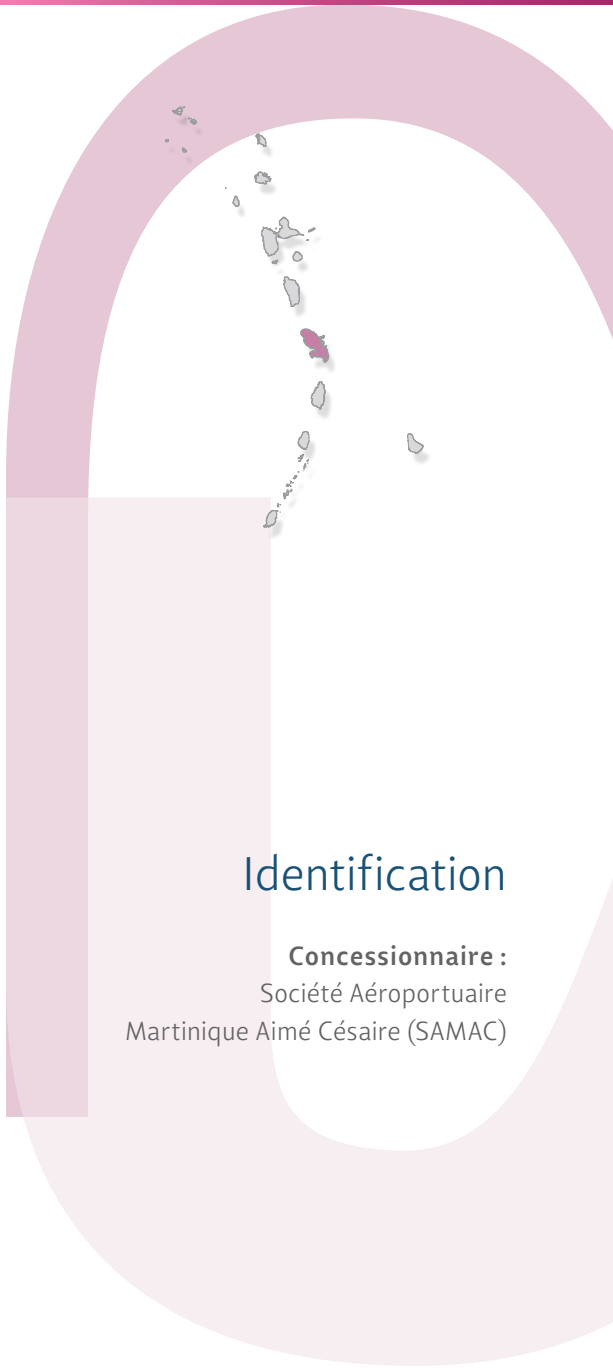
Une concurrence vive s'annonce, car cette nouvelle compagnie propose des tarifs très inférieurs aux prix habituels et à partir de 399 € l'aller-retour.





LIAISON CARAÏBE

ARC ANTILLAIS



Identification

Concessionnaire :
Société Aéroportuaire
Martinique Aimé Césaire (SAMAC)

Éléments de contexte

Le Comité Martiniquais du Tourisme (CMT) fait état de six compagnies aériennes qui relient la Martinique à la Caraïbe.

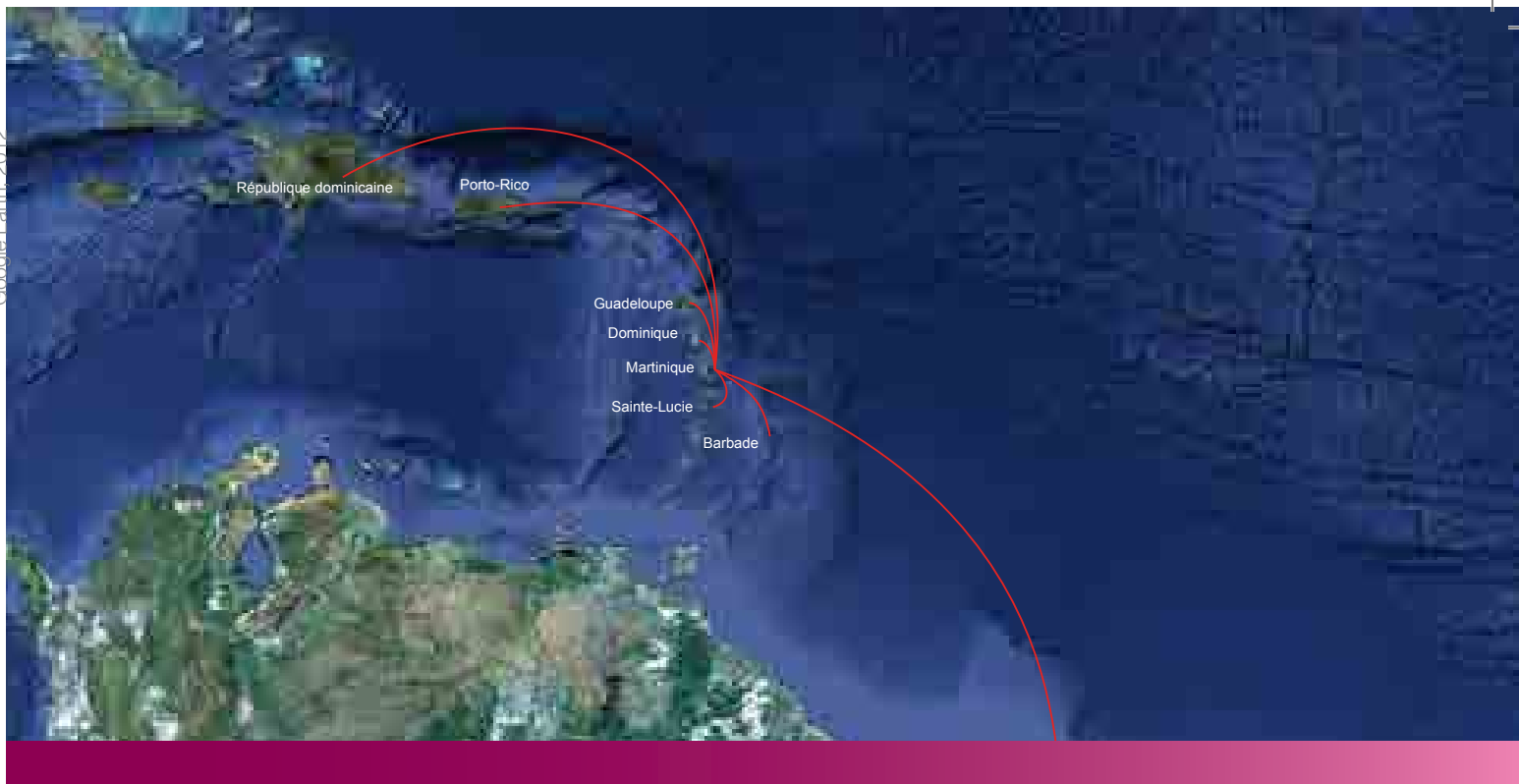
Néanmoins, les destinations desservies s'amenuisent au fil du temps, ces dernières années ayant été très difficiles pour ces compagnies qui exploitent le marché du transport aérien Caraïbéen.

Par exemple, la compagnie Air Caraïbe a connu des difficultés sur son réseau régional et a été contrainte de supprimer fin 2012 trois de ses lignes régionales à destination de la Guyane, Cuba et le Brésil.

Organisation

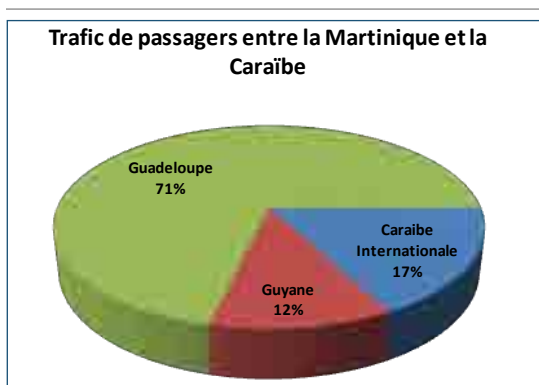
La Martinique est reliée à 10 destinations caraïbéennes.

Les liaisons les plus fréquentes et qui attirent le plus de passagers sont réalisées entre la Martinique et la Guadeloupe.



Chiffres-clés

Nombre de compagnies	6 (Air Antilles Express, Air Caraïbes, Air France, American Eagle, Avior, LIAT)
Capacité moyenne matériel volant	160 places maximum (Air France) 70 places maximum (toutes les autres compagnies)
Nombre de destinations caraïbe directes	6
Fréquentation annuelle (2011)	578 627 passagers



À retenir

La compagnie American Eagle, filiale d'American Airlines, prévoit, d'ici le mois de mars 2013, de supprimer ses vols entre Fort-de-France et Miami en passant par Puerto Rico. La société mère ne sera pas en mesure de prendre le relais immédiat par la suite, n'ayant pas d'aéronef d'une capacité adaptée à cette desserte.

Les 10 000 passagers annuels qui se rendent à Puerto Rico via cette compagnie bénéficient d'une desserte quotidienne directe aujourd'hui. Ils devront désormais compter plus de temps de vol avec des correspondances pour un coût trois fois plus élevé qu'actuellement, si aucune solution n'est trouvée d'ici là.

Destinations	Nombre d'escale	Nombre de vols hebdomadaires	Nombre de compagnies
Antigue	1	1	1
Barbade	-	7	1
Cayenne	-	6	1
Pointe-à-Pitre	-	43	3
Port au Prince	1	2	1
Saint-Domingue	1	6	3
Saint-Martin	1	38	2
Sainte Luce	-	7	3
San Juan	-	7	1
Trinidad	-	1	1



TRANSPORT DE MARCHANDISES

MARTINIQUE / CARAÏBE / EUROPE



Identification

Concessionnaire :
Société Aéroportuaire
Martinique Aimé Césaire (SAMAC)

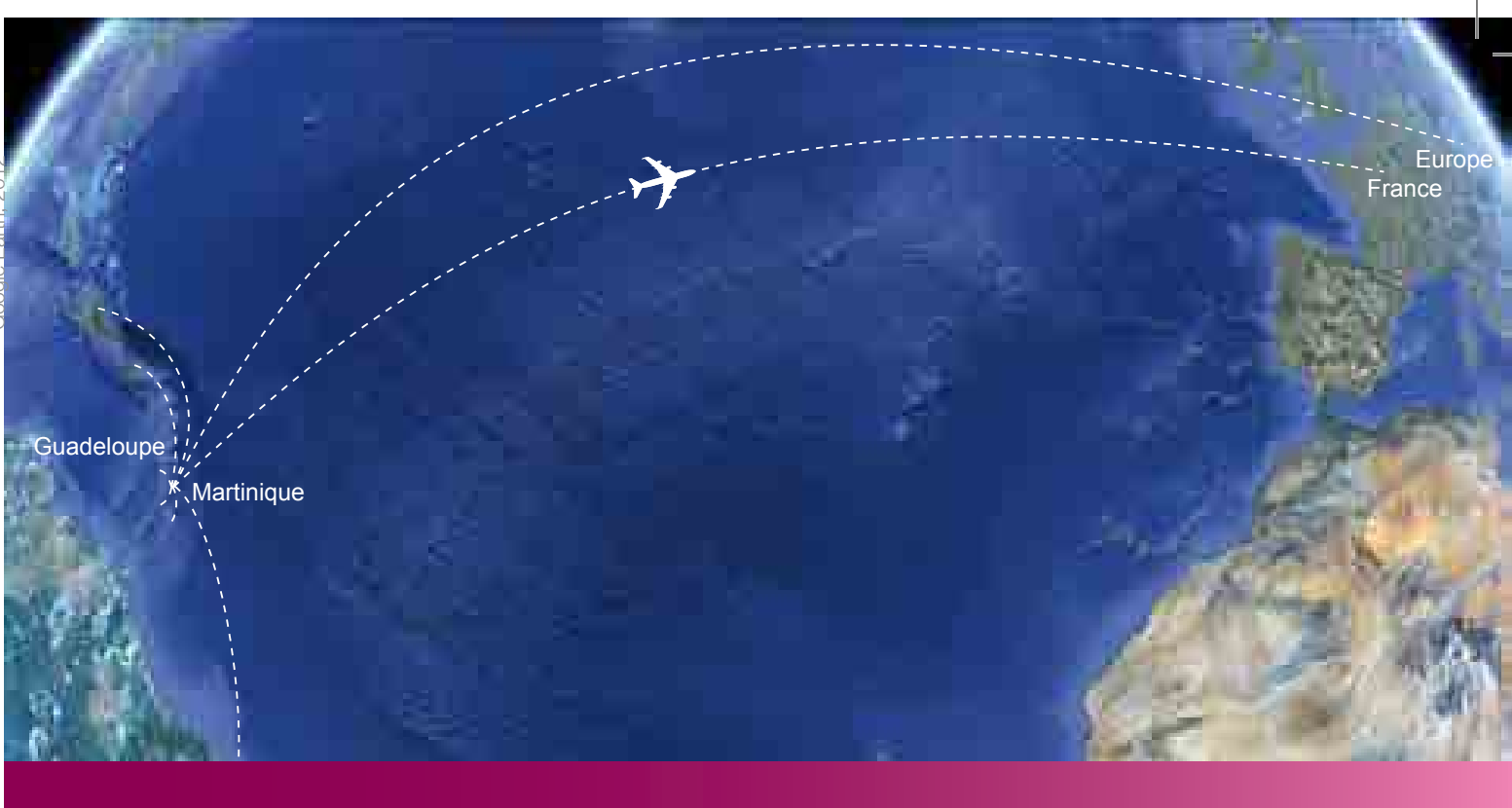
Éléments de contexte

Généralement privilégié pour le transport de marchandises fragiles ou à durée limitée de consommation, le transport de fret par voie aérienne ne représente qu'une partie infime du volume de marchandises transportées annuellement depuis ou à destination de la Martinique.

Il ne représente qu'une infime partie du volume total de marchandises transportées (0,4 % en 2011 ; les principaux flux étant réalisés par voie maritime).

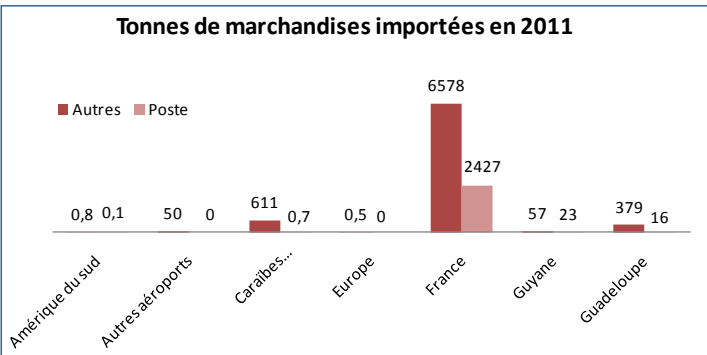
Organisation

Une dizaine d'entreprises sont basées dans la zone de fret de l'aéroport Aimé Césaire pour traiter la prise en charge ou la livraison de marchandises.



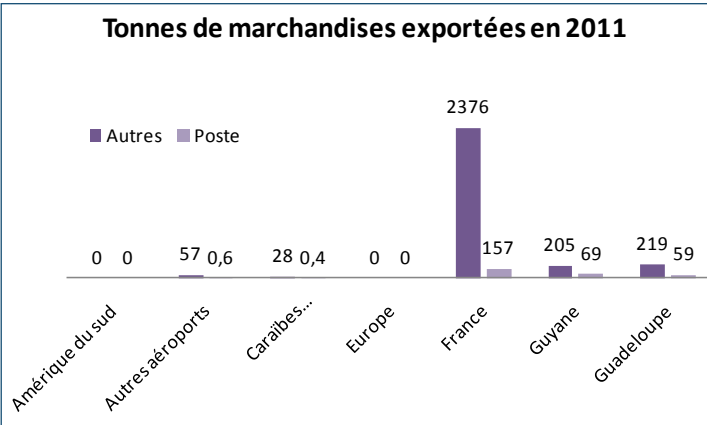
Chiffres-clés

Nombre de compagnies	5 (Aérocargo, Air Caraïbe Cargo, Air France, Assit Air Cargo, Jet Fret)
Capacité de stockage de la zone de fret	20 à 30 000 tonnes
Tonnage de marchandises (2001)	13 356 tonnes (2 753 Poste, 10 603 Fret)
Fréquentation annuelle (2011)	578 627 passagers



À retenir

L'Association Logistique Européenne estime que le coût moyen d'un kilo transporté par avion est de 114 € à l'importation et 122 € à l'exportation contre 1,15 € à l'import et 1,90 € à l'export, tous autres modes confondus.



Avant propos

Si le chapitre précédent donne une vision de la situation des transports en Martinique sous un angle plutôt technique, les “Autres regards” la complètent en apportant au lecteur des éléments plus qualitatifs.

A considérer comme des exemples dont pourront s'inspirer ceux qui interviennent sur la question des transports, cinq expériences ont retenu notre attention : *celle de la Société Publique Locale de Saumur Loire Développement, le transport maritime de voyageurs Water Taxi Service à Trinidad, la centrale d'information Mobilinfos, le projet d'amélioration d'accessibilité piétonne de la Gare de Saint-Etienne Le Clapier et enfin le téléphérique de Medellín.*

Dans les interviews de la dizaine d'acteurs interrogés, en plus de la pertinence de leurs propos, tant au niveau des constats que des solutions proposées, on retiendra un vœu quasi unanime...



Source : Google images

Comment exploiter un réseau de transport urbain ?

L'exemple d'une Société Publique Locale
(Communauté d'Agglomération Saumur Loire Développement)



Crédit photo : Google images

> DONNÉES CLÉS

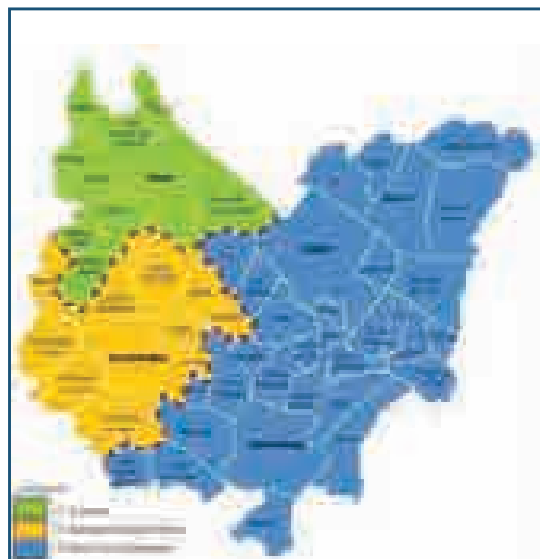
- Population : 62 724
- Nombre de communes : 32
- Nombre de lignes régulières : 19 dont 7 uniquement sur la ville de Saumur
- 1 service de transport à la demande (TAD) accessible aux personnes à mobilité réduite
- Nombre de circuits de transport scolaire : 24
- Nombre d'abonnés scolaires : 2 500
- Nombre d'utilisateurs du TAD : 1 250
- Nombre de voyageurs : 1 554 207 (2011)
- Flotte : 57 bus et cars
- Coût global de fonctionnement : 4,2 millions € (avant la mise en place de la SPL)

> CONTEXTE

Par décision du Conseil Communautaire du 23 Septembre 2010, la Communauté d'Agglomération Saumur Loire Développement (CASLD) a décidé de créer une Société Publique Locale pour l'exploitation et la gestion de son réseau de transport urbain.

