



PLAN DE MOBILITÉ



SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC



LE PLAN DE MOBILITÉ : PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

LE PLAN DE MOBILITÉ : KÉZAKO ?

Au service de la mobilité durable, le Plan de Mobilité (PDM) de la Martinique va définir l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises jusqu'en 2035.

De manière générale, le PDM vise à assurer 11 objectifs :

- 1.** **L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé,** d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux
- 2.** **Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale,** notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées dont la mobilité est réduite
- 3.** **L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements,** en opérant, pour chacune des catégories d'utilisateurs, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel
- 4.** **La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur**
- 5.** **Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants,** notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied
- 6.** **L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie** dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation
- 7.** **L'organisation du stationnement et dans les parcs publics de stationnement**
- 8.** **L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération** nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers
- 9.** **L'amélioration des flux domicile-travail et domicile-étude**
- 10.** **L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes
- 11.** **Le développement de la mobilité électrique**

UNE CONSTRUCTION CONCERTÉE DU PDM

Fruit d'une démarche partenariale, il associe l'autorité organisatrice de la mobilité Martinique Transport, la Collectivité Territoriale de Martinique, la DEAL Martinique, l'ADEME, les 3 EPCI (CACEM, CAP Nord, Espace Sud), et l'ensemble des communes du territoire. Le futur PDM est co-construit au fil des différentes étapes de son élaboration :

- 1. Le diagnostic :** cette première étape primordiale permet de faire le bilan de l'existant et des documents de référence territoriaux. Il définit les forces, les faiblesses et les attentes du territoire en matière de mobilité.
- 2. La définition des orientations :** adaptées aux usages, besoins et contraintes spécifiques du territoire et de ses habitants
- 3. L'élaboration du plan d'actions :** il s'agit de définir un plan d'action opérationnel porté par les acteurs du territoire, chiffré et programmé à court, moyen et long terme.
- 4. L'enquête publique :** ultime étape de l'élaboration du PDM, elle permet aux Personnes Publiques associées et aux habitants du territoire d'exprimer leur avis sur le Plan de Mobilité.

QUEL DIAGNOSTIC ?

DE FORTS ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

En 2018, le secteur des transports routiers est le second plus émetteur de CO² sur le territoire (environ 680kt CO²). Il est aussi le premier secteur ayant le plus d'impact sur la qualité de l'air sur le territoire de l'Espace Sud, et le second secteur sur la CACEM et Cap Nord.

La vulnérabilité des milieux naturels et la diversité des paysages obligent à adapter les infrastructures aux contraintes géographiques, sans nuire aux réservoirs de biodiversité du territoire. Desservir efficacement les lieux naturels touristiques sans leur nuire, au vu de leur rôle économique local important, est essentiel.

UN USAGE MASSIF ET EN HAUSSE DE L'AUTOMOBILE

La dernière enquête ménage déplacement (EMD) disponible sur le territoire de la Martinique date de 2014. Celle-ci donne donc des éléments de compréhension de la mobilité sur le territoire, bien que certains comportements aient pu évoluer depuis.

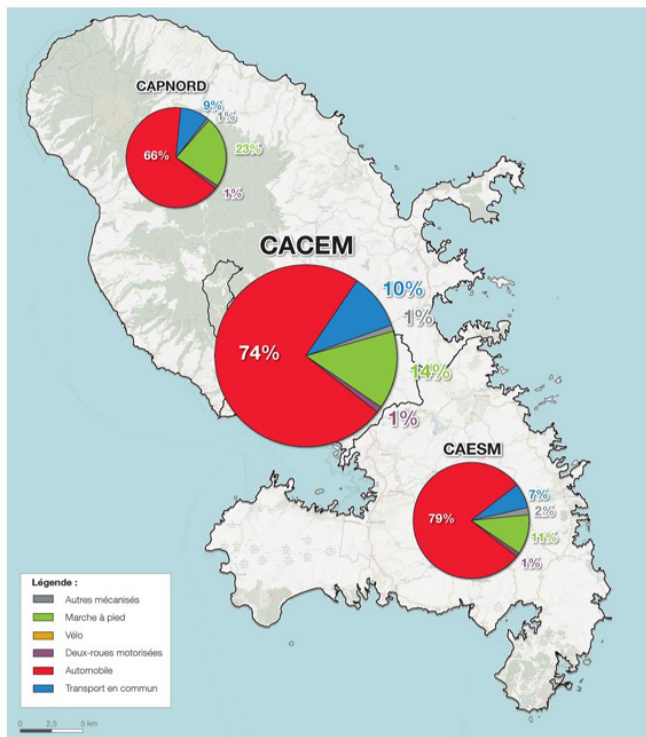
D'après les données de cette dernière enquête concernant les parts modales tous motifs sur l'ensemble de l'île :



Le mode automobile est majoritaire et en hausse : il est majoritaire sur la totalité des déplacements avec une part modale automobile « conducteur

+ passagers » de **74%**. La tendance observée est à la hausse, avec une augmentation de la part modale automobile de +9 points par rapport à 2001.