L'exploitation du réseau urbain confiée par délégation de service public au Groupement Momentané d'Entreprise (GME) composé de la Société des Transports Urbains Saumurois (STUS) et de la Compagnie des Transports de Saumur, s'est donc arrêtée en juillet 2011.

> LOCALISATION SITE



Source : Google images

> DESCRIPTION DU MODE DE GESTION

La CASLD a transformé la Société d'Economie Mixte la STUS en une Société Publique Locale, Saumur Agglobus, dont le capital est détenu à 90 % par la Communauté d'Agglomération Saumur Loire Développement et à 10 % par la Ville de Saumur.

En choisissant ce nouveau mode d'exploitation, la collectivité visait trois objectifs principaux :

- améliorer le service rendu aux utilisateurs du réseau de transport urbain,
- obtenir une forte réactivité de l'exploitant lors de la refonte du réseau de transport urbain en juillet 2012,
- réaliser des économies sur le coût du service de transport (estimées entre 400 000 et 800 000 € par an d'après Mobilicités).

Le premier bilan réalisé par la CASLD suite à la mise en place de la SPL est positif. Ainsi, la fréquentation du réseau de transport urbain a augmenté de 5 % environ, l'offre kilométrique a été optimisée. Autre point important, la collectivité enregistre une économie de 550 000 € sur le coût total du service comparativement à l'ancien mode de gestion.

BILAN EN CHIFFRES

- Pour les lignes régulières, 920 800 km ont été réalisés en 2011 contre 816 400 en 2010
- Pour le TAD, 125 400 km réalisés en 2011 contre 125 800 en 2010
- 1 620 000 voyages en 2011 contre 1 540 000 en 2010

POINT SUR LA LÉGISLATION !

La loi 2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des Sociétés Publiques Locales crée l'article L1531-1 du CGCT, selon lequel : "Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer, dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi, des sociétés publiques locales dont ils détiennent la totalité du capital.

Ces sociétés sont compétentes (...) pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général. Ces sociétés exercent leurs activités exclusivement pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales qui en sont membres. Ces sociétés revêtent la forme de société anonyme (...) et sont composées (...) d'au moins deux actionnaires. (...)" - 1 620 000 voyages en 2011 contre 1 540 000 en 2010

POUR ALLER PLUS LOIN

Une SPL est une société créée par deux collectivités territoriales minimum qui en détiennent la totalité du capital. Les collectivités territoriales peuvent lui confier l'exploitation de services publics en tant qu'opérateur interne sans mise en concurrence dès lors que :

- le pouvoir adjudicateur exerce sur la SPL un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services.
- la SPL réalise l'essentiel de son activité pour les collectivités qui la détiennent.
- cette mission d'intérêt général s'exécute dans le périmètre de compétence des collectivités territoriales actionnaires

Si la CASLD et la Ville de Saumur ont été les premières collectivités à se lancer dans la création d'une SPL pour l'exploitation des transports publics, 8 autres groupements de collectivités se sont lancés également. Ainsi, en juin 2012, 9 SPL ont été créés ou sont en cours de création pour la gestion des transports publics.

Les SPL transports créées ou en cours de création en France en 2012

SPL	Collectivités Territoriales membres	Date de création
Saumur Agglobus	- Communauté d'Agglomération Saumur Loire Développement (90 %) - Ville de Saumur (10 %)	2011
Sud Bourgogne Transport Mobilité	- Département de Saône-et-Loire (95 %) - Région Bourgogne (5 %)	2011
STRAN	- Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (75 %) - Ville de Saint-Nazaire (14,6 %) - Département Loire Atlantique (5 %) - Autres communes (5,4 %)	2011
D'un point à l'autre	- Département du Tarn - Commune de Gaillac	2011
Maubeuge Val de Sambre	- Syndicat Mixte du Val de Sambre (90 %) - Communauté d'Agglomération de Maubeuge (10 %)	2011
Translandes	- Département des Landes (60 %) - Grand Dax (40 %)	2012
Sud Rhône Alpes Déplacements Drôme Ardèche	- Département de la Drôme (46 %) - Syndicat Mixte Valence Drôme Déplacement (27%) - Région Rhône Alpes (18 %) - Département de l'Ardèche (9 %)	2012
Transfench	- Syndicat Mixte des Transports Urbains de Thionville-Fensch - Agglomération Val de Fensch	En cours
Baie d'Armor Transports	- Saint-Brieuc Agglomération (98 %) - Département des Côtes d'Armor (2 %)	En cours

Source : Sociétés Publiques Locales, 50 questions - réponses, AGIR, 2012

Credit photo : Google images



Credit photo : Google images



Source : <http://www.agglobus.fr>



Comment organiser un service de transport maritime ?

L'exemple du Water Taxi Service (Trinidad)

> CONTEXTE

Afin de réduire la congestion du trafic le long de l'axe Nord/Sud, l'État trinitadien a décidé en 2005 de confier la mise en œuvre d'une desserte maritime reliant Point Fortin à Diego Martin à la National Infrastructure Development Company (NIDCO). L'objectif principal de ce projet était d'offrir un mode de transport alternatif entre Port-of-Spain la capitale et les secondes villes du pays, San Fernando et Point Fortin dans la baie du Golfe de Paria

> ORGANISATION

Ce service de navettes maritimes s'appelle Water Taxi. En décembre 2008, la première phase du service a été lancée avec l'inauguration de la ligne reliant San Fernando à Port of Spain a été inaugurée avec une flotte de trois navires de deuxième main en service. Ces derniers ont été remplacés en octobre 2010 par une quatre catamarans à grande vitesse de 41 m.

Ce service fournit une alternative de transport confortable et permet de relier le cœur de la capitale (quartier Water Front) en 30-45 mn contre 2 à 3h avec la voiture tout en évitant les traditionnels embouteillages. De nombreux trinitadiens du Sud qui travaillent à Port of Spain (Nord) ont choisi cette solution qui leur permet de gagner du temps et du confort.

Crédit photo : www.trinite-tobago.net

> DONNÉES CLÉS

- Nombre de communes desservies :** 2
- Flotte :** 4 catamarans de 41 m
- Capacité du matériel navigant :** 402 places
- Nombre moyen journalier de passagers :** 1 500
- Amplitude horaire :** L à V 6h-19h
- Nombre de rotation :** Seize départs journaliers
- Tarification :** 15 dollars Trinitadiens soit moins de 2 € (aller simple)
- Coût investissement :** 252 millions de dollars
- Coût fonctionnement :** 115 millions de dollars trinitadiens

> LOCALISATION SITE



Water Taxi Service - Sailing Schedule

Direction	AM	PM
Departure from San Fernando	8:00, 11:00, 2:00, 5:00	1:15, 2:15, 3:30, 4:45
Departure from Port of Spain	7:00, 8:00, 9:00, 10:30	2:30, 3:30, 4:30, 5:45

LAST SAILING DEPARTURE OF SAILING SERVICE AT 11:00 AM
 SAILING SERVICE IS NOT AVAILABLE ON SUNDAYS, PUBLIC HOLIDAYS AND CERTAIN SUNDAY AFTERNOONS. PLEASE CONTACT US FOR MORE INFORMATION.
 CONTACT: 0909 444 4444

Source : Google images

Des correspondances bus sont possibles et des parkings gratuits sont à disposition pour les voitures.

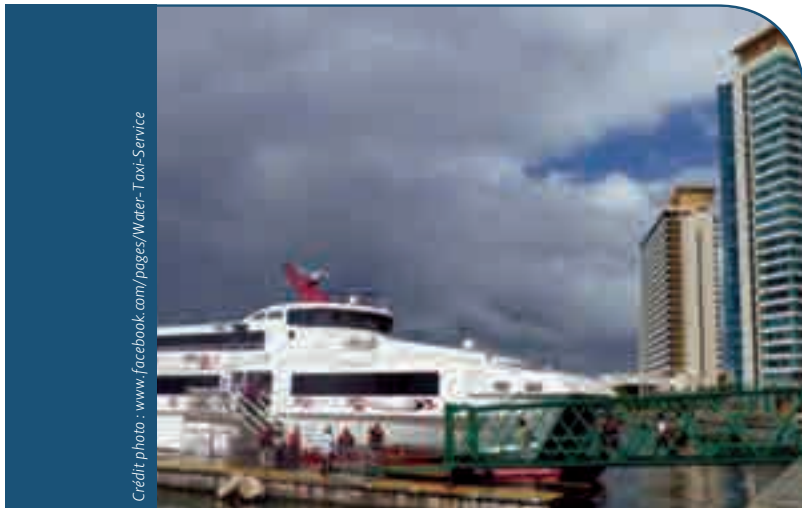
En juillet 2012, le terminal maritime sud de San Fernando a été inauguré. Il s'agit d'une gare maritime de deux étages avec des bureaux pour le personnel, un espace billetterie, une cafétéria et une zone de maintenance.

S'il était prévu d'étendre ce service à d'autres villes côtières (ligne Chaguanas-Point Fortin), le gouvernement actuel a décidé de réétudier l'opportunité d'une extension de ligne mais aussi de se pencher sur le fonctionnement du service actuel. En effet, comme de nombreuses liaisons maritimes, le service de bateau-taxi entre Port-of-Spain et San Fernando est lourdement subventionné sans être véritablement rentable. Pour cette raison, le gouvernement actuel réfléchit à la manière d'augmenter les recettes et de diminuer les dépenses. Parmi les options à l'étude, on peut citer l'augmentation du tarif ou la diminution des départs aux heures creuses.

Comme souvent, la question du choix entre la rentabilité du transport maritime de passagers, et le service à offrir au citoyen se pose.



Credit photo : Google images



Credit photo : www.facebook.com/pages/Water-Taxi-Service



Credit photo : www.facebook.com/pages/Water-Taxi-Service



Source: Google images

Comment mutualiser les informations en matière de déplacements ?

L'exemple de la centrale de mobilité Mobilinfos (Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Soissonnais)



Crédit photo : www.mobilinfos.org

> CONTEXTE

La Communauté d'Agglomération du Soissonnais (CAS) est composée de 28 communes pour 51 500 habitants environ. Elle a confié la gestion de son service public de transport au Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais (SITUS).

En plus des communes de l'Agglomération, le SITUS compte également 17 communes complémentaires situées dans des communautés aux périmètres contigus à la CAS à savoir : Bucy-le-Long, Braye, Chaudun, Chivres-Val, Ciry-Salsogne, Clamecy, Dommiers, Fontenoy, Margival, Missy-sur-Aisne, Neuville-sur-Margival, Pernant, Rozières-sur-Crise, Saconin-et-Breuil, Tartiers, Terny-Sorny et Vuillery.

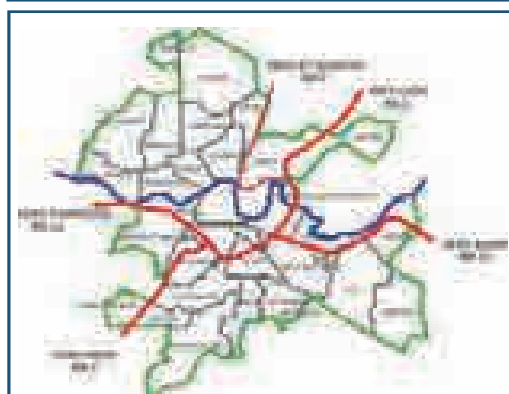
Les membres du SITUS décident de créer une centrale des déplacements qui répertorie les services de transports qui existent et desservent le territoire. L'idée étant de centraliser dans un même lieu l'ensemble des informations sur les offres de transports offertes à la population.

Il s'agit des services de transport urbain, de transport à la demande, de transport interurbain, de transport régional, les artisans taxis et de covoiturage.

Pour plus de renseignements consultez:
<http://www.mobilinfos.org/>



> LOCALISATION SITE



Source : Google images

> DESCRIPTION DU SITE

Un site internet a été créé qui reprend l'ensemble des informations de chaque réseau et offre de transport disponible. Un opérateur est chargé de renseigner la population par le biais d'un numéro vert (appel gratuit depuis un poste fixe). Sont répertoriés globalement par services de transports différentes informations importantes, telles que :

- les horaires
- la tarification
- les lignes
- les plans de réseaux
- les correspondances
- les points de vente
- les réservations

Concernant le transport à la demande, les personnes qui souhaitent utiliser ce service doivent contacter la centrale au plus tard 1 heure avant le déplacement. Les coordonnées des artisans taxis du territoire sont également renseignés dans une rubrique du site internet. Pour le covoiturage, une plateforme existe en local, mais l'accès aux sites de covoiturage à plus grande échelle est également disponible (départementale et nationale). Concernant les transports à plus grande échelle notamment en train, des liens sont systématiquement réalisés vers les sites concernés. Le site internet bénéficie du label bronze "AccessiWeb", les déficients visuels malvoyants ont la possibilité de "vocaliser" les pages grâce à un système qui permet de lire le contenu de la page web en haut de page. Un choix de menu d'affichage qu'il soit standard, contrasté ou avec une augmentation de la taille des caractères par exemple.

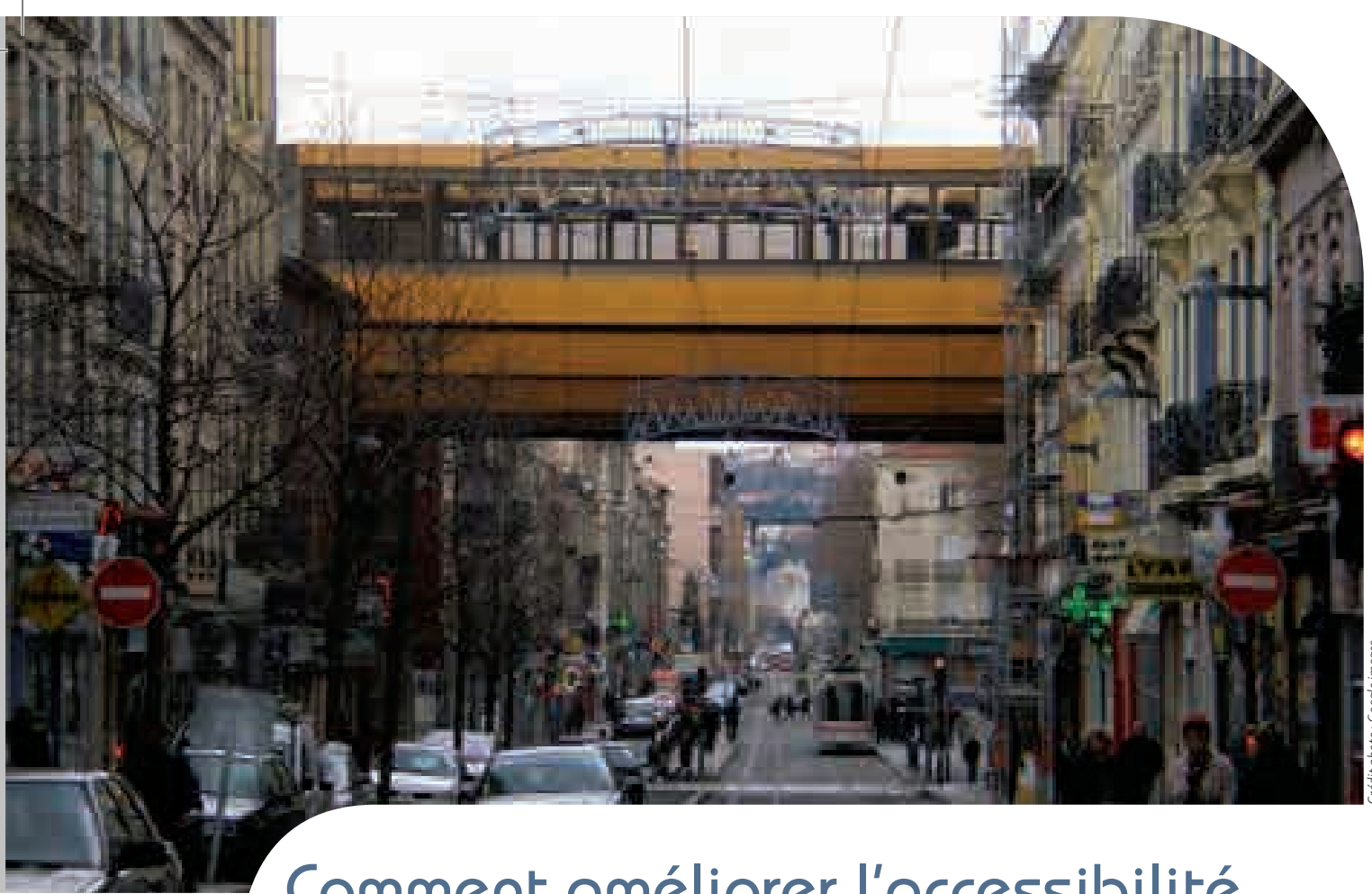


POUR ALLER PLUS LOIN

Les centrales de mobilité favorisent l'information sur les offres de transport disponibles sur un territoire et participent à la sensibilisation et à l'accompagnement de la population sur les systèmes de transports à emprunter. Ces systèmes constituent pour les collectivités une opportunité pour :

- optimiser et valoriser l'offre de services de transport existants sur le territoire,
- développer l'offre de mobilité alternative par la mise à disposition de moyens de mobilité complémentaires,
- mettre en réseau les acteurs de la mobilité et assurer un rôle de coordination et d'interface avec d'autres collectivités,
- susciter et accompagner les initiatives des acteurs de la mobilité et des générateurs de déplacements (entreprises, collectivités, équipements publics...) en matière de management de la mobilité,
- mieux comprendre et répondre de manière plus adaptée à la diversité des besoins de mobilité sur le territoire,
- assurer un rôle d'interface entre les usagers et les collectivités.

Elles participent à une meilleure lisibilité des offres de transport disponibles sur un territoire donné et favorisent l'attractivité d'un territoire.



Crédit photo : Google Images

Comment améliorer l'accessibilité piétonne des infrastructures de transport ?

L'exemple du projet Bahn-Ville (Saint-Étienne)

> CONTEXTE

Expérimenter de nouvelles façons de faire de l'aménagement et du développement urbain autour des gares ? C'est l'objectif du projet franco-allemand Bahn Ville 2, recherche-action qui vise à promouvoir "un urbanisme orienté vers le rail". Valoriser les investissements faits sur les lignes ferroviaires régionales par des mesures d'accompagnement dans le domaine de l'urbanisme, optimiser les conditions d'accessibilité aux gares de ces lignes, améliorer la qualité du service rendu aux usagers dans les lieux d'échanges autour de ces gares, telles sont les ambitions de ce projet. Choisie parmi plusieurs sites pressentis, la région stéphanoise constitue le terrain d'expérimentation français de Bahn Ville 2. La raison de ce choix tient à l'existence d'une dynamique créée par l'amélioration de l'offre ferroviaire périurbaine, susceptible d'interagir de manière intéressante avec les dynamiques de développement du territoire. Il s'agit de mettre en avant le lien important qu'il existe entre les notions d'urbanisme et de transport.

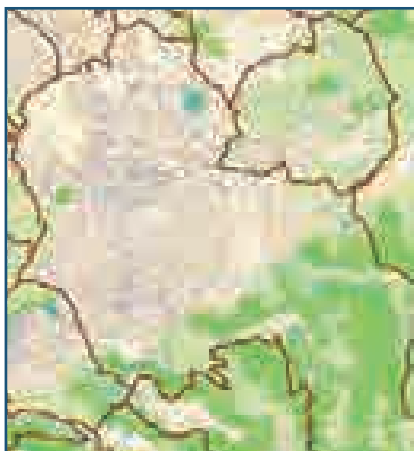
> DESCRIPTION DU SITE

Les travaux menés dans le cadre du projet Bahn Ville entendaient aider à mieux traiter les espaces de la gare et ses abords pour favoriser l'accès à la



Crédit photo : www.saint-etienne.fr

> LOCALISATION SITE



Source : Google images

À NOTER

En plus des thématiques de confort et de sécurité, des remarques récurrentes ont été faites concernant la signalisation des infrastructures de transport, qui en dehors des grands axes routiers ne sont pas indiquées et donc plus difficiles à trouver pour les piétons. La signalétique n'est donc pas à penser seulement pour les véhicules, mais aussi pour les autres modes de déplacement.

gare, la qualité des cheminements qui sont proposés pour y accéder, la rendre attractive et hospitalière et mieux l'intégrer à la ville. Il a été validé que les gares constituent non seulement les portes d'entrée du réseau de transport, en participant de son image et de son attractivité, mais elles sont aussi partie prenante de l'espace urbain.

À RETENIR

Il a été constaté, lors de l'étude, une faiblesse voire une absence de la prise en compte de la problématique des déplacements dans les projets de renouvellement urbain. Pour répondre au cloisonnement entre le développement des réseaux de transport et les processus de projets urbains, la préconisation du projet Bahn Ville ne consiste pas à proposer une solution technique généralisable, mais plutôt à construire une approche basée sur la coordination des outils d'aménagement.

La qualité des cheminements piétons entre la gare et la ville constitue, comme l'offre de transport proprement dite, un élément important d'attractivité du transport. C'est pourquoi, l'attention portée aux espaces situés à proximité des gares et la priorité donnée aux modes doux constituent les principales orientations du projet Bahn Ville.

Grâce à une approche qualitative de la perception que les usagers ont de leur parcours à pied, il a pu être établi un diagnostic de la qualité de l'accessibilité piétonne des gares. Dans leur choix d'itinéraire à pied, une énorme majorité d'usagers enquêtés choisit d'aller au plus direct ou au plus rapide, même s'ils empruntent pour cela le parcours "le plus court en temps mais pas le plus sympa". Quant aux rares usagers qui disent changer d'itinéraires, en fonction du jour, de l'heure, de leur contrainte temporelle ou de leur humeur, ils le font généralement pour disposer d'un agrément supérieur, lié à la recherche d'animation ou de services mais aussi d'une certaine tranquillité, notamment par rapport aux bruits de la circulation.

En ont découlé des propositions concrètes pour améliorer les cheminements piétons d'accès à la gare et à ses abords, qui reposent sur une certaine exigence dans la prise en compte des aspirations légitimes des piétons ainsi que sur des principes de base qui touchent à la fois à l'aménagement et à la gestion des espaces urbains.

Cinq critères ont pu être identifiés :

- ambiance : "dans un cadre agréable"
- fluidité : "se déplacer sans interruptions, sans heurts, sans obstacles, sans détours"
- sécurité (et sûreté) : "en toute quiétude, sans danger"
- services (offre) : "en trouvant sur son chemin le maximum de services"
- lisibilité : "vers une destination (la gare) facilement identifiable et repérable"

> RÉALISATIONS

De nombreuses interventions ont été engagées pour requalifier les espaces publics, améliorer les voies de circulation et optimiser le stationnement. Un parcours urbain continu, depuis la gare du Clavier rénovée jusqu'au centre-ville, s'organise avec le réaménagement des voies et des places qui améliore les déplacements en privilégiant les modes doux et les transports en commun et renforce l'attractivité commerciale.



Crédit photo : Photobucket

Comment le transport peut-il impacter l'espace public ?

L'exemple du téléphérique comme vecteur d'intégration sociale et de mutation de l'espace public (Medellín, Colombie)



Crédit photo : Poma

> CONTEXTE

Dans les années 1990, Medellín, en Colombie, sous le joug des cartels de la drogue, devient la ville la plus dangereuse du monde avec 6.000 meurtres par an. Deuxième ville de Colombie, elle se situe dans la vallée de l'Aburra, environnée de hauteurs où sont localisés les quartiers pauvres, barrios, qui ne peuvent être desservis par des transports publics. L'importance des dénivelés rendait impossible ou non rentable un transport par bus. La municipalité lance en 2006 la construction d'une télécabine pour sortir la ville de cet enfer. Accompagné d'un ambitieux programme urbain, social et économique, ce métrocâble permet de désenclaver les quartiers les plus dangereux en les reliant au centre ville. Le système a rencontré un grand succès en désenclavant les quartiers desservis et a contribué à une importante chute de la criminalité. La population a fortement été impliquée dans ce projet, ce qui a favorisé l'appropriation de ce système de transport.

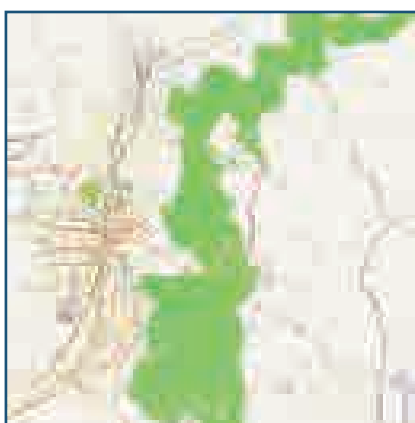
> DONNÉES CLÉS

Population : 2,4 millions d'habitants
Nombre de ligne : 3
Nombre de voyageurs : 45 000 /jour 12 millions/an
Amplitude horaire : 20h/jour
Tarification : 0.85 et 0.90 USD (abonnements séniors, étudiants)
Coût (investissement) : 227 millions d'€

> DESCRIPTION DU SITE

Installé en complément au métro pour permettre d'accéder aux quartiers les moins développés de la ville, Metrocable est un système monocable de télécabines détachables dont la vitesse est de 16 km/h. C'est un système

> LOCALISATION SITE



Source : Google images

comparable aux infrastructures des stations de skis, modifié pour en accroître la capacité. Chaque cabine est équipée d'un éclairage et d'un système de communication. Le débit maximal est de 3 000 passagers par direction par heure. Trois lignes existent, les lignes J, K et S. Il est apparu, dès la conception, très important de créer une interconnexion avec les autres modes de transports et donc de relier ce système aux autres lignes de transport déjà implantées (bus, métro...). Les usagers gagnent non seulement du temps lors de leurs déplacements vers d'autres quartiers de la ville, mais le gain principal est économique, puisque avec leur ticket, les usagers du Métrocable peuvent ensuite utiliser le reste du réseau de transport de la ville (métro, BRT (Bus Rapid Transit)).

Le téléphérique, conçu comme un véritable mode de transport de masse, est devenu à la fois un vecteur "propre" de mobilité – aucune émission de CO₂ –, mais aussi un outil de désenclavement des quartiers les plus pauvres. Économique, écologique, sûr, nécessitant peu de travaux, le câble séduit pour sa capacité à franchir les obstacles naturels, rivières ou dénivelés et éviter la construction d'ouvrages d'art coûteux. Un kilomètre de câble coûte deux fois moins cher que le tram. Son débit n'est certes pas celui d'un métro, mais il peut transporter, selon les modèles, jusqu'à 8 000 voyageurs par heure. Toutefois, à Medellín, aucun survol d'habitations privées n'est effectué. C'est l'un des principaux obstacles à ce mode de transport, outre son impact visuel sur les paysages.

Lignes	K	J	L
Année	2004	2008	2010
Longueur (Km)	2	2,6	4,8
Nombre de stations	4	4	2
Nombre de pylônes	20	31	23
Nombre de cabines	93	119	55
Capacité des cabines	10	10	10
Capacité passagers/heure	3 000	3 000	1 200
Nombre de voyageurs quotidien	40 000	22 000	3 800
Vitesse max (km/h)	18	18	22
Fréquence des cabines (secondes)	12	12	31
Durée du trajet	07:00	10:00	14:00
Amplitude	19h/jour	19h/jour	16h/jour
Coût mise en oeuvre (en dollard us)	26 millions	50 millions	25 millions

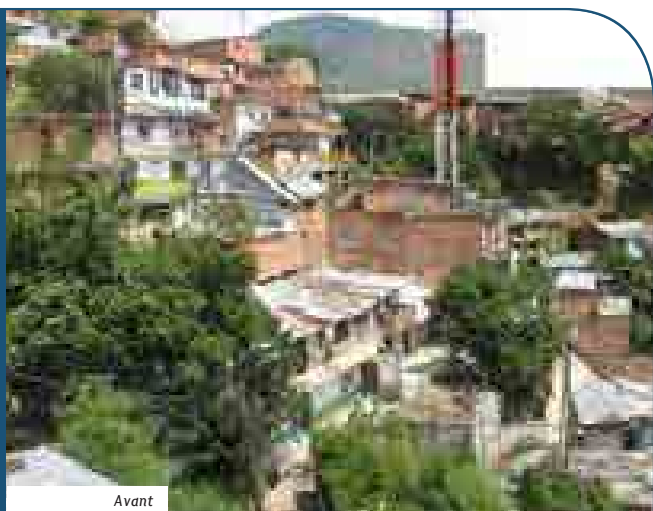
> AVANTAGES

- Construction facile
- Faible consommation d'énergie
- Implantation possible dans des conditions topographique difficiles
- Implantation des pylônes nécessite peu d'espace nécessaire pour *(pas de création de voirie)*

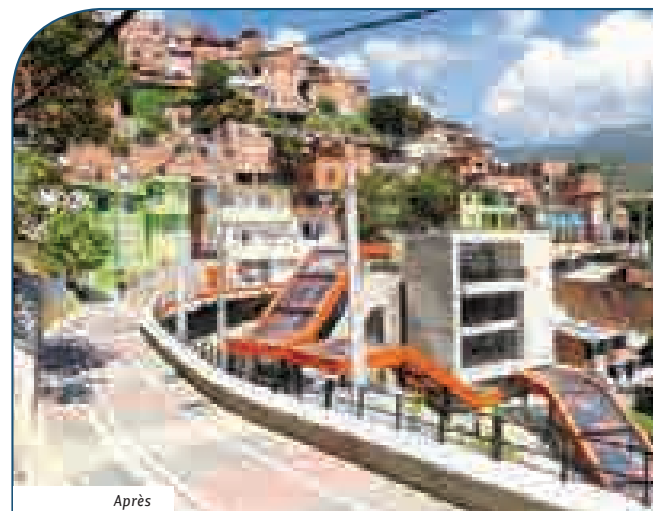
> INCONVÉNIENTS

- Soumis aux conditions atmosphériques *(les vents forts ne permettant pas l'utilisation de ce système)*
- Incapacité à prendre les virages

Crédit photo : Carlos Andres Escobar Gutierrez, Architecte



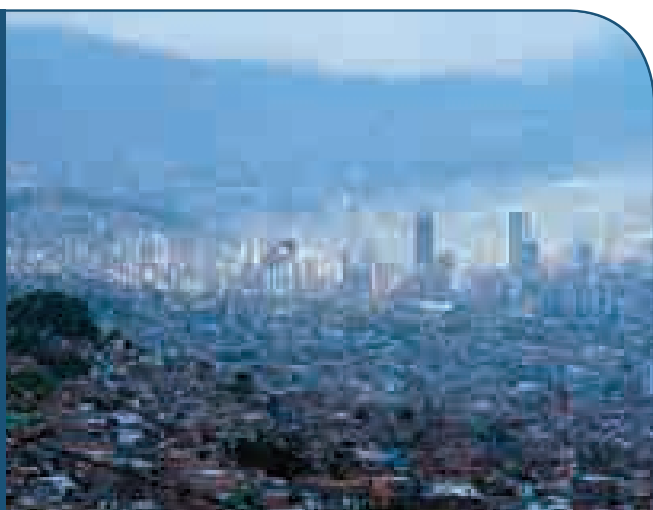
Avant



Après

Crédit photo : Carlos Andres Escobar Gutierrez, Architecte

Crédit photo : Carlos Andres Escobar Gutierrez, Architecte



Crédit photo : Carlos Andres Escobar Gutierrez, Architecte



Crédit photo : Société Métrocable



Crédit photo : Société Métrocable



POUR ALLER PLUS LOIN

On l'associe volontiers à la montagne et au ski et beaucoup moins au travail et à l'urbanité... Simple à construire, efficace pour éviter les reliefs et les cours d'eau, le téléphérique est un mode de transport moins onéreux et plus écologique que bien d'autres, comme le métro, le train ou la voiture. Depuis des années, les urbanistes du monde entier tentent de trouver des alternatives faciles, efficaces et pas chères. Le téléphérique est en train de gagner les villes. Londres a inauguré pour les Jeux olympiques de 2012 son "Emirates Air Line", 34 cabines perchées à 90 m de hauteur pour franchir la Tamise au-dessus de Greenwich. Barcelone a ses oeufs pour gravir la colline de Montjuïc, comme Coblençe pour traverser le Rhin et atteindre la forteresse d'Ehrenbreitstein...La liste des villes équipées de téléphérique ne cesse de s'allonger.

La France est en retard. Elle fut pourtant l'une des pionnières lorsqu'elle inaugura à Grenoble, en 1934, la télécabine de la Bastille, à vocation touristique, pour relier le centre-ville à un fort militaire sur les contreforts de la Chartreuse, à 476 m d'altitude. Plusieurs projets ont été abandonnés ces dernières années, notamment à Issy-les-Moulineaux, sous la pression de riverains réfractaires à l'idée de voir leur habitation survolée par des "bennes".

En 2011, à La Réunion, un projet de téléphérique devait relier Saint-Leu à Cilaos sur 22 kilomètres. Le coût financier de ce transport était de 150 millions et aurait offert de nombreuses alternatives pour les transports notamment le désenclavement de Cilaos. Afin que le projet puisse se concrétiser, de nombreux défis persistent, comme la problématique du foncier pour les tronçons entre Saint-Leu et Trois Bassins. De plus, le projet de téléphérique devra obtenir la pleine collaboration du Parc National afin de préserver l'environnement et obtenir l'aval des administrations. Toutefois, La Réunion possède des téléphériques à Grand-Bassin et à Takamaka, utilisés par le personnel et le matériel de la centrale appartenant à EDF. Le principal atout de ce mode de transport est qu'il consomme moins d'énergie que l'hélicoptère, mais le climat tropical, est peu propice à ce type de déplacement en raison des vents.



Téléphérique de Londres

Crédit photo : Google images



Témoignages et entretiens



Daniel CHOMET

Président de la Commission Développement Durable
Transports - Énergie du Conseil Régional

♦ Quel état des lieux pouvez-vous faire sur les transports de voyageurs et de marchandises en Martinique ?

La situation est difficile : Pour le transport de voyageurs, 30 ans de décentralisation depuis la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982) et jusqu'au début des années 2000, une autorité organisatrice quasi-unique, le Département. Pour autant un véritable réseau interurbain de transport n'a pas su émerger au cours de cette période. L'arrivée, à partir des années 2000, des différents réseaux urbains et notamment celui de la CACEM qui a su se créer dans une logique d'accompagnement et d'intégration des transporteurs en place, a permis de doter le Centre d'un véritable service public de transport à un prix attractif pour les usagers. Aujourd'hui, il nous faut aller plus loin et réussir collectivement cette mutation sur tout le territoire : compléter l'offre de transport terrestre par un transport maritime là où il est pertinent ; créer l'articulation, la hiérarchisation et la complémentarité entre les réseaux en présence ; simplifier le déplacement des usagers entre les différents modes et réseaux de transport, et accompagner la profession dans cette évolution.

Pour le transport de marchandises, il nous faut également trouver des solutions. La défiscalisation a eu pour conséquence de développer l'offre. Or, dans le même temps l'internalisation des prestations de transport par un transport

"La répartition des compétences transport sur le territoire se traduit souvent pour l'utilisateur par un manque de facilité dans son déplacement"

en compte propre concurrentiel et la contraction de la demande de transport liée à la crise, créent les conditions d'une surabondance de l'offre. Les opérateurs, majoritairement composés d'entreprises unipersonnelles, ne disposant que d'un seul camion, ont peu de marges d'adaptation pour rétablir leur situation financière, et les règles de maintien dans la profession (récemment durcies par le "paquet routier européen") interviennent comme des couperets (suspensions et retraits de licences, incapacité de poursuivre leur activité, risques de radiation) et créent de fortes tensions sociales comme nous l'avons vu encore récemment.

Dans un contexte insulaire où les distances sont limitées et le marché fermé, les pouvoirs publics doivent développer les conditions d'une régulation équilibrée. Un accompagnement socio-économique et de nouvelles perspectives doivent être offerts aux opérateurs. L'atout maritime doit pouvoir être exploité pour le transport de marchandises.

Cette complexité, nous conduit à développer une approche partenariale systémique, la Réforme des Transports, dont le but est de mettre en place un transport multimodal cohérent, optimisé et socialement responsable tant pour le transport de voyageurs que de marchandises. Car même si la Région n'a pas de compétence directe en matière de transport, le sujet est suffisamment essentiel pour notre vie quotidienne, notre économie et notre environnement pour qu'elle se place en responsabilité sur cette question.

♦ Selon vous, quels sont les principaux freins au développement du transport en commun sur le territoire ?

J'en vois trois principaux :

- la structure territoriale,
- la fragmentation des compétences et l'absence de coordination des réseaux,
- l'exigence de transition des opérateurs historiques du transport.

Tout d'abord, j'évoquerai la singularité et les paradoxes de notre structure territoriale :

- un territoire très dense (353 hab/km² - soit la région la plus dense après l'île de France),
- mais un habitat peu compact qui ne favorise pas l'optimisation des réseaux : desserte des quartiers, des mornes souvent complexe,
- des infrastructures et une offre de stationnement qui facilitent l'usage de la voiture, malgré la congestion.

Le second point renvoie à la répartition des compétences qui, pour l'usager, se traduit souvent par un manque de facilité dans son déplacement : plusieurs réseaux, plusieurs tickets, des horaires et des lieux de correspondance non coordonnés.

Le manque de fiabilité de l'offre de transport et l'absence d'information sont également des sources d'incertitude, qu'il faudra lever si l'on veut développer le transport en commun.

Le troisième point, de loin le plus complexe à résoudre, il s'agit de l'intégration des transporteurs existants et qui pendant des années ont contribué au service public de transport, sans aucune intervention publique.

Ces professionnels sont confrontés à la réduction de leur périmètre d'activité, suite à l'émergence de nouveaux périmètres de transport urbain et de nouvelles autorités organisatrices qui ont toute latitude pour définir les modes d'organisation de réseau qu'elles souhaitent sur leur territoire.

En fonction des choix qu'elles opèrent, par rapport aux transports en présence sur leur territoire, elles peuvent placer les transporteurs dans l'impossibilité de poursuivre leur activité. La responsabilité de tous doit se situer dans une logique globale où intégration et accompagnement socio-économique doivent être conjugués pour apporter une réponse socialement acceptable à la structuration des réseaux de transport public.