Parts modales des déplacements tous motifs, par EPCI



Source : EMD 2014



La part de la marche est en moyenne de 15%, et cache des disparités entre les différents territoires : 23% Cap Nord, 14% CACEM, 12% Espace Sud. L'usage de la marche est plus important au Nord, en lien avec un taux d'équipement automobile plus faible, et ce malgré des distances à parcourir plus grandes que dans le centre de l'île.

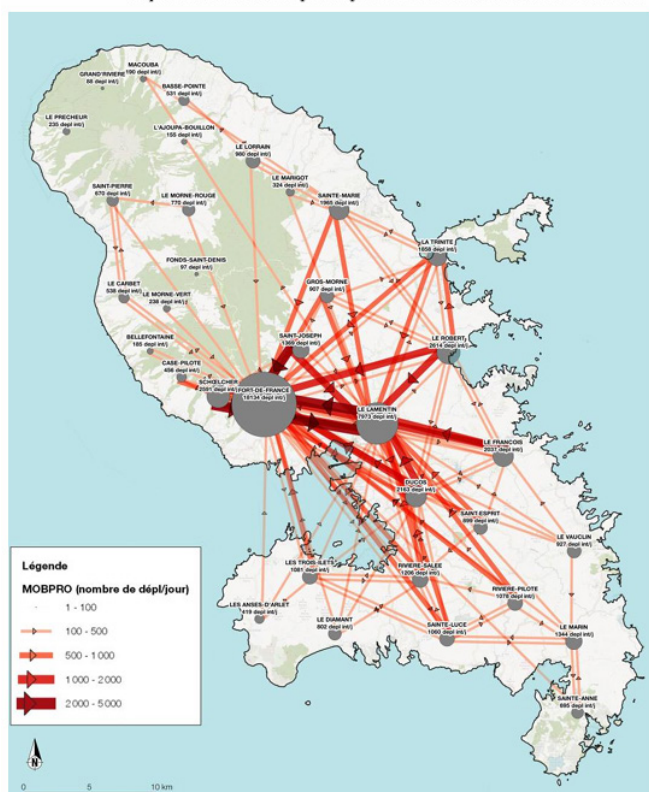


En 2014, la part modale en **transports collectifs** est seulement de **9%** à l'échelle de l'île. A noter que cette part a certainement évolué depuis, au regard des modifications importantes des réseaux de transports en commun, de la mise en service du TCSP en 2018 et de la création du réseau nord à partir de 2021.

S'agissant des mobilités domicile-travail, les données à disposition sont fournies par l'INSEE et les plus récentes datent de 2019. Celles-ci illustrent les mêmes tendances qu'observé sur l'ensemble des déplacements :

- l'automobile est largement majoritaire avec plus de 80 % des déplacements dans les 3 communautés d'agglomération ;
- les modes actifs (vélo et marche) représentent une faible part, avec environ 5% à l'échelle de l'île ;
- l'usage des transports collectifs reste relativement bas.

Représentation des principaux flux domicile-travail en 2019

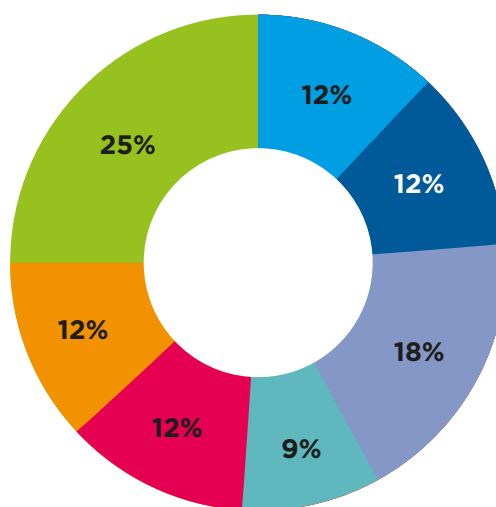


Source : Mobpro 2019, Insee

DES MOTIFS DE DÉPLACEMENT TRÈS VARIÉS

Les motifs de déplacement sont très variés. Outre les déplacements domicile-travail et domicile-étude, une part importante des déplacements sont liés aux visites, à l'accompagnement et aux achats. Les déplacements « secondaires » ne sont pas en lien avec le domicile, ni à l'origine ni à la destination (par exemple un déplacement travail-achat).