♦ Quelles actions ont été mises en œuvre ou sont programmées par la Région Martinique afin d'apporter des réponses face aux dysfonctionnements recensés ? Quelles améliorations, résultats escomptés ?

La Région a, depuis un an, lancé la Réforme des Transports. La première action concrète s'est traduite par la mise en place d'un observatoire des déplacements (O₂TM), animé par l'ADUAM. Deux publications des chiffres-clés du transport ont été éditées dans le cadre du travail partenarial instauré.

D'autres chantiers sont ouverts :

• **L'étude sur l'état des lieux du transport de marchandises et de la logistique** qui démarre en janvier 2013 : elle servira à mieux cerner la situation actuelle, à définir les évolutions envisageables et mettre en place les solutions d'accompagnement socio-économique ainsi que les conditions d'émergence d'un transport maritime complémentaire au transport routier, notamment sur l'axe nord-caraïbe.

• **L'enquête ménages déplacement, portée par l'O₂TM**, dont le lancement est prévu en 2013. Il s'agit, au travers d'une enquête auprès de la population de connaître précisément la façon dont les martiniquais se déplacent. Cette enquête inédite sur tout le territoire permettra de disposer d'une véritable photographie et d'aider à la priorisation et la structuration des réseaux de transport.

• **Le transport maritime** : en matière de voyageurs, le Département va conforter les lignes existantes en définissant de véritables obligations de service public pour l'opérateur. La mise en place de ce service public doit intervenir d'ici la fin du premier trimestre 2013. En matière de transport de marchandises, les perspectives et moyens de mise en œuvre seront proposés à partir de l'étude sur l'état des lieux que j'évoquais précédemment.

• **La Conférence des AOT** a été mise en place en mai 2012 et s'est déjà réunie deux fois. Elle a vocation à travailler à la constitution d'une structure unique de gestion du transport en Martinique.

• **Une réflexion** est également amorcée en interne à la Région, sur l'opportunité de lancer un plan de déplacements d'administration, afin d'améliorer notamment les déplacements domicile-travail, limiter leur impact environnemental et favoriser le progrès social au sein de l'organisation.

♦ **Quelle évaluation du coût global des actions mises en œuvre ? Quelle part du budget du Conseil Régional est consacrée à la question des transports ?**

Les actions mises en œuvre se chiffrent déjà à 1 500 000 €. Les études menées permettront de hiérarchiser les actions et de calibrer le budget à mettre en œuvre tant pour les investissements que pour l'exploitation, la maintenance, l'entretien et le fonctionnement.

Elles serviront également au dimensionnement de l'accompagnement socio-économique permettant ces évolutions.

Sans compter l'important effort d'investissement que la Région réalise dans le cadre du projet de TCSP, chiffré à 332 M € et où la Région doit préfinancer quasiment 80 % de la charge.

♦ **Y a-t-il des actions qui prennent en compte non seulement les questions de transport mais également l'articulation avec le développement durable et l'urbanisme ?**

Le transport se situe nécessairement au carrefour des préoccupations d'aménagement, de développement durable, d'urbanisme et de cadre de vie. Les actions de report modal (terre/mer), le développement du transport en commun, l'approche qualitative de l'insertion et des aménagements urbains autour du projet de TCSP, la réflexion sur le Plan de déplacement d'administration régionale sont autant d'illustrations concrètes de cette prise en compte.

♦ **Concernant le transport de voyageurs, la Martinique compte 15 AOT dont 5 qui ont mis en place leur réseau de transport, sans aucune homogénéité et coordination entre eux. Selon vous, quels dispositifs ou politiques publiques doivent être mis en œuvre pour apporter des solutions à la fois pour les utilisateurs des réseaux, les exploitants/artisans taxicos et les collectivités ?**

La recherche d'une structure unique de gestion du transport à la Martinique fait partie de nos priorités. Dans le même temps, nous n'en faisons pas la seule question centrale, ni le préalable aux nécessaires améliorations attendues par l'ensemble de nos concitoyens. Il s'agit avant tout de créer un outil efficace pour avancer sur la cohérence et la complémentarité des réseaux, la tarification et l'information, au service des utilisateurs du transport en commun actuels et à venir.

La Réforme des Transports est un dispositif partenarial qui va permettre de définir et hiérarchiser les politiques publiques dans un souci de cohérence et d'efficacité des réseaux.

♦ **Quelle est votre position sur la mise en place d'une AOT unique en Martinique ? Quelle prise en compte possible du transport routier de marchandises ?**

Les problématiques de transport de biens et de personnes, les questions de mobilité sont en interaction avec les stratégies d'aménagement, d'urbanisme et nécessitent une articulation de certaines compétences dévolues à différents niveaux territoriaux. Les évolutions sociales, comme par exemple le vieillissement de la population, doivent également nous guider dans la définition des politiques de déplacement.

Pour le transport de marchandises, les agglomérations ont par exemple une approche de cette question dans le cadre de leur PDU, et il n'y a pas à proprement parler d'autorité organisatrice pour le transport de marchandises.

La Région a un certain nombre de responsabilités également en la matière (SAR, SRCAE, Schéma d'infrastructures et déplacement, coprésidence du Comité Régional des Transports...).

La notion de l'AOT unique doit être construite comme un outil d'efficacité des politiques publiques au service de la population et non comme une fin en soi ; il faut être pragmatique dans la définition de l'outil qui sera mis en place pour qu'il soit gage d'efficacité.

Pour plus de renseignements, contactez :

CONSEIL RÉGIONAL DE LA MARTINIQUE
Direction de l'Environnement et des Politiques Territoriales
Rue Gaston Defferre - CS 50601
97261 Fort-de-France Cedex
☎ 0596 596 300
☎ 0596 726 810 / 0596 596 484
✉ courrier@region-martinique.mq
@ www.region-martinique.mq



Stéphane GANDAR

Directeur de Madinair

♦ Quel est le rôle de Madinair ?

La Loi sur l'air de 1996 (LAURE) a rendu obligatoire, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la mise en place d'un réseau de mesure de qualité de l'air. J'ai été amené à mettre en place, en Martinique, la structure qui allait suivre les polluants réglementaires en continu. Il s'agit conformément à la Loi LAURE d'une association agréée par le Ministère de l'Environnement de l'époque.

Le rôle principal de Madinair est de mettre en place un système de mesures qui permet de suivre en continu la qualité de l'air et notamment les polluants réglementaires. Le suivi de mesures de polluants autres que réglementaires est venu enrichir le panel d'observation de Madinair, pour répondre notamment aux cas d'urgences ou aux cas un peu plus spécifiques de la Martinique.

Parallèlement, Madinair a la charge de communiquer sur la qualité de l'air respiré au quotidien, mais aussi de prévenir la population en cas de dépassements de différents seuils de santé (européens, français, locaux).

De manière plus générale, Madinair réalise des études sur la qualité de l'air pour différents interlocuteurs (Etat, collectivités, bureaux d'études, industriels...) dans le cadre d'un grand projet d'aménagement, d'urbanisme, de transport ou encore à la demande d'un industriel (étude d'impact sur un site industriel par exemple). Ainsi, nous avons réalisé en 2006 une étude sur le tracé du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) avant sa mise en service.

"Les polluants qui causent le plus de soucis sont ceux qui sont en lien avec la circulation automobile"

L'idée étant de mesurer les effets suite à la mise en œuvre de ce dernier et notamment de voir si le TCSP pourrait réussir à rectifier le tir sur les points noirs identifiés, notamment sur l'Avenue Bishop, l'Autoroute et la Rode. On espère tous que le Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sera utilisé et qu'il permettra une diminution du nombre de véhicules en circulation.

♦ Comment s'organise Madinair pour mesurer les concentrations de polluants sur le territoire ?

Madinair compte aujourd'hui une équipe d'une dizaine de salariés travaillant aussi bien sur les études que sur la partie technique. Cette dernière concerne les deux grands enjeux que sont les stations fixes de mesure et les stations mobiles.

Les stations fixes de mesure sont réparties sur le territoire selon des études qui ont permis d'en déterminer les emplacements stratégiques. Ces stations mesurent en continu un certain nombre de polluants réglementaires dans des zones urbanisées, ou encore proches du trafic automobile mais également dans des zones qui ont un impact potentiel industriel par exemple.

Elles sont localisées sur le territoire de la CACEM qui constitue la zone la plus peuplée, la plus circulante, la plus active, la plus industrialisée.

Les autres communes de la Martinique sont dotées d'un

dispositif mobile qui permet de réaliser des études ponctuelles ou des évaluations de la qualité de l'air. L'objectif pour ces dernières est d'aboutir à une appréciation juste de la qualité de l'air et de son évolution au fil des années.

Madininair réalise également un autre panel de mesures avec un moyen plus indirect que pour les stations fixes et mobiles et qui est basé sur la chimie. Ce moyen permet de disposer de points sur l'ensemble du territoire pour répondre aux sollicitations de différents interlocuteurs, par exemple dans le cadre de la réalisation d'une cartographie de la qualité de l'air pour le suivi d'un polluant particulier.

Les demandes concernent surtout la qualité de l'air extérieur, mais depuis quelques années, le volet sur l'air intérieur est de plus en plus réclamé. Ainsi, afin de répondre à l'enjeu national de qualité de l'air dans les crèches et dans les écoles, nous avons réalisé en 2010-2011 une vaste campagne de mesures dans ces établissements. De même, nous pouvons être amenés à répondre à la demande de certains industriels ou privés afin de mesurer la qualité de l'air dans leurs locaux.

♦ Quels types de polluants Madininair doit mesurer au quotidien ?

Parmi les polluants réglementaires, il y a d'abord la base des polluants liés à la circulation automobile : les oxydes d'azote, les particules en suspension inférieures à 10 µm (microns) ou à 2,5 µm, le benzène également. Il y a les polluants plus marqueurs de pollution industrielle comme le dioxyde de soufre, les métaux lourds, les hydrocarbures aromatiques. Des polluants un peu plus disparates tels que le monoxyde de carbone ou encore l'ozone qui se transforme avec les événements atmosphériques qui peuvent survenir. Les polluants qui causent le plus de soucis sont ceux qui sont en lien avec la circulation automobile. Il faut avoir également à l'esprit que les particules fines inférieures à 10µm regroupent l'ensemble des particules en suspension, qu'elles proviennent de la circulation automobile, de l'activité industrielle ou encore de phénomènes naturels comme les brumes de sable désertiques qui ont un impact sanitaire important.

♦ Quels sont les principaux points noirs en matière de pollution atmosphérique en Martinique ? Quels points sont principalement impactés par la pollution automobile ?

Depuis plusieurs années, des stations de mesure fixes sont situées le long des axes à fort trafic de la CACEM, à la fois sur l'autoroute, les routes nationales et les départementales comme la Rocade par exemple.

Une étude "filare" sur les axes de plus de 15 000 véhicules/jour a également été réalisée dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE). L'objectif étant d'identifier le long de ces axes, les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂), le polluant le plus représentatif de la circulation automobile. Les zones à enjeux pour ce qui concerne la qualité de l'air ont été également définies, à savoir les principaux axes entrants de la ville de Fort-de-France ainsi que la Rocade qui est le principal axe entrant autoroutier.

• Les alizés jouent-ils un rôle dans la dispersion des gaz à effet de serre (GES) émis ? Ce critère peut-il constituer un motif valable pour ne pas maîtriser et vouloir réduire les émissions de GES sur le territoire ?

Bien évidemment, les alizés ont un rôle de dispersion, mais ce qui est essentiel à retenir, c'est que les émissions d'un territoire comme celui de la Martinique et plus particulièrement comme celui de la CACEM où on atteint un trafic de 120 000 véhicules/jour sur un de ses axes routiers, (chiffre supérieur à celui de la population de Fort-de-France), est un exemple assez unique en son genre.

Nous avons sur le territoire de la CACEM les mêmes problématiques que n'importe quelle agglomération de plus de 100 000 habitants.

Nous avons juste cette chance que les polluants ne restent pas trop longtemps au contact de la population, néanmoins, les émissions restent identiques. Cependant, les personnes qui habitent à proximité de la Rocade ne bénéficient pas des bienfaits des alizés, trop exposées à des flux de circulation très importants. En Métropole, les populations sont généralement à plusieurs kilomètres de tels axes.

L'aspect positif des alizés touchent les personnes habitant des zones plus éloignées des grands axes de circulation. On note quand même que dans le temps, les concentrations relevées en termes de dioxyde d'azote sont de plus en plus élevées.

Les alizés jouent parfois un rôle négatif car ils apportent des brumes de sable désertiques, qui font que les concentrations en particules fines de la Martinique sont plus importantes que celles de la Métropole. Même si elles sont moins toxiques que les particules diésels, ces particules fines en quantité importante rentrent dans le système respiratoire. Il a été prouvé qu'elles ont des impacts sur les systèmes respiratoire et cardio-vasculaire. Les alizés remettent ces particules en suspension de manière permanente.

Pour la partie industrielle, les acteurs ont compris très rapidement la problématique et la localisation géographique des centrales a été pensée en prenant en compte l'effet disperser des alizés sur la côte caraïbe pour que les émissions soient orientées vers la mer plutôt que vers les secteurs habités. Notons que la centrale thermique de Bellefontaine est le 7^e émetteur à l'échelle nationale en matière d'hydrocarbures aromatiques et celle de Pointe des Carrières, le 11^e.

♦ **Quelles sont les conséquences en cas de dépassement des seuils réglementaires ? Quelles actions possibles pour la Préfecture Martinique ?**

Les seuils réglementaires sont définis par arrêtés préfectoraux, avec des messages de recommandations sanitaires qui ont été validés par l'ARS (l'Agence Régionale de Santé) notamment.

On part du principe que ces polluants ont un effet sur la santé identique à d'autres territoires. Les recommandations sanitaires sont relativement classiques. Elles sont d'abord orientées sur des populations sensibles au départ.

Ces arrêtés fixent un certain nombre de seuils à ne pas dépasser. En fonction des relevés en continu, Madininais va déclencher ces procédures d'informations, de recommandations et même d'alerte pour informer la population sur les comportements à adopter et des recommandations sanitaires pour les personnes les plus sensibles.

Ces comportements sont "sans obligation", car nous ne pouvons faire que des recommandations. On ne peut imposer par exemple d'arrêter de brûler des déchets organiques et autres matières à l'air libre, de différer certains déplacements lorsque c'est possible ou encore de covoiturer.

Concernant les concentrations de dioxyde d'azote, 2012 constitue un tournant. Aujourd'hui, l'arrêté préfectoral de la Martinique prévoit l'information et les recommandations en cas de pics de pollution, mais ne prévoit pas de mesures d'urgence à mettre en œuvre si les seuils sont dépassés. Ce sont des mesures qui vont devenir obligatoires et intégrées d'ici la fin 2012.

La Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) va être amenée à réfléchir avec les collectivités aux mesures d'urgence à intégrer dans cet arrêté préfectoral. Doit-on prévoir la circulation alternée ? Doit-on prévoir des vitesses limites ? Doit-on rendre obligatoire des mesures préventives ? Par exemple, il n'est pas recommandé aux enfants de faire du sport en cas de pics de pollution dus aux particules fines. Les recommandations sont suivies dans quelques écoles, mais cette pratique n'est pas généralisée.

Certaines mesures mises en place ailleurs semblent difficilement applicables sur le territoire, notamment concernant la circulation alternée. Cela signifie également qu'il faudrait rendre les transports gratuits pour certains et avoir plusieurs parkings relais. Est-ce que cela aura un impact fondamental dans la baisse des concentrations mesurées ? La question reste posée.

Par contre, je suis favorable à un rôle plus répressif sur le brûlage à l'air libre, car il y a encore un manque de prise de conscience des impacts de ces pratiques qui rajoutent de grandes quantités de particules dans l'atmosphère.

Ce qui est sûr c'est qu'il va falloir informer la population sur les mesures obligatoires et bien leur expliquer les enjeux.

Pour plus de renseignements, contactez :

MADININAIS
31, rue du Pr. Raymond Garcin
Route de Didier
97200 Fort-de-france

☎ 0596 600 848
☎ 0596 713 202
✉ info@madininais.fr
@ www.madininais.fr



“Les jeunes rencontrent des difficultés dans leurs déplacements liés à l’emploi et à la santé”

Questions aux... Missions locales de Martinique

Raphaëlle AUGUSTIN : Responsable de la Mission Locale du Nord (MILNORD)

Béatrice BALDARA MARIMOUTOU : Directrice de la Mission Locale du Centre (MILCEM)

Margarita LOUISY-LOUIS : Responsable de la Mission Locale de l’Espace Sud, (MLES), antenne du François

♦ Combien de jeunes sont suivis par vos missions locales respectives ?

Raphaëlle AUGUSTIN : La Mission Locale du Nord de la Martinique suit environ 7000 jeunes de moins de 25 ans.

Béatrice BALDARA MARIMOUTOU : Créée en 2006, la MILCEM accompagne environ 4900 jeunes de 16 à 25 ans résidant sur le territoire de la CACEM qui sont en recherche d’emploi, de qualifications ou encore rencontrant d’autres problématiques.

Margarita LOUISY-LOUIS : Ce sont plus de 3 500 jeunes âgés de 16 à 25 ans, en 2011, qui sont suivis par la mission locale de l’Espace Sud et regroupés suivant trois antennes. L’antenne du François s’occupe des jeunes habitants le François, le Vauclin et le Saint-Esprit. L’antenne du Marin accompagne les jeunes habitants le Marin, Rivière-Pilote et Sainte-Anne. Enfin, l’antenne de Rivière-Salée suit les autres jeunes qui habitent Rivière-Salée, Ducos, les Trois-Ilets, les Anses d’Arlet, le Diamant et Sainte-Luce.

♦ Comment est organisé le transport sur votre territoire ? Les jeunes que vous suivez ont-ils des difficultés à se déplacer ?

AUGUSTIN R. : Il n’y a pas de service de transport réellement organisé sur le territoire de la Communauté de Communes du Nord de la Martinique (CCNM) et encore moins d’offre entre le Nord Atlantique et le Nord Caraïbe. Quelques exceptions existent avec le Gros-Morne et La Trinité où l’offre de trans-

port permet aux jeunes de se déplacer dans leur commune. La mission locale a dû s’adapter à ce contexte. Dans les communes où il n’y a pas d’offre de transport répondant aux besoins, les jeunes sont généralement convoqués le matin. Les jeunes rencontrent des difficultés dans leurs déplacements liés à l’emploi et à la santé. Ces difficultés se traduisent chez certains par un sentiment de lassitude et d’abandon. C’est un environnement défavorable aux jeunes qui connaissent le monde de l’entreprise, qui sont matures et prêts à travailler. On observe deux comportements : soit ils partent en France ou alors ils restent chez eux sans emploi.

BALDARA B. : Les jeunes que nous suivons ont essentiellement à assurer des déplacements intra CACEM donc sur un territoire aujourd’hui qui a stabilisé une organisation efficace des transports des usagers. Lorsqu’il s’agit d’accompagner un jeune en insertion, la mobilité n’est pas juste physique et géographique : cette capacité, voire aptitude à se déplacer (en Martinique ou ailleurs du reste), facilite la mobilité intellectuelle, culturelle et sociale. Aussi, pour nous, cet enjeu est déterminant. **Un jeune qui a des difficultés à se déplacer soit pour des démarches administratives, pour un atelier que nous mettons en place ou pour une formation décroche du parcours d’insertion.** Il faut aussi comprendre que nous avons des jeunes qui ne peuvent pas faire face à ces budgets de déplacements au quotidien. Factuellement, 75 % des jeunes en accompagnement sont sans moyen de locomotion.

LOUISY-LOUIS M. : L’offre de transport de l’Espace Sud est organisée suivant trois bassins et est complétée par

le réseau “Bel Pasaj” du François, “Mi voi a” du Vauclin et “Siyaj” de Ducos. Le Saint-Esprit est la seule commune qui ne dispose pas d’offre structurée sur son territoire. Les jeunes de la mission locale de l’Espace Sud rencontrent des difficultés pour se déplacer que ce soit pour se rendre à la mission locale, pour des démarches de prospection, pour la formation et pour l’emploi.

Plus spécifiquement, les jeunes qui dépendent de l’antenne du François ont des difficultés pour se rendre au Saint-Esprit (manque de réseau interurbain), au Lamentin, à Fort-de-France et au Robert pour les formations. La difficulté est également financière, car **pour aller du Vauclin vers Fort-de-France, un jeune doit déboursier 10,40 € par jour.**

Le Saint-Esprit est une commune très enclavée. Les jeunes qui y habitent n’ont pas d’offre de transport disponible pour rejoindre le François et l’offre proposée pour Rivière-Salée est peu adaptée. Un transporteur privé fait la navette Saint-Esprit, Rivière-Salée, Trois-Îlets ; cependant, les horaires de ramassage sont inadaptés pour ce public (un départ très tôt le matin qui contraste avec les horaires d’ouverture des administrations et peu de rotations). Depuis 2012, une liaison est possible avec la commune de Ducos.

Il faut noter également que le GRETA (GRoupement d’ETAbissements publics d’enseignements) qui mobilise un certain nombre de formation du PRFPJ (Programme Régional de Formation Professionnelle pour les Jeunes), situé à Rivière-Pilote, n’est pas bien desservi en transports en commun, ce qui rend difficile l’accès à ces formations par les jeunes des communes les plus éloignées (Anses d’Arlet, Vauclin, notamment).

Pour les jeunes qui dépendent de l’antenne du Marin, plusieurs obstacles ont été relevés. Par exemple, il est difficile pour les jeunes de Sainte-Anne de se rendre à Fort-de-France pour les formations et actions partenariales. Beaucoup de quartiers de Rivière-Pilote ne sont pas desservis par le service de transport urbain en place. L’amplitude horaire de fonctionnement du service n’est pas adaptée : les retours au domicile n’étant pas possibles, les jeunes refusent catégoriquement de participer aux formations.

Il n’y a pas de lien entre les transports du Bassin “Anses d’Arlet / Trois-Îlets / Diamant” et celui de “Rivière-Pilote / Rivière-Salée / Sainte-Luce”. Il est donc difficile pour les jeunes habitants le premier bassin, de rejoindre l’antenne de la mission locale de Rivière-Salée.

♦ Quelles solutions avez-vous pu mettre en place ?

AUGUSTIN R. : Des dispositifs d’aide sont mis en place par le biais de financements de la Direction Départementale du Tra-

vail de l’Emploi et de la Formation Professionnelle (DDTEFP) ou encore via le fonds d’aide aux jeunes (FA) qui est en partie utilisé pour l’aide à la mobilité de ces derniers.

Grâce au Fonds pour l’Insertion Professionnelle des Jeunes (FIPJ), il a été possible de mettre en place une action en faveur de l’autonomie des jeunes à travers une formation spécifique pour le permis de conduire qui intègre un réapprentissage des fondamentaux. Cette action est destinée à des jeunes éloignés du dispositif scolaire depuis longtemps et qui cumulent des réelles autres difficultés.

BALDARA B. : Deux solutions principales ont été apportées : les tickets mobilité et l’accompagnement à l’obtention de permis B.

Grâce à l’existence d’un partenaire clé, la Compagnie Foyalaïse de Transport Urbain (CFTU) et son réseau Mozaïk, d’une part et le financement de l’Etat et du Conseil Régional d’autre part, le dispositif “ticket mobilité” a été mis en place et vise à accorder aux jeunes, des titres de transport adaptés à la nature des déplacements qu’ils auront à effectuer sous l’angle d’un parcours actif d’insertion (pour une formation, un stage, le premier mois d’un emploi ou des démarches administratives spécifiques).

Après une montée en charge depuis 2007 (entre 2007 et 2010 plus de 4000 titres de transport ont été distribués aux jeunes) qui a permis à la MILCEM de mieux évaluer le besoin annuel, d’analyser la nature des flux et voire des pics, nous savons aujourd’hui que la demande concerne environ 1000 à 1500 jeunes sur l’année pour des trajets qui vont être en majorité répétitifs sur une période (action de formation, ateliers) et cette demande est en forte croissance.

L’accompagnement à l’obtention de Permis B est prionisé pour certains jeunes car ils ont réellement besoin du permis dans le cadre de leur insertion (métiers dans la restauration, etc...) et doivent devenir autonomes. En 2010, avec le partenariat d’une auto-école, 13 jeunes ont pu en bénéficier, grâce à l’utilisation du Fonds d’Insertion Professionnel pour la Jeunesse (FIPJ). Au-delà de ce dispositif ciblé, nous mobilisons aussi un outil le Fonds d’Aides aux Jeunes (FA) subventionné par le Conseil Général pour financer des demandes individuelles de jeunes.

En revanche, nous sommes parfois confrontés à des déplacements hors territoire CACEM pour lesquels nous n’avons pas toujours les solutions adéquates et nous mobilisons les outils à notre disposition.

LOUISY-LOUIS M. : Seuls les jeunes étant inscrits dans le dispositif du Contrat d’Insertion dans la Vie Sociale (CIVIS) ont pu bénéficier d’une aide pour la mobilité à travers les titres

de transport du réseau urbain de l'Espace Sud dans le cadre du fonds pour l'insertion professionnelle des jeunes (FIPJ). D'autres ont pu en bénéficier par le biais du fonds d'aide aux jeunes (FAJ) lors des commissions d'attribution afin de pallier notamment le retard de versement de rémunération des jeunes (gérée par l'Agence de Services et de Paiement) qui participent aux formations du PRFPJ.

Deux grandes actions ont été réalisées : premièrement nous avons acheté des titres de transport (au prix de vente au public) sur les différents réseaux existants sur le territoire afin de faciliter les déplacements des jeunes sur le territoire de l'Espace Sud. Ensuite, nous avons réalisé une action permis de conduire pour 13 jeunes en 2010. Seuls six se sont présentés au code et seuls deux ont réussi l'épreuve du code et du permis de conduire. Certains jeunes ont rencontré des difficultés et ont été contraints d'abandonner. Il faut noter que certains freins étaient liés à la difficulté de se rendre à l'auto école.

♦ **D'après vous, quelles autres solutions pourraient être envisagées pour favoriser la mobilité et donc l'insertion professionnelle des jeunes ?**

AUGUSTIN R. : Pour la Mission Locale du Nord, je pense que deux grandes actions pourraient être réalisées. En effet, une convention tripartite pourrait être signée entre les communes, le syndicat des transports et la mission locale pour avoir des réductions sur le coût des trajets pour les jeunes qui doivent prospecter pour un emploi ou se rendre sur leur lieu de formation. À terme, la mise en place d'une carte de transport à tarif réduit pour les jeunes en insertion pourrait être une piste de solution. Enfin, une desserte plus fine des communes favoriserait le désenclavement de certains quartiers.

BALDARA B. : Nous continuons aujourd'hui à optimiser notre collaboration avec la CFTU sur ce volet. Depuis quelques mois, une auto-école sociale existe sur le territoire et a vocation aussi à s'adapter à des publics en voie d'insertion.

LOUISY-LOUIS M. : Je pense qu'il faudrait négocier avec la CACEM afin d'obtenir des titres de transport du réseau Mozaïk pour faciliter les déplacements des jeunes vers les centres de formation localisés sur le territoire de la CACEM. De plus, des cartes carburants pourraient être délivrées aux jeunes disposants de véhicules et qui s'intéressent aux secteurs de l'hôtellerie-restauration, boulangerie pâtisserie par exemple. En effet, **face à l'absence d'offre de transport aux horaires extrêmes (tôt le matin et tard le soir), certains jeunes sont contraints de refuser des offres d'emploi ou de formation, étant démotivés par les freins liés à la mobilité.** Afin de maximiser les chances des jeunes dans le cadre de l'action permis de conduire, il faudra veiller à trouver des auto-écoles plus accessibles aux jeunes

et intégrer une action citoyenne de ces derniers en retour.

Il faudrait également renforcer le partenariat avec l'Agence de l'Outre Mer pour la Mobilité (LADOM) pour les jeunes qui ne sont pas sous le dispositif CIVIS et qui ne peuvent pas bénéficier des aides à la mobilité. Dans le cadre d'un déplacement en France pour un entretien professionnel ou une formation, l'idée serait de trouver un financement pour le transport des jeunes (billet d'avion + train).

Par ailleurs, il pourrait être intéressant que dans le cadre des formations PRFPJ que la somme allouée aux jeunes pour le transport soit directement versée à un réseau de transporteurs choisis par appel d'offres pour assurer le transport des jeunes vers les dites formations. Cela aurait pour conséquence immédiate une prise en charge totale et gratuite du trajet des jeunes vers leurs centres de formation. Il pourrait être aussi possible de conventionner avec les transporteurs scolaires la prise en charge des jeunes sous statut de la formation professionnelle qui se rendent directement vers les lieux de formation.

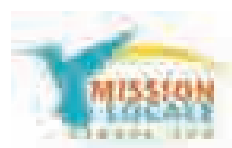
Pour plus de renseignements, contactez :



MISSION LOCALE DU NORD
DE LA MARTINIQUE
137 allée des Cocotiers
Immeuble Adans Mansarde
97231 LE ROBERT
☎ 05 96 654 720
☎ 0696 654 613
✉ milnordmartinique@orange.fr
@ www.milnordmartinique.fr



MISSION LOCALE DU CENTRE
DE LA MARTINIQUE
54 Chemins des Chataignier
Lot les horizons, Acajou
97232 LE LAMENTIN
☎ 0596 589 283
☎ 0596 589 983
✉ milcem@orange.fr



MISSION LOCALE ESPACE SUD
31 rue du Général de Gaulle
97215 RIVIÈRE-SALÉE
☎ 0596 382 780
☎ 0596 382 377
✉ ml.espace.sud@orange.fr



Michelle de THORÉ

Chef de bureau Etudes et Prospectives de la Direction des Transports du Conseil Général de Martinique

♦ Quelles sont vos missions au sein du Conseil Général ?

Je suis chargée des actions de modernisation du transport, du développement des infrastructures et des actions d'environnement. L'environnement est un domaine que le Département a choisi de développer pour répondre aux objectifs de l'Agenda 21 notamment dans ses actions concernant la promotion de l'éco-mobilité.

♦ L'article 10 de loi Grenelle 1 prévoit une réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de 20 % d'ici 2020. Cette diminution passe par la mise en œuvre d'actions de type Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDES). Comment se positionne le Conseil Général pour inciter à la mise en place des PDES ?

Dans le cadre de son Agenda 21, le Conseil Général développe actuellement des expérimentations PDES. La volonté est de sensibiliser les élèves dès le plus jeune âge, dès la 6^e, puis de réaliser plus tard, au lycée, une évaluation de leurs pratiques et leur rappeler quelques notions.

Pour l'année scolaire 2011-2012, nous avons commencé un programme d'expérimentation avec 12 établissements scolaires qui se sont portés volontaires. Il y a un fort engouement autour de cette action : une dizaine d'autres établissements scolaires se sont déjà proposés pour la rentrée 2012-2013.

"Sensibiliser les élèves dès le plus jeune âge"

Notons que tous les établissements n'ont pas la configuration adéquate à ce type d'action qui nécessite la présence :

- d'un cheminement piéton dans les règles de sécurité avec la présence de trottoirs ;
- d'un parcours "sécurisé" sur une distance d'un minimum d'1 km ;
- d'adultes encadrant les élèves.

L'action "Carapate" se compose idéalement de 60 élèves (70 grand maximum) et il faut compter 1 encadrant pour 5 élèves. Anciennement nommée "Pédibus", le Carapate a été labellisé par l'ADEME qui a repris l'idée de la Caravane à pied. L'objectif est de montrer aux élèves l'intérêt de la marche à pied pour préserver l'environnement. Ceux qui ont participé à ces expérimentations étaient principalement véhiculés par leurs parents. Les parcours ont été réalisés sur des distances allant d'1km jusqu'à 2,5 km.

L'action Carapate a été suivie d'un débat éco-animation où il est proposé aux élèves de calculer et de comparer le rejet de CO₂ dans l'atmosphère en fonction des différents modes de transports utilisés (voiture, vélo, deux roues, marche à pied...) et la distance parcourue, d'après une méthode mise en place par l'ADEME. À cet instant, le faible impact environnemental de la marche à pied peut alors être mieux perçu par ces derniers. La différence de rejet en CO₂ dans l'atmosphère entre la marche à pied et le dépôt minute des parents devant l'établissement scolaire a ainsi été démontrée aux élèves. Face à cette différence significative, on assiste à une sensibilisation immédiate des élèves. La pratique a montré que ces débats étaient très instructifs avec une forte participation des élèves; certains allant jusqu'à faire l'éducation de leurs parents sur ces questions par la suite.

♦ **Quels sont les avantages à réaliser une telle démarche auprès des établissements scolaires ? Quels liens avec l'Éducation Nationale ?**

D'après les retours des établissements scolaires, plusieurs avantages se déclinent :

- mettre en place une action pédagogique concernant l'environnement, nouvelle matière qui s'insère progressivement dans les programmes scolaires. La mise en œuvre d'une telle action a un "effet boule de neige" sur les autres établissements scolaires qui souhaitent également adhérer à la démarche expérimentale,
- montrer aux élèves les effets de la dépense physique produite par la marche à pied, qui est un enjeu de santé (dépense calorique, diminution de l'essoufflement, sensation de bien-être, plus de concentration à l'école et de meilleurs résultats d'après certaines évaluations réalisées dans l'Hexagone...),
- un fort engouement des chefs d'établissements face à l'ajout d'une nouvelle action au programme scolaire,
- un engouement de la part de certains parents qui souhaitent participer à l'encadrement de cette action,
- éducation des parents encadrants du "Carapate" qui se rendent compte du bien fondé de cette action et des effets positifs sur l'environnement.

♦ **Quels sont les principaux freins à la mise en place des PDES en Martinique ?**

Il n'y en a pas vraiment en dehors des contraintes inhérentes à la sécurité du parcours face à l'absence de trottoirs le long des routes permettant l'accès aux établissements scolaires. Ce contexte pénalise la généralisation d'actions Carapate dans les établissements scolaires et participe au sentiment de peur des parents qui redoutent de laisser leurs enfants réaliser le trajet domicile - école à pied, même si le dispositif est bien encadré. En effet, lors des actions carapates, sont mobilisés des policiers municipaux et des techniciens du Conseil Général, ces derniers chargés de faire la circulation. Une autorisation préfectorale est nécessaire et les élèves sont munis de gilets jaunes réfléchissants. Il y a une politique d'aménagement du Conseil Général qui devrait redémarrer prochainement et pourrait apporter des solutions pour palier ces manques.

♦ **Quels délais sont nécessaires pour la mise en œuvre d'un PDES ? Quelles sont les étapes à suivre ?**

Le délai de mise en œuvre d'un PDES est d'un mois et demi.

Les étapes sont généralement les suivantes :

- Premier contact entre le Conseil Général et le chef d'établissement qui souhaite expérimenter le PDES. L'objectif est de fixer une date pour la mise en œuvre de l'action Carapate et exposer les premiers jalons de la convention Département/Etablissement qui devra être mise en place.
- Signature de la convention entre la Présidente du Conseil Général et le chef de l'établissement,
- Accompagnement des professeurs de Sciences de la Vie et de la Terre (SVT) et d'Education Physique et Sportive (EPS) (généralement) qui vont participer à l'action,
- Information des parents par le chef d'établissement et demande d'autorisation pour la participation de l'élève à l'action Carapate,
- Réunion entre le Conseil Général et les professeurs participants 3 semaines avant la mise en œuvre de l'action, et distribution des supports pédagogiques sur l'éco-mobilité et le Carapate,
- Sensibilisation des élèves participants à l'action par les professeurs avec les supports de communication transmis par le Conseil Général,
- Action carapate,
- Eco-animation suite à l'action, au plus tard le lendemain.

♦ **Avez-vous eu connaissance de la mise en place d'expérimentations de PDES dans un ou plusieurs établissements scolaires en Martinique ? Quelles conclusions et quelles suites ont été données ?**

Deux établissements souhaitent mettre en place un PDES de façon régulière au Vauclin et au François. Ces deux établissements seront accompagnés au cours de l'année scolaire 2012-2013 pour étudier les modalités de pérennisation du PDES. Il se traduira par la formation des encadrants et des personnels de l'établissement scolaire qui auront la charge de solliciter les parents d'une semaine sur l'autre pour encadrer l'action. La périodicité retenue pour l'établissement du François est d'une fois par semaine avec la possibilité de renouveler l'action plusieurs fois dans la semaine en fonction de l'emploi du temps des élèves. Le chef d'établissement du Vauclin est particulièrement intéressé par la démarche et souhaite instaurer cette pratique plusieurs fois par semaine dans son établissement scolaire.

Pour plus de renseignements, contactez :

CONSEIL GÉNÉRAL DE LA MARTINIQUE
Direction des Transports - Centre Delgrès
97200 Fort-de-France

☎ 05 96 716 000

☎ 0596 711 044

@ www.cg972.fr



Max LOUISON

Vice-Président de l'association Madinina Access Services

♦ Quel est le rôle de l'association Madinina Access Service ?

Madinina Access Services est la seule association travaillant sur le thème de l'accessibilité qui soit reconnue par les autorités publiques sur le territoire martiniquais.

L'association vise à proposer un service d'aide aux personnes en situation de handicap et cela dans tous les domaines : administratif, loisirs, travail ainsi que dans la vie quotidienne. Si une personne est dans l'incapacité de se déplacer, les membres de l'association se déplacent afin d'étudier la demande de cette dernière et apporter des solutions concrètes à ses besoins. Comme l'accès au transport en commun à partir du domicile de la personne. L'association essaie de faciliter l'accès au Transport de Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) en apportant des informations aux personnes en situation de handicap et en facilitant le contact avec ces entreprises de transport.

♦ Votre association est-elle associée aux réflexions en matière d'accessibilité de transports ou de la chaîne de déplacement initiées par les collectivités ?

L'association travaille en lien avec un grand nombre d'acteurs publics comme le Conseil Régional, le Conseil Général, ou encore la CACEM. Madinina Access Services a essentiellement un rôle de conseil, d'aide et d'accompagnement auprès de ces établissements sur la thématique de l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Le plus souvent, il s'agit de réflexions sur la mise aux normes des amé-

"Les attentes et les besoins en termes d'aménagement ne sont pas du tout les mêmes suivant le type de handicap"

nagements des Etablissements Recevant du Public (ERP) et de la voirie, mais aussi sur la problématique des transports. Par exemple, les communes de Fort-de-France, du Lamentin et de Schœlcher ont sollicité l'aide de Madinina Access Services afin de réaliser leur plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE).

Notre démarche d'accompagnement se traduit par la réalisation de réunions suivies de plusieurs visites sur le terrain qui nous permettent de proposer plusieurs solutions d'aménagements répondant aux normes d'accessibilité. L'autorité publique peut ainsi choisir la solution la plus adaptée à ses besoins. Notre expertise permet également de faire connaître l'ensemble des types de handicaps qui ne se limite pas aux seules personnes en fauteuil roulant. En effet, il existe des personnes souffrant de handicaps visuels (mal voyants et non voyants), ou encore de handicaps auditifs (sourds et muets). Cela permet de mieux comprendre que les attentes et les besoins en termes d'aménagement ne sont pas du tout les mêmes suivant le type de handicap.

♦ Le 20 octobre 2012 a eu lieu la journée de l'accessibilité. Avez-vous engagé des actions lors de cet événement et dans quel but ?

Nous avons effectivement organisé plusieurs événements lors de cette journée. L'objectif principal était de sensibiliser tout un chacun aux problèmes d'accessibilité que les personnes handicapées peuvent rencontrer dans la vie de tous les jours, en prenant le bus, en se déplaçant dans la rue ou encore en accédant à un Etablissement Recevant du Public

(ERP). Chaque étape d'un trajet a été pointée du doigt, de la sortie du domicile jusqu'à la destination finale.

♦ Qu'en est-il ressorti ?

Cet évènement a rassemblé beaucoup de partenaires privés et publics tels que les communes de la CACEM, le réseau de bus Mozaik, la Poste, certains lycées pour ne citer que ceux-là. Il fut très bien accueilli par le public, volontaire et intéressé par cette problématique. Beaucoup de personnes "valides" ont accepté de se prendre au jeu et de se retrouver dans un fauteuil roulant l'espace d'une heure et certains chauffeurs de bus ont appris comment aider une personne handicapée à monter dans le bus avec son fauteuil.

Les personnes présentes ont pu observer les difficultés qu'une PMR pouvait rencontrer sur un trajet paraissant tout à fait "normal". Certains ont pu en faire l'expérience en se mettant dans la peau d'une personne handicapée motrice, en prenant place dans un fauteuil roulant. Ils se sont alors rendu compte des difficultés de déplacements dues notamment aux aménagements actuels de la voirie. L'un des trajets consistait par exemple à partir de la Mairie de Fort-de-France, d'aller prendre le bus pour aller à Cluny en passant par divers ERP tels que la Poste ou un fast-food. Les difficultés à accéder à certaines activités (nautiques par exemple) ont été également démontrées au regard d'un mauvais aménagement des sites.

En attendant la prochaine journée de l'accessibilité, l'association sera peut-être amenée à réitérer l'expérience plus souvent.

♦ Quelles sont les principales difficultés en matière de déplacement rencontrées par les adhérents de votre association ?

Les difficultés sont innombrables, c'est un véritable parcours du combattant pour se déplacer. Pour prendre l'exemple d'une personne en fauteuil roulant voulant prendre le bus, la première difficulté commence lorsqu'il faut acheter son ticket. Les guichets de la Pointe-Simon sont situés sur un trottoir inaccessible aux fauteuils roulants. L'accès aux abris bus pose le même problème. Dans les bus, si un espace est prévu pour accueillir un fauteuil roulant, aucun bus n'est équipé d'un système pour faire monter et descendre de celui-ci. De plus, rien ne permet de maintenir le fauteuil en place lors de freinages brusques. Pour les déplacements en milieu urbain, de nombreux problèmes sont identifiés. La largeur du trottoir ne permet pas toujours un accès aux fauteuils roulants. Certains trottoirs sont équipés de "bateaux", c'est à dire de pentes permettant l'accès aux fauteuils roulants, mais ces aménagements restent ponctuels. Par exemple, un trottoir aménagé de bateaux menant à un passage piéton peut déboucher sur un trottoir sans cet accès handicapé en face. La personne se retrouve sur la chaussée, vulnérable. Les

TPMR sont une solution fiable pour se déplacer, cependant l'aspect financier reste encore un frein très important. Le prix varie en fonction de la distance à parcourir, du temps entre l'aller et le retour. Le prix pour un seul déplacement est exorbitant. Pour la plupart des personnes.

La signalétique visuelle et sonore est aussi inexistante et ne permet pas aux déficients visuels et auditifs de se déplacer en sécurité. Ils doivent souvent demander de l'aide aux autres personnes car les aménagements en place ne sont pas adaptés.

♦ Selon vous, quelles sont les solutions à mettre en œuvre à l'horizon 2015 pour le transport des personnes handicapées ou à mobilité réduite ?

Bien sûr, certaines réponses paraissent évidentes, les problèmes cités précédemment montrent un besoin d'aménagement des structures de transport, des accès aux guichets, aux arrêts de bus et aux bus eux-mêmes. Les aménagements de la voirie sont aussi à développer afin que les déplacements puissent se faire de façon autonome et surtout sans danger pour l'utilisateur. La création de cheminements ou itinéraires piétons pour les PMR et personnes handicapées semble être une solution très intéressante. Ceci passe aussi par l'aménagement d'équipements sonores, notamment au niveau des passages piétons, permettant aux personnes souffrant d'un handicap visuel de se déplacer en sécurité. Les chauffeurs de bus devraient avoir une formation sur l'aide à l'accès au bus pour les PMR. Le personnel des services publics devrait être formé pour qu'il soit capable de renseigner sur les itinéraires piétons à emprunter ainsi que les sites accessibles. Cela pourrait les sensibiliser aux problèmes d'accessibilité et rendre les déplacements plus aisés. Enfin une sensibilisation accrue auprès du public et de tous les partenaires serait intéressante. On a constaté que cette problématique se transforme vite en cercle vicieux. En effet les personnes handicapées ne sortent pas ou peu car la plupart des établissements sont inaccessibles, mais du coup les commerçants et les responsables des ERP disent que les aménagements ne servent à rien car il n'y a pas de PMR qui y viennent.

Pour plus de renseignements, contactez :

MADININA ACCESS SERVICES
Avenue Salvador Allende, Cité Dillon, Bât. J, Esc 1
97200 Fort-de-France
☎ 0596 123 456- 0696 356 850



Jean-Jacques BRICHANT

Trésorier de la CCIM

Président de la Commission Formation de la CCIM

♦ Comment qualifieriez-vous le transport de matériaux en Martinique ?

Pour l'heure le constat est clair, il s'agit d'un transport 100 % routier avec plus de 210 000 trajets de camions bennes et toupies par an sur le territoire. On note un passage de camion toutes les 2 minutes 30 à Saint-Pierre. La route reliant Saint-Pierre à Fort-de-France est envahie par les camions bennes, ce qui rend la circulation difficile et est à l'origine de nombreux désagréments : bruit, pollution, poussière etc.

♦ Quelles solutions préconiser ?

Les carriers ont mis en place un système de transport par barges qui, à l'origine, avait pour but de développer leurs exportations, au regard de la demande croissante des autres îles de la Caraïbe en matières premières (pouzzolane et ponce).

Les premières barges ont été utilisées dans les années 2000 sur deux sites, le premier et le plus important à Saint-Pierre pour les matériaux cités précédemment, mais également au Robert pour l'exportation de gravillons.

Le nombre de barges utilisées pour convoier les marchandises aurait pu croître avec l'augmentation des exportations, mais ces dernières ont été limitées dans le but de contrôler l'impact écologique des carrières notamment autour de la Montagne Pelée.

"Le transport de matériaux en Martinique est un transport 100 % routier"

Il s'avère que l'utilisation de barges permettrait à long terme de fournir une solution concrète face aux nombreux camions qui envahissent le territoire, notamment entre Saint-Pierre et Fort-de-France.

Ce système de transport est très avantageux, notamment en matière de coût. En effet, transporter une grosse quantité de marchandises permet de réaliser des économies : plus on transporte de matériaux en même temps, plus l'opération s'avère moins coûteuse. Il contribue à diminuer l'impact écologique de l'activité, une barge transportant en moyenne 2 000 tonnes, cela représente l'équivalent de 100 camions. Il est donc évident que l'utilisation de barges réduit considérablement l'empreinte écologique du transport routier de marchandises.

On estime que sur un total de 1 200 000 T de matériaux extraits par an dans le Nord Caraïbe, 550 000 T transitent vers le Centre et principalement vers Fort-de-France. Cela équivaut à 2 800 T de matériaux à transporter par jour, soit l'équivalent d'une barge, contre 140 allers/retours de camions (pour une moyenne de 20 T par camion).

♦ Quelles perspectives pour la mise en œuvre d'un transport local de matériaux par barges ?

Une commission Bâtiment et Travaux Publics (BTP) fut créée au sein de la CCIM, avec comme objectif de faire évoluer cette problématique en lien avec les différentes socié-

tés du BTP avec un volet important : le transport maritime de matériaux.

L'idée existe depuis longtemps, il y a déjà eu des expérimentations. Par exemple, une expérience de transport par barge de Saint-Pierre à Fort-de-France a été menée. On a pour cela utilisé la plateforme de l'hydrobase dans le port de Fort-de-France comme zone de stockage et de distribution. Cette expérience pourrait être pérennisée, mais le choix du site de la plateforme n'est pas le meilleur emplacement.

Aujourd'hui, c'est dans le cadre du Grand Saint-Pierre que l'on souhaite faire évoluer cette démarche. Le projet a pour but principal de développer la ville et de limiter le transport routier qui représente un frein pour le développement de Saint-Pierre. Il a donc été créé un atelier " Vision " auquel participe notamment le Conseil Général, le Conseil Régional, la DEAL, la CCIM ainsi que les carriers concernés par cette initiative. À long terme, la volonté est de supprimer les camions de transport de matériaux des routes et de limiter leur utilisation à des déplacements d'un ou deux kilomètres aux abords des carrières et des zones de stockage.

Deux solutions sont à l'étude, d'une part le contournement routier du centre ville de Saint-Pierre. Cette solution n'est pas privilégiée puisqu'elle nécessite un investissement élevé et ne ferait que déplacer le problème sans réduire le nombre de camions en circulation sur le territoire. D'autre part, le transport de matériaux par barges entre Saint-Pierre et Fort-de-France. L'idée étant de faire émerger un transport maritime complémentaire au transport terrestre. Une étude sociale a été lancée en octobre 2012 par la Région et sera suivie d'une étude logistique collaborative avec trois carriers (dans le but de rentabiliser l'utilisation des barges) afin d'évaluer la faisabilité du projet.

Par ailleurs, il faut noter que les barrières sont nombreuses. Le principal problème vient de l'indisponibilité du foncier pour créer une ou plusieurs zones de stockage et de distribution où les matériaux pourront être déchargés et entreposés. Nous sommes également confrontés aux problèmes des zones inondables qui sont nombreuses sur la côte Caraïbe. Notons que les carriers craignent une ouverture à la concurrence si l'on crée une zone d'apponement des barges qui permettrait aux autres îles d'exporter des matériaux vers la Martinique. Enfin, les entreprises de BTP, bétonniers et autres entreprises utilisant ces matériaux sont les principaux intéressés car ce sont eux qui organisent le transport routier des matériaux. Mais leur nombre (estimé à 800, dont 500 enregistrés sur le registre des transporteurs de marchandises) et leur disparité sur le territoire fait qu'il est difficile de les intégrer aux discussions.

Pour plus de renseignements, contactez :

CHAMBRE DU COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DE LA MARTINIQUE
50, rue Ernest DEPROGE
97200 Fort-de-France

☎ 0596 552 800

☎ 0596 606 668

✉ dic@martinique.cci.fr

@ www.martinique.cci.fr



Colette RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ

Maître de conférences, Géographie

Directrice-Adjointe du Laboratoire AIHP-Géode Caraïbe, UAG

♦ Quel est le rôle d'AIHP-GEODE ?

Le laboratoire AIHP Géode (Archéologie Industrielle, Histoire, Patrimoine – Géographie Développement Environnement de la caraïbe), réunit à la fois des enseignants chercheurs de géographie et d'histoire ainsi qu'un petit groupe de scientifiques.

Il réalise des projets de recherche sur les identités caraïbes qui sont abordées sous deux angles principaux, à savoir d'une part les territoires et les sociétés et d'autre part, le patrimoine et l'environnement.

♦ Quelle est la situation des lignes aériennes qui desservent la Martinique ?

La Martinique se trouve dans une position originale au sein du bassin Caraïbe, puisque 90 % des liaisons se font avec le territoire français. Parmi elles, 60 % des liaisons sont réalisées uniquement avec la métropole. Le reste se fait essentiellement avec la Guadeloupe et dans une moindre mesure la Guyane.

Cela laisse seulement 10 % de trafic à l'international, avec quelques liaisons pour les îles les plus proches, telles que Sainte-Lucie, La Barbade, Porto-Rico et Haïti. Il est donc nécessaire pour rejoindre toute autre destination de réaliser une, deux voire trois escales pour atteindre des territoires qui ne sont pourtant pas si éloignés géographiquement.

“Il existe très peu de lignes directes avec nos voisins anglophones et aucune avec les îles néerlandaises, car tous les échanges se font avec la partie française”

Il n'existe aucune liaison directe avec les Etats-Unis, une escale à Porto-Rico est nécessaire. Cela n'a pas toujours été le cas, la situation a subi une évolution importante ces 30 dernières années. Il existait dans les années 80 des lignes directes pour les États-Unis, essentiellement des lignes touristiques. Mais la baisse de la fréquentation touristique a conduit à la fermeture de ces lignes. Aujourd'hui la grande majorité des touristes viennent de Métropole.

♦ Comment qualifieriez-vous les liens entre la Martinique et ses voisins caribéens ?

Comme expliqué précédemment, il existe très peu de lignes directes avec nos voisins anglophones et aucune avec les îles néerlandaises, car tous les échanges se font avec la partie française.

Ceci s'explique surtout par un contexte historique particulier des Caraïbes, où durant des siècles de colonisation, chaque île fonctionnait directement avec leur métropole et limitait les échanges avec les autres îles qui ne dépendaient pas du même groupe géopolitique.

♦ Les infrastructures aéroportuaires sont-elles suffisantes pour accueillir de nouvelles lignes ?

Tout à fait, l'aéroport Aimé Césaire est loin d'être saturé. Des infrastructures ont été construites dans le milieu des années 90 pour faire des îles françaises un hub, c'est à dire une plateforme d'éclatement, mais cela a échoué. L'aéroport dispose donc d'une capacité bien supérieure à celle utilisée aujourd'hui.

♦ **Comment favoriser l'attractivité du territoire au regard des efforts grandissants en matière de politique touristique ?**

En ce qui concerne la Métropole, les touristes sont bien présents et disposent de suffisamment de moyens pour se rendre en Martinique de façon aisée. L'objectif aujourd'hui est d'arriver à diversifier la clientèle touristique du territoire, mais cela est très difficile.

Des campagnes ont déjà été lancées en Amérique du Nord auparavant afin d'attirer un nouveau public, mais les Antilles françaises subissent la concurrence des îles voisines qui possèdent plusieurs avantages. Tout d'abord la vie y est moins chère, il n'y a pas la barrière de la langue et elles possèdent un produit touristique identique aux îles françaises. Je pense aussi qu'il y a une inadéquation entre l'offre et la demande touristique en Martinique, notamment au niveau de l'hôtellerie.

Pour plus de renseignements, contactez :

AIHP-GEODE
Faculté des Lettres et Sciences Humaines
Campus de Schœlcher - BP 7207
97275 Schœlcher Cedex

☎ 0596 727 502
☎ 0596 611 869
@ www1.univ-ag.fr/aihp-geode



Maurice Vallée

Directeur de Secteur de Vinci Park

♦ Quelles sont vos missions au sein de Vinci Park ?

Ma fonction au sein de Vinci Park se décline en deux missions principales. La première consiste à manager et exploiter les 6 parcs de stationnement que nous possédons à Fort-de-France. La deuxième s'articule autour du développement de ces parcs et à la création de nouveaux.

♦ Comment caractériseriez vous le stationnement à Fort-de-France ?

On note un sentiment de pénurie de places de stationnement qui n'est pas justifié. Je prends l'exemple des places de stationnement de surface du boulevard du Général de Gaulle qui sont souvent occupées alors que le taux de remplissage moyen du parking en ouvrage à proximité, Lafcadio Hearn, n'excède pas les 50 %.

Le stationnement **de surface est saturé et il est occupé très tôt par les pendulaires qui restent garés toute la journée**. Il y a là un véritable problème de réglementation, car il n'est pas rare que les pendulaires ne payent que deux euros par jour en évitant les contrôles.

Je pense qu'il faudrait mettre en place une répression plus forte et parallèlement proposer des solutions alternatives. Je pense par exemple à des solutions qui existent déjà : les parcs relais de Dillon et de Bellevue.

"Le stationnement de surface est saturé et il est occupé très tôt par les pendulaires qui restent garés toute la journée"

♦ À quel type d'utilisation s'adresse le stationnement en ouvrage ? Quelle différence avec le stationnement en surface ?

À Fort-de-France, il existe des parcs centraux destinés à un stationnement de courte durée sur la voirie. Ils sont destinés aux chalands qui ne restent pas longtemps. Les parcs plus éloignés du centre ville sont eux destinés à une clientèle pour une moyenne ou longue durée. Le principe est le même pour le stationnement en ouvrage, cela dépend de sa localisation géographique.

♦ En 2011 a eu lieu un renforcement des contrôles et une augmentation du prix des amendes, quels effets cela a-t-il eu sur le stationnement dans les parkings en ouvrage et sur le stationnement en voirie ?

Il est très difficile de mesurer l'impact de ces politiques, d'autant que ces actions ont été biaisées par certaines mesures prises par la ville de Fort-de-France au cours de cette même période. En effet, le stationnement autrefois payant est devenu gratuit le mercredi après-midi, le vendredi après-midi et le samedi. Toutefois il est clair que quelques personnes se sont rabattues sur le stationnement en ouvrage à cause de l'augmentation du prix des contraventions.

♦ **De quels leviers disposez-vous pour inciter l'utilisation des parkings en ouvrage ?**

Le principal levier passe par la tarification, qui est bien entendu très importante pour les clients. Nous proposons différents abonnements et gammes tarifaires afin de répondre aux besoins à la fois des résidents, mais aussi des pendulaires.

De plus, nous essayons aussi de mettre en avant les avantages du stationnement en ouvrage en comparaison du stationnement sur voirie, tels que la sécurité ou encore l'éclairage.

Nous proposons aussi des services complémentaires pour le confort des clients, tel que le lavage automobile, ainsi que le prêt de parapluie ou encore le stationnement gratuit le jour de l'anniversaire etc. L'idée étant ici d'offrir un service de qualité au client qu'il ne retrouvera pas en voirie.

♦ **Selon vous, quelles sont les mesures à mettre en place pour améliorer la situation du stationnement à Fort-de-France ?**

Il faudrait commencer par éliminer le sentiment de pénurie de places de stationnement chez les commerçants et les chalands. La recherche d'une place de stationnement peut aujourd'hui prendre un temps considérable à Fort-de-France.

Il faudrait faire sortir du centre ville les véhicules "ventouses" tout en leur proposant une alternative, comme les parkings en proche périphérie du centre ville ou encore les parkings relais. En règle générale, ces personnes n'utilisent pas leur véhicule pour se déplacer en journée, mais seulement pour leur trajet domicile - travail. Ce qui montre bien qu'ils ne sont pas à leur place en centre ville.

Il faut qu'ils laissent la place aux chalands qui sont normalement les principaux bénéficiaires du stationnement de courte durée en centre ville.

La principale action à mener passe par un renforcement du contrôle du stationnement, afin que les règles soient respectées. Le taux de paiement est très faible sur la voirie et cela pourrait également éviter le stationnement sauvage très répandu à Fort-de-France.

Pour plus de renseignements, contactez :

VINCI PARK

Rue du Gouverneur Ponton
97200 Fort-de-France

☎ 0596 632 163

☎ 0596 632 388



François GABOURG

Auteur de dessins satiriques

♦ Que pensez-vous de la situation des transports en Martinique ?

J'ai un avantage, j'ai un véhicule, j'ai un désavantage, j'ai un véhicule. Je pense qu'il y a beaucoup trop d'embouteillages. Ils symbolisent l'état d'esprit individualiste du martiniquais. Il y a beaucoup trop de voitures parce qu'on n'a pas suggéré de projet.

♦ Peut-être n'est-ce pas uniquement une histoire de martiniquais ?

Dans les faits, on n'a pas tiré profit de l'histoire de ce pays ; plutôt que d'organiser, ceux qui gèrent le transport public et privé nous ont mis dans une fosse où on doit se débrouiller.

Le fait de n'avoir pas géré le transport en commun a poussé les gens à l'individualisme : chacun à sa voiture, elle tient un rôle important dans la société, comme une sorte de totem, plutôt qu'être considérée comme un simple outil de transport.

♦ Vous dites que le transport n'a pas été maîtrisé ? Mais comment l'artiste que vous êtes aurait imaginé le transport ?

Les choses les plus simples sont les plus belles telles les rivières qui symbolisent la santé, le bien-être. **On pourrait retrouver ce bien-être en circulant à pied. Nous n'avons pas suffisamment de trottoirs. J'aurais aimé**

"C'est injuste et révoltant d'être tributaire d'une voiture !"

aller de Schœlcher à Sainte-Anne à pied, à vélo, en roller... En tous cas, ne pas utiliser de véhicule.

♦ Une Martinique où la priorité est au piéton ?

C'est évident. Il est révoltant aujourd'hui que l'on s'inquiète pour nos enfants qui circulent à pied et qui peuvent se faire renverser par une voiture. Je pense aussi aux personnes âgées qui ne peuvent plus conduire et qui sont tributaires de quelqu'un pour les véhiculer. Il serait intéressant qu'elles puissent se déplacer à pied de façon autonome. **Les piétons devraient être au centre de tout.** C'est pour cela qu'il y a une sorte d'échec, pas seulement du transport, mais de l'organisation de la société. On peut imaginer un avenir pour le transport où on reste nous-mêmes, en fonction de ce que nous voulons.

♦ Que voulez-vous ? Quel serait votre rêve ?

Je me vois dans des espaces qui peuvent être très modernes, où il pourrait y avoir des immeubles. Pour rester dans l'imaginaire, j'aimerais retrouver ma rivière, les papillons...

♦ La nature dans la ville et la ville donnée aux piétons ?

Oui, ce qui n'empêche pas la présence d'un transport en commun.

♦ Et ce transport en commun, vous le voyez comment ?

Il faudrait restituer de l'espace aux piétons pour qu'ils puissent circuler en toute sécurité. Imaginez un transport en commun qui soit créatif.

- ♦ **S'il fallait résumer en quelques mots la situation actuelle et l'avenir idéal, que diriez-vous ?**

Je voudrais m'adresser à des individus et non à des automobilistes ! J'imagine des voies rapides, mais également des voies piétonnes pour circuler en toute sécurité et un transport en commun qui soit plus créatif. J'ai envie d'être en harmonie avec l'environnement. J'ai pris un vieux monsieur en stop dans une montée, c'est dommage, il n'y avait pas d'arbres pour l'abriter du soleil...



Pour plus de renseignements, contactez :

FRANÇOIS GABOURG
C.Cial Lafontaine Terreville
97233 Schœlcher

© 05 96 527 054

☎ 0596 527 054

✉ francoisgabourg@wanadoo.fr

@ www.gabourg.com



“Pour moi, la voiture rime avec évocation, mieux-être, tranquillité d’esprit et respect de sa sphère personnelle”

Questions à... des actifs ayant un emploi

- ♦ **Quels modes de transports utilisez-vous quotidiennement pour vous rendre au travail ? Pourquoi avez-vous fait ces choix ?**

Jean-Christophe R. : J’habite aux Anses d’Arlet et je travaille à Schœlcher à la Pointe de Jaham. Pour me rendre sur mon lieu de travail, je prends la voiture depuis les Anses d’Arlet pour aller à l’Anse à l’Ane (Trois-Ilets) où je prends la navette maritime pour Fort-de-France. Ensuite, je monte à pied jusqu’à Schœlcher ou alors je prends le bus.

J’ai sans doute fait ce choix par habitude, car j’ai toujours pris les transports en commun et toujours essayé de les prendre. Quand je suis venu habiter en Martinique, j’ai choisi de m’éloigner de mon lieu de travail pour profiter d’une meilleure qualité de vie. En plus, il était possible de se déplacer assez simplement vers Fort-de-France via la navette maritime. À l’époque, je travaillais à 10 minutes à pied de l’embarcadère, aujourd’hui la situation est plus compliquée, car je travaille beaucoup plus loin, ce qui m’oblige à multiplier les transports en commun. Aujourd’hui, je ne sais pas si j’aurais opté pour faire de tels trajets quotidiens. En plus du trajet en voiture, et de la navette, je suis parfois obligé de marcher 25 à 30 minutes pour me rendre sur mon lieu de travail, ce qui représente beaucoup. Sinon, le transport maritime est un transport en commun extrêmement agréable, et ce serait encore mieux s’il pouvait s’arrêter aux Anses d’Arlet.

Didier C. : J’utilise mon véhicule personnel pour me rendre au travail. J’habite au Lamentin et je travaille au François. Les transports ne sont pas du tout organisés entre la CACEM et

l’Espace Sud de manière régulière. Mon véhicule me permet d’aller d’un point à un autre sans avoir la contrainte de gestion de temps et de m’inquiéter de la disponibilité du transport à toutes heures de la journée. J’ai fait également ce choix car ma voiture est le moyen le plus sûr de respecter les exigences liées à mon travail, car j’ai beaucoup de rendez-vous professionnels sur le territoire martiniquais. Et puis pour moi, la voiture rime avec évocation, mieux-être, tranquillité d’esprit et de respect de sa sphère personnelle. Si je devais utiliser les transports en commun, il me faudrait effectuer trop de correspondances. Je devrais marcher 10 minutes pour rejoindre l’arrêt de bus le plus proche pour prendre un bus pour rejoindre le rond point de Mangot Vulcin. Et là je devrais attendre le bon taxi collectif pour aller au François puis marcher une dizaine de minutes pour me rendre sur mon lieu de travail. Le temps d’attente du taxi collectif peut être très aléatoire, ces derniers ne passant pas à heure fixe, je n’ai aucune certitude d’être à l’heure à mon travail. De plus, il est plus difficile d’aller au François qu’à Fort-de-France le matin et inversement le soir, les temps d’attente peuvent être très longs. Il me faudrait partir de chez moi dès 5h30 le matin pour trouver le bon taxi collectif et être sûr d’être à l’heure, alors que je commence à 7h. En utilisant ma voiture, je pars vers 6h45 le matin. Le calcul est donc vite fait !

- ♦ **Quelles difficultés rencontrez-vous lors de ces déplacements ?**

Jean-Christophe R. : Il y a une énorme dégradation du service et du transport maritime. Il y a 13 ans, il y avait trois com-

pagnies et une navette tous les 1/4 d'heure. Aujourd'hui, il n'y a plus qu'une compagnie et c'est un bateau toutes les heures quand tout va bien. Tout retard entraîne une attente d'1h pour la prochaine navette. Beaucoup de personnes qui prenaient la navette avec moi ont arrêté de la prendre pour ces raisons. Il y a beaucoup de lycéens des Trois-Ilets qui utilisent la navette et qui ont ce même problème aujourd'hui. Ils sont sûrs d'avoir un très gros retard s'ils ratent leur navette habituelle. Les bateaux qui sont sûrs sont ceux du matin et du soir, car il y a une certitude de transporter du monde. Suivant les imprévus, il peut être difficile d'emprunter les lignes du milieu de la journée pour rentrer vers les Trois-Ilets. De plus, à partir du mois de septembre, les bus sont remplis par des étudiants et élèves à l'heure où je dois le prendre. 90 % des personnes qui utilisent le bus descendent à Bellevue. Je suis obligé d'attendre parfois 30 minutes avant de pouvoir prendre un bus, alors qu'il y a au moins 4 lignes qui desservent mon arrêt. Les personnes qui comme moi veulent être transportées à des arrêts plus loin n'arrivent pas à monter dans un bus. Il manque quelque chose pour transporter ces étudiants. C'est pareil pour le retour s'il est réalisé aux horaires de sortie des lycées.

Du coup, je fais systématiquement le trajet Fort-de-France / Pointe de Jaham à pied de septembre à décembre, pourtant une ligne spéciale campus existe. Plutôt que d'attendre 1/2h le temps que tout ce monde soit parti, je préfère marcher pendant ces 25 à 30 minutes que j'aurais passé à attendre. Je mets entre 55 minutes et 1h30 pour me rendre au travail. En dessous d'1h, le temps de trajet est psychologiquement acceptable, mais passé 1h10, cela devient difficile. Cumulé sur la semaine, cela commence à faire beaucoup en temps de transports. D'un autre côté, je mettrai beaucoup plus de temps si je venais en voiture en dehors des vacances scolaires.

Didier C. : Les embouteillages sont la principale difficulté que je rencontre sur la route. Il me faut toujours partir plus tôt pour anticiper les éventuelles perturbations de la circulation. Il y a toujours des travaux sur la route et beaucoup de ralentissements inutiles créés à cause de comportements curieux de certains automobilistes ou encore de personnes qui roulent sur la voie de gauche à 20km/h et qui gênent le bon déroulement de la circulation.

♦ **Quel est votre budget mensuel pour vos déplacements domicile-travail ?**

Jean-Christophe R. : Je dépense plus de 100 € par mois. Pour l'utilisation de ma voiture, j'ai quand même 24 kilomètres par jour, dont 50 € en carburant.

Didier C. : Mon budget mensuel est d'environ 240 € par mois, car j'ai des déplacements professionnels. Ce coût concerne uniquement mes dépenses en carburant.

♦ **Savez-vous que votre employeur a l'obligation de vous rembourser 50 % de votre abonnement mensuel de transport en commun que vous utilisez pour vous rendre au travail ?**

Jean-Christophe R. : Oui. J'en ai justement fait la demande qui est restée sans réponse. Certaines structures remboursent déjà des abonnements notamment pour la navette maritime, mais pas la mienne.

Didier C. : Non. Je ne le savais pas. Je ne suis pas certain que je serais gagnant, vu que j'aurais une partie de trajet en bus Mozaïk et une autre avec les taxicos, ces derniers ne proposant pas d'abonnement.

♦ **Selon vous quelles améliorations devraient être apportées par les autorités organisatrices pour favoriser l'utilisation des transports en commun ?**

Jean-Christophe R. : Pour le transport maritime, il faut une mission de service public pour qu'ils arrêtent de supprimer des navettes quand les bateaux ne sont pas remplis à certains horaires. Sans quoi, on finira par se retrouver avec deux bateaux le matin et deux bateaux le soir et ce sera un service qui va mourir. Pour qu'il fonctionne, il faut que le service soit aidé, et continu afin de répondre aux besoins de la population : aller chercher ses enfants à la sortie des cours, profiter d'une balade en bateau, aller à une réunion à une heure particulière.

Une offre disponible qui nous permette de choisir ce mode de transport et pour qu'il soit moins contraignant et plus attractif. De plus, beaucoup de voitures partent des Anses d'Arlet vers l'Anse à l'Ane. Mettre un point d'arrêt aux Anses d'Arlet ou encore au Diamant pourrait être une solution.

Tous les endroits que je connais et qui ont des baies de ce type y ont organisé un transport maritime fort. Avec le temps, je constate que ce service est en train de tomber, ce qui va à l'encontre de l'évolution de notre société où on souhaite valoriser tout ce qui est transport en commun.

Didier C. : Plusieurs éléments m'encourageraient à utiliser les transports en commun. Il faudrait que les autorités organisatrices de transport mettent en place des solutions en transport simples avec le moins de correspondances possibles et avec une offre régulière et une ponctualité quasi-parfaite des bus. Les horaires entre les réseaux devront être coordonnés afin de réduire les temps d'attente. De plus, il faudrait mettre en place une tarification globale qui permette d'utiliser les deux réseaux de transports de la CACEM et de l'Espace Sud sans surcoût. Enfin, les services devront pouvoir fonctionner au moins jusqu'à 20h.



“On ne gagne pas de temps en prenant le bus, au contraire”

Questions à... des étudiants

- ♦ Quels modes de transports utilisez-vous quotidiennement pour vous rendre à l'université ? Pourquoi avez-vous fait ces choix ?

Marjorie J. : Je réside à Case-Pilote et je réalise le trajet jusqu'à l'université en voiture. J'utilise ma voiture par commodité, cela me permet de gagner en temps et en flexibilité. Etant une ancienne utilisatrice des transports en commun j'ai pu voir une nette différence dans mes déplacements.

Par exemple, le trajet domicile-étude qui nécessitait avant 1h ou 1h30 en transports en commun ne me prend plus aujourd'hui que 15 minutes environ en voiture. Utiliser les transports en commun représente trop de contraintes pour moi. À certaines occasions, j'ai dû partir plus tôt de cours le soir pour avoir la correspondance en taxi-collectif et pouvoir rentrer chez moi. Je n'utiliserai les transports en commun seulement en cas de nécessité, si l'on me supprime ma voiture pour une raison ou pour une autre.

Thierry T. : J'habite au Gros-Morne et je vais à l'université tous les jours en utilisant les transports en commun. Mon trajet se découpe en trois étapes. La première consiste à prendre un taxi-collectif pour me rendre jusqu'à Saint-Joseph, je monte ensuite dans un bus Mozaïk jusqu'à Fort-de-France (Pointe-Simon), puis dans un autre jusqu'à l'université. J'ai choisi ce mode de transport car je n'ai pas de voiture particulière et je ne souhaitais pas prendre un appartement à la résidence universitaire pour des raisons pécuniaires et de confort.

- ♦ Quelles difficultés rencontrez-vous lors de ces déplacements ?

Marjorie J. : La principale difficulté est la congestion des routes, en heure de pointe ou encore lorsqu'il y a des travaux et qu'une voie est fermée.

Thierry T. : Tout d'abord le temps de trajet, puisque je mets en moyenne deux heures pour me rendre à l'université et deux heures supplémentaires pour en revenir, ce qui représente 4h de transport en commun par jour. Bien sûr il existe des alternatives qui pourraient rendre mon trajet plus facile, en prenant un taxi collectif directement jusqu'à Fort-de-France par exemple, mais cela me coûterait trop cher.

Il y a ensuite un manque de confort dans le bus au cours du trajet entre Saint-Joseph et Fort-de-France : le bus, parfois bondé et les routes sinueuses rendent le voyage pénible lorsqu'on est debout.

J'ai aussi observé un manque de ponctualité du bus. Il m'est arrivé trois fois depuis le mois de septembre d'attendre un bus qui n'est jamais venu et donc de devoir attendre 20 ou 30 minutes supplémentaires jusqu'au suivant. De plus les bus sont trop souvent victimes des embouteillages, ce qui ne me permet pas de prévoir une heure d'arrivée précise, et m'oblige à partir en avance.

♦ **Quel est votre budget mensuel pour vos déplacements domicile-étude ?**

Marjorie J. : Je dépense entre 50 et 70 euros en essence par mois, mais cela comprend d'autres trajets personnels, je dirais donc que je dépense entre 40 et 60 euros par mois pour mes trajets domicile-étude.

Thierry T. : Mon budget varie entre 50 et 60 euros par mois avec mon abonnement Mozaïk et les frais de taxi-collectif. Le forfait Mozaïk a subi une augmentation de 5 euros, le prix ne me semble pas excessif, mais il est frustrant de devoir payer plus cher sans pour autant voir d'amélioration dans le réseau et l'offre de transport. Concernant les tarifs des taxis-collectifs, le coût est plutôt stable, mais il reste trop cher pour de grandes distances régulières.

♦ **Selon vous quelles améliorations devraient être apportées par les autorités organisatrices pour favoriser l'utilisation des transports en commun ?**

Marjorie J. : Il faudrait que les horaires soient plus réguliers, avec une meilleure fréquence et une amplitude plus large, notamment pour les taxis-collectifs et surtout que cela soit moins chronophage. De plus les intempéries sont un problème, les abris bus ne protègent pas très bien de la pluie, surtout s'il y a du vent.

Thierry T. : Il faudrait avoir des fréquences régulières à horaires fixes des taxis collectifs, car elles sont aujourd'hui très aléatoires et peuvent varier de 10 à 45 minutes d'attente sans aucune possibilité de prévision.

Il faudrait créer plus de sites propres pour les bus, afin qu'ils ne soient pas gênés par la circulation automobile. Le problème vient de là, on ne gagne pas de temps en prenant le bus, au contraire. Lorsque j'utilisais la voiture particulière familiale il y a quelques années, le trajet durait seulement 45 minutes, alors que je mets 2h aujourd'hui en transport en commun. C'est selon moi la principale raison pour laquelle les gens privilégient la voiture particulière.

Perspectives

Quels facteurs peuvent influencer notablement l'évolution de la mobilité dans les vingt années à venir à la Martinique ?

Si la tendance actuelle se poursuit, en ce qui concerne la périurbanisation, l'étalement urbain et le mitage du territoire martiniquais, les effets négatifs continueront également.

La diminution du temps de travail entraîne une augmentation des activités, et donc des déplacements, de plus en plus dispersés dans le temps et dans l'espace. Le développement des entités urbaines, où la proximité n'est plus forcément physique, avec ses différents aspects (par exemple le e-commerce) induirait plutôt une augmentation de la mobilité en nombre et en distance.

Les évolutions démographiques, par exemple le vieillissement de la population, auront des effets difficilement prévisibles sur la mobilité, dont le résultat final n'est pas évident. Les taxis collectifs martiniquais, qui, à une époque, vivaient surtout grâce à des "niches" de clientèle, voient ces niches perdre rapidement de l'importance : personnes âgées, salariés à faibles revenus, femmes. Ils se retrouvent donc en situation concurrentielle avec la voiture.

De plus en plus, **on prendra les transports collectifs s'ils sont efficaces, et non pas par obligation.** Les innovations techniques de toutes sortes permettront que s'exprime encore plus fortement l'exercice de la liberté individuelle, avec toutes les conséquences prévisibles sur les modes de vie et donc sur les mobilités.

Toutefois, il est possible que les possesseurs de voiture arrivent, progressivement, à dissocier possession et usage. En effet, pour certains motifs,

certaines destinations, certaines heures, d'autres modes que la voiture apparaissent plus performants pour l'usager martiniquais, et aussi pour les collectivités. De la même manière, pour certaines niches de mobilité qui commencent à émerger, **les gens ne demanderont plus à posséder une voiture, mais à disposer de services de mobilité automobile "à la carte"** (cf. autopartage). Il ne faut pas oublier qu'à tout "calibrer" pour la voiture, on rend progressivement l'île invivable pour les habitants ayant ou non une voiture à leur disposition.

Les principes d'équité sociale exigent donc de ne pas s'orienter vers le "tout voiture" et de faciliter l'usage des modes autres que l'automobile. Les problèmes de pollution locale ou planétaire (effet de serre), de bruit, de qualité d'espace public, d'insécurité routière finiront bien par influencer négativement sur la demande de mobilité automobile, mais quand, et dans quelles proportions ?

Certes, il y a des tendances lourdes, mais les politiques tant au niveau national que local, peuvent tenter d'inverser, au moins partiellement, la tendance forte à l'automobilisation et ainsi **enclencher une inflexion significative et... durable.**

ET SI...

À la queue leu-leu, pare-chocs contre pare-chocs, matin, midi et soir, même procession, même comportement grégaire d'auto-mouton-bilistes chacun derrière son volant, rageant, pestant ou tentant de faire passer le temps en zappant la radio ou en fredonnant...

Alors, on se prête à rêver de solutions alternatives, certaines fantaisistes, d'autres plus réalistes..., on passe de l'hélicoptère dans les airs à des motos pour tous, de navettes maritimes à l'heure aux transports collectifs messianiques, pistes cyclables généralisées ou voies de gauche vraiment respectées, auto-partage, ...loto-mwen sé ta-w, loto-w sé ta-mwen... co-voiturage, ...batjé, konpè, koté ou ka alé ?...sé asou chimen-mwen !

...se prêter à rêver et... sursauter en se faisant klaxonner par le souba derrière qui nous prie gentiment, en saluant notre manman, de regarder devant et de tout simplement avancer, ne serait-ce que sur les 5 mètres suivants...

Makandja

TABLE DES MATIÈRES

Partie 1 : Regard sur la doctrine 7

Chapitre 1

Le contexte général des transports en Martinique 7

I. Les transports intérieurs : entre réseaux saturés et sous-exploités 7

1. Le transport de personnes
 - 1.1 L'offre de transport interurbain : les taxis collectifs et les navettes maritimes 9
 - 1.2 L'offre de transport urbain : communal et intercommunal 11
2. Le transport de marchandises dans l'île 11

II. Les transports extérieurs sont tournés vers l'hexagone 12

1. Le transport de personnes 12
2. Le transport de marchandises 13

Chapitre 2

La place du transport dans les programmes, les plans et les schémas 17

I. Les documents stratégiques 17

1. Des moyens financiers alloués par l'Europe pour la mise en œuvre des politiques de transport 17
2. L'Etat, la Région et le Département y contribuent : le CPERD 18
3. Le Schéma Martiniquais de Développement Economique (SMDE) 19

II. Les schémas environnementaux 20

1. Le Plan Climat : entre scénarios tendanciel et volontariste 20
2. Le Schéma Régional Climat Air Energie : suite logique du Plan Climat 21
3. Le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) : une initiative difficile à développer 21

III. Les outils de planification et d'urbanisme 22

1. Le Plan de déplacements Urbains : pilier de la prise de décision en matière de transport 22
2. Le Schéma d'Aménagement Régional : document de référence de l'aménagement du territoire 22
3. La vision des transports dans les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) 25
4. Les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) et la question des déplacements 28
5. Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), un réel intérêt pour la question des transports 28

IV. Les schémas en faveur des transports accessibles 30

1. Le Schéma Directeur d'Accessibilité 30
2. Les Schémas Départementaux en faveur des Personnes Handicapées et Personnes Âgées : une prise en compte des transports difficilement traduite 30
 - 2.1 Le Schéma Départemental en faveur des Personnes Handicapées (SDPH) 30
 - 2.2 Les Schéma Départemental en faveur des Personnes Âgées (SDPA) 30

Chapitre 3 Le contexte législatif et réglementaire 33

I. La LOTI 33

1. Transport routier de personnes est très encadré 34
 - 1.1 L'organisation : les AOT 34
 - 1.2 Le financement du transport urbain de personnes 34
 - 1.3 Certaines spécificités des DOM sont prises en compte 35
 - 1.4 Le transport scolaire 36
2. Le flou juridique du transport maritime s'est clarifié en 2010 37
3. Le transport aérien est régi par des règles internationales 37

II. Environnement et transports : une législation récente 39

1. La première prise en compte des transports dans les questions environnementales dans les années 1990 : la LAURE 39
2. La loi SRU renforce les orientations de la LAURE 39
3. Les lois Grenelle : vers une conception intégrée du développement durable dans les transports 41

III. L'accessibilité des systèmes de transport, une nouvelle préoccupation du législateur 44

1. La loi pour l'égalité des chances comme texte de référence 44
2. L'accessibilité du transport routier : une obligation européenne 45
3. Une accessibilité théoriquement obligatoire du transport maritime 46
4. Transport aérien : les futurs aménagements accessibles 46

Partie 2 : Regard sur les réalisations et les projets 49

Le transport terrestre 51

- Projet TCSP, Fort-de-France-Lamentin 54
- Piste cyclable, Saint-Pierre-Prêcheur 56
- Gare multimodale Pointe Simon, Fort-de-France 58
- Transport scolaire, Agglomération-Centre 60
- Transport scolaire, Espace Sud 62
- Transport scolaire, Martinique 64
- Transport urbain, Gros-Morne 66
- Transport urbain, La Trinité 66

Le transport maritime 69

- Gare maritime inter-îles, Fort-de-France 70
- Appontement, Saint-Pierre 72
- Transport de passagers de croisière, Fort-de-France 74
- Transport maritime transbaie, Fort-de-France/Trois-Ilets 76
- Transport de marchandises, Robert 78

Le transport aérien 81

- Ligne Paris, Roissy-Fort-de-France 82
- Liaison Caraïbe, Arc Antillais 84
- Transport de marchandises, Martinique-Caraïbe-Europe 86

Partie 3 : Autres Regards 89

Expériences extra-régionales 89

Comment exploiter un réseau de transport urbain ?

L'exemple d'une Société Publique Locale

Saumur Loire Développement

Comment organiser un service de transport maritime ?

L'exemple du Water Taxi Service

Trinidad

Comment mutualiser les informations en matière de déplacement ?

L'exemple de la centrale de mobilité Mobilinfos

Syndicat Intercommunal des Transports Urbains

du Soissonnais

Comment améliorer l'accessibilité piétonne des infrastructures de transport ?

L'exemple du projet Bahn-Ville

Saint-Etienne

Comment le transport peut-il impacter l'espace public ?

L'exemple du téléphérique comme vecteur d'intégration

social et de mutation de l'espace public

Medellín, Colombie

Témoignages et entretiens 105

Daniel CHOMET, Président de la Commission Développement

Durable, Transport, Énergie du Conseil Régional Martinique

Stéphane GANDAR, Directeur de Madinair

Questions aux... Missions locales de Martinique

Michelle DE THORÉ, Chef de bureau Études et Prospectives

de la Direction des Transports du Conseil Général de

Martinique

Max LOUISSON, Vice-président de l'association Madinina Access

Services

Jean-Jacques BRICHANT, Trésorier de la CCIM,

Président de la Commission Formation de la CCIM

Colette RANELY-VERGE-DEPRE, Maître de conférences, Géographie,

Directrice-Adjointe du Laboratoire AIHP-Géode Caraïbe, UAG

Maurice VALLÉE, Directeur de Secteur de Vinci Park

François GABOURG, Auteur de dessins satiriques

Questions à... des actifs ayant un emploi

Questions à... des étudiants

Perspectives 130

Table des matières 132

Les sigles utilisés 134

Quelques lectures pour aller plus loin 135

Les mobilités sur la toile 135

Remerciements 136

LES SIGLES UTILISÉS

ADEME :	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie	MILNORD :	Mission Local du Nord
AOT :	Autorité Organisatrice des Transports	MLES :	Mission Locale de l'Espace Sud
AOTU :	Autorité Organisatrice des Transports Urbains	NO₂ :	Dioxyde d'azote
ARS :	Agence Régionale de Santé	O₂TM :	Observatoire Territorial des Transports de Martinique
BTP :	Bâtiments et Travaux Publics	PADD :	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
CACEM :	Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique	PAVE :	Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
CAESM :	Communauté d'Agglomération du Sud de la Martinique	PCET :	Plan Climat Énergie Territorial
CCNM :	Communauté de Communes du Nord de la Martinique	PDES :	Plan Déplacement Établissement Scolaire
CCIM :	Chambre de Commerce et d'Industrie de la Martinique	PDU :	Plan de Déplacements Urbains
CERTU :	Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques	PEC :	Plan Énergie Climat
CFTU :	Compagnie Foyalaise de Transport Urbain	PLH :	Programme Local de l'Habitat
CG :	Conseil Général	PLU :	Plan Local d'Urbanisme
CGCT :	Code Général des Collectivités Territoriales	PMR :	Personne à Mobilité Réduite
CIVIS :	Contrat d'Insertion dans la Vie Sociale	PM¹⁰ :	Particules fines à 10µm
CMA-CGM :	Compagnie Maritime d'Affrètement Compagnie Générale Maritime	PO :	Programme Opérationnel
CO₂ :	Dioxyde de carbone	PRFPJ :	Programme Régional de Formation Professionnelle pour les Jeunes
CPÉRD :	Contrat de Projets État Région Département	PTU :	Périmètre de Transports Urbains
CR :	Conseil Régional	RN :	Route Nationale
DEAL :	Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement	SAR :	Schéma d'Aménagement Régional
DDTEFP :	Direction Départementale du Travail de l'Emploi et de la Formation Professionnelle	SCoT :	Schéma de Cohérence Territoriale
DOCUP :	DOCument Unique de Programmation	SDA :	Schéma Directeur d'Accessibilité
DOG :	Document d'Orientations Générales	SDIC :	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
DOM :	Département d'Outre Mer	SDPA :	Schéma Départemental en faveur des Personnes Agées
DOO :	Document d'Orientation et d'Objectifs	SDPH :	Schéma Départemental en faveur des personnes handicapées
DREAL :	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement	SMSRU :	Syndicat Mixte type loi SRU
DUP :	Déclaration d'Utilité Publique	SMDE :	Schéma Martiniquais de Développement Économique
EMD :	Enquête Ménages Déplacements	SMVM :	Schéma de Mise en Valeur de la Mer
EPS :	Éducation Physique et Sportive	SRADDT :	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
ERP :	Établissement Recevant du Public	SRCAE :	Schéma Régional Climat Air Énergie
FAJ :	Fonds Européens de Développement Économique	SRU :	(loi) Loi Solidarité et Renouvellement Urbain
FIPJ :	Fonds d'Insertion Professionnel pour la Jeunesse	SVT :	Sciences de la Vie et de la Terre
GART :	Groupement des Autorités responsables des Transports	T :	Tonnes
GES :	Gaz à Effet de Serre	Tep :	Tonnes équivalent pétrole
GIE :	Groupement d'Intérêt Economique	TC :	Transport en Commun
GRETA :	Groupement d'ETAbissements publics d'enseignements	TCSP :	Transport Collectif en Site Propre
Km :	Kilomètre	TPMR :	Transport pour Personne à Mobilité Réduite
HC :	Heure Creuse	VT :	Versement Transport
HP :	Heure Pleine	VTa :	Versement Transport additionnel
LADOM :	Agence de l'Outre-Mer pour la mobilité		
LAURE :	Loi sur l'Air et pour l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie		
LOTI :	Loi d'Organisation des Transports Intérieurs		
MI :	Mètre linéaire		
MILCEM :	Mission Local du Centre		

QUELQUES LECTURES POUR ALLER PLUS LOIN

“Analyse comparative dans les systèmes locaux de transport de voyageurs”, CERTU, août 2001

“Étude de faisabilité pour la mise en place d’un service public de service public de transport maritime et fluvial pour la mise en place d’un service de transport maritime et fluvial de passagers en Martinique”, Conseil Régional Martinique, novembre 2006

“Étude sur le transport maritime de matériaux de carrières”, Conseil Régional Martinique, février 2009

“Information multimodale en Martinique : état des lieux en 2011”, CERTU, septembre 2011

Observatoire n°15 “Les chiffres clés du transport”, ADUAM, décembre 2011

Observatoire n°17 “Quelles actions sont mises en œuvre contre l’autosolisme en Martinique ?”, ADUAM, septembre 2012

“Les plans d’accessibilité de la voirie et des espaces publics, analyse et retour d’expériences”, CERTU, septembre 2011

“Plan Climat Martinique”, ADEME, décembre 2007

“Plan de déplacement Urbain”, CACEM, décembre 2003

“Rapport 2011-2012 de l’Observatoire interministériel de l’Accessibilité et de la Conception universelle au Premier ministre”, juillet 2012

“Schéma départemental des Itinéraires Cyclables”, Conseil Général Martinique, octobre 2004

LES MOBILITÉS SUR LA TOILE

■ <http://www.cacem.org>

Le PDU de la Communauté d’Agglomération du Centre de Martinique

■ <http://lab.fab.web.free.fr/ville-grosmorne.fr>

Site officiel de la commune du Gros-Morne et lien vers le réseau de transport urbain Trasla

■ <http://www.mozaik.mq/>

Site officiel du réseau de transport de la Communauté d’Agglomération du centre de la Martinique

■ <http://www.martinique.aeroport.fr>

Site officiel de l’Aéroport Martinique Aimé Césaire et lien vers les statistiques

■ <http://www.martinique.port.fr>

Site officiel du Port de Fort de France

■ <http://www.madininair.fr/>

Site officiel de Madininair

■ <http://www.transports.cg972.fr/>

Site des transports interurbains du département

■ <http://www.vedettes.madinina.pagesperso-orange.fr>

Site officiel du service de transport transbaie

■ <http://www.certu.fr/>

Site officiel du Centre d’Études sur les Réseaux, les Transports, l’Urbanisme et les constructions publiques

■ <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

Site officiel du Ministère et lien vers les listes des entreprises inscrites aux registres marchandises et voyageurs

■ <http://www.gart.org/>

Le site officiel du groupement des autorités responsables de transport

REMERCIEMENTS

- ✘ **Béatrice BALDARA MARIMOUTOU**, Directrice de la Mission locale du Centre
- ✘ **Béatrice BELLAY**, Directrice des Transports de l'Espace Sud
- ✘ **Carlos Andres ESCOBAR GUTIERREZ**, Architecte
- ✘ **Colette RANELY-VERGE-DEPRE**, Maître de conférences, Géographie Directrice-Adjointe du Laboratoire AIHP-Géode Caraïbe, UAG
- ✘ **Daniel CHOMET**, Président de la Commission Développement Durable, Transport, Énergie du Conseil Régional de Martinique
- ✘ **Didier CELESTINE**, Conseiller en insertion de la Mission Locale de l'Espace Sud
- ✘ **Emmanuel DUFEE**, Responsable commercial de la compagnie JEANS
- ✘ **Emmanuel PERRIN**, Chef de projets mobilité transports au CETE de Lyon
- ✘ **Franck NUMERIC**, Chargé de projet TCSP du Conseil Régional de Martinique
- ✘ **François GABOURG**, Auteur de dessins satiriques
- ✘ **Geneviève PILON**, Chef du Service Animation Commerciale et Promotion du Port
- ✘ **Jean-Christophe ROUILLÉ**, Service SIG à la DEAL Martinique
- ✘ **Jean-Jacques BRICHANT**, Élu dans l'équipe du Président Baudouin, Trésorier de la CCIM, membre du Bureau et Président de la Commission Formation de la CCIM
- ✘ **Jessica TOUMSON**, Urbaniste, politologue, spécialisée en coopération régionale
- ✘ **Jérôme NESTORET**, Technicien à la Direction des Transports du Conseil Général de Martinique
- ✘ **Karine RUCORT**, Assistante de Direction à la Direction des Déplacements de la CACEM
- ✘ **Lucienne MOSTOR**, Responsable du service des marchés à la Direction des Transports de l'Espace Sud
- ✘ **Margarita LOUISY-LOUIS**, Responsable de la Mission locale de l'Espace du Sud antenne du François
- ✘ **Marjorie JOLBIT**, Étudiante en lettres modernes à l'UAG
- ✘ **Maurice VALLÉE**, Directeur de Secteur de Vinci Park
- ✘ **Max LOUISON**, Vice-Président de l'Association Madinina Access Services
- ✘ **Michelle DE THORÉ**, Chef de bureau Études et Perspectives de la Direction des Transports du Conseil Général de Martinique
- ✘ **Pierre LAFONTAINE**, Adjoint au chef du service ingénierie du Grand Port Maritime de la Martinique
- ✘ **Pierre-Matthieu RIVOLLIER**, Directeur Achats et Logistique Groupe Laguarigue SAS
- ✘ **Raphaëlle AUGUSTIN**, Responsable de la Mission locale du Nord
- ✘ **Stéphane GANDAR**, Directeur de Madinair
- ✘ **Sully BOURGEOIS**, Responsable des transports scolaires du Conseil Général de Martinique
- ✘ **Sylvie KIN-FOO**, Chargée de Mission Transport du Conseil Régional de Martinique
- ✘ **Thierry THOREST**, Étudiant à l'UAG
- ✘ **Valérie FLORINE**, Responsable du service transport de Trinité
- ✘ **M^{me} COURSY**, Chef de bureau Études et Prospective du Conseil Général de Martinique
- ✘ **Le comité de lecture de l'ADUAM**

Regards croisés

N°4 Février 2013

Directrice de publication et de l'étude : Joëlle TAÏLAMÉ

Chargées de l'étude : Christelle CELESTINE, Elsa GARNIER

Ont participé à la rédaction : Lou VIGNAUD, Alexandre COLAS-DES-FRANCS, Joëlle TAÏLAMÉ

Cartographie : Cénia BORRERO, Christophe CLAIRIS, Georges LOGIN

Comité de lecture : Myrlène BLACODON, Damien THÉODOSE, Alexandre COLAS-DES-FRANCS, Joëlle TAÏLAMÉ

Photos non créditées : Photothèque ADUAM

Mise en page : Kiron_Key, Kno972, Christelle CELESTINE, Elsa GARNIER

Impression : DREAMPRINT

ADUAM

Agence D'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique
30 boulevard du Général de Gaulle - 97 200 Fort-de-France

Tél. : 0596 71 79 77 - Fax : 0596 72 59 27

www.aduam.com

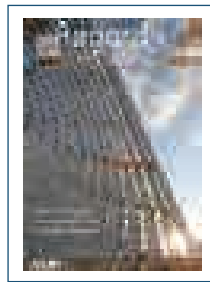
REGARDS CROISÉS

Regards

CROISÉS



Regards Croisés n°1
"Cimetières et modes d'inhumer"



Regards Croisés n°2
"Les énergies renouvelables en Martinique"



Regards Croisés n°3
"Densités et formes urbaines résidentielles en Martinique"