Des motifs de déplacement très variés
(source : EMD 2014)



- Domicile-travail
- Domicile-études
- Domicile-visites
- Domicile-achats
- Domicile-accompagnement
- Domicile-autre
- Secondaire

DES BESOINS TRÈS CONCENTRÉS VERS LE CENTRE DE L'ÎLE

- Les déplacements internes dans le centre économique de l'île sont plus élevés que sur les autres territoires, Nord et Sud, malgré un nombre d'habitants proches sur les 3 EPCI. Cela reflète l'armature territoriale avec une concentration massive des emplois sur Fort-de-France et le Lamentin.
- Des trajets domicile-travail forts en direction de la polarité Fort-de-France/Le Lamentin viennent s'ajouter aux flux déjà importants du centre, créant notamment une concentration des flux sur les réseaux du centre.

Dans le sens contraire, les échanges depuis le centre vers les territoires Nord et Sud sont beaucoup plus faibles.

Des échanges entre les territoires de CAP Nord et la CAESM relativement similaires, faibles par rapport aux autres flux d'échanges ou internes.

S'agissant des mobilités scolaires, elles se font en grande majorité en interne, avec tout de même une attraction de la polarité foyaleise, en lien avec la présence de l'Université sur le centre.

Les besoins en interne dans le Nord et le Sud restent élevés mais cachent de grandes disparités.

QUELLES PROBLÉMATIQUES ET OPPORTUNITÉS ?

RÉSEAU ROUTIER : DES FLUX EN HAUSSE QUI METTENT LE RÉSEAU À L'ÉPREUVE

L'autoroute A1 et les routes nationales 1 et 5 sont les plus fréquentées de l'île avec (comptages 2018) :

- Sur l'A1 : jusqu'à 140 000 véh/j deux sens confondus entre la RN1 et l'entrée de Fort-de-France ;
- Sur la RN1 : jusqu'à 64 000 véh/j sur sa portion la plus chargée entre l'A1 et la Brasserie Lorraine ;
- Sur la RN5 : entre 52 000 véh/j et 67 000 véh/j entre Rivière-Salée et Le Lamentin.

A noter que les charges de trafic ont fortement augmenté depuis les 10 dernières années : +40% de trafic sur la RN1 et +30% sur la RN5 entre 2006 et 2016.

De manière générale, l'ensemble des réseaux routiers convergent vers le centre de l'île et l'A1, créant des congestions importantes et durables chaque jour. Lors de la saison haute, les besoins de déplacements liés au tourisme de séjour amplifient la demande automobile.



Le réseau routier apparaît aujourd'hui comme vulnérable, cela étant lié à de multiples risques : des facteurs naturels et environnementaux (risque sismique, volcanique au Nord de l'île, chute de blocs et falaises, glissements de terrain, inondation, recul du trait de côte...), la forte évolution du trafic à la hausse, et un déficit d'entretien du réseau sur les dernières années.

UN RÉSEAU DES TRANSPORTS EN COMMUN INÉGALEMENT MAILLÉ

Le réseau de transports en commun a connu des transitions importantes au cours des dernières années, avec la mise en œuvre de réseaux officiels sur le Nord, le Sud et le Centre. On observe actuellement :

> Sur le centre :

- Une offre de bus importante, avec des fréquences élevées par rapport au reste du territoire (notamment les deux lignes du TCSP, les lignes 4, 12 et 16) ;
- La mise en service du TCSP reliant Mahault, Carrère et la pointe Simon apparaît comme une véritable opportunité pour développer les changements de pratiques et favoriser le report vers le transport en commun. Cependant, depuis sa mise en service, l'exploitation du TCSP a connu de nombreuses difficultés techniques et matérielles, affectant ainsi sa performance et donc son niveau de fréquentation ;
- Les navettes maritimes traversant la baie de Fort-de-France sont également un atout majeur du réseau de transport actuel, et sont reconnues comme régulières, fiables et efficaces. Les fréquentations de ces lignes sont à la hausse sur les dernières années ;

> **Au Nord** : une offre interurbaine hétérogène, principalement concentrée le long des côtes Est et Ouest, suivant les infrastructures routières principales du territoire (lignes 1, 22 notamment) ;

> **Au Sud**, le maillage du réseau est important mais les fréquences sont relativement faibles.

Ces réseaux sont donc actuellement organisés selon les limites administratives, et doivent encore évoluer afin de répondre pleinement aux besoins des habitants.

UN RÉSEAU DES TRANSPORTS EN COMMUN AVEC DES PROBLÉMATIQUES D'EXPLOITATION

Des avancées importantes ont été observées dans la mise en place du réseau de transports en commun, mais des efforts restent à faire pour :

- améliorer l'attractivité du réseau : les amplitudes horaires sont trop peu importantes et donc peu attractives pour les déplacements en soirée ou pendant le week-end, les fréquences trop faibles ;
- fiabiliser la réalisation des services de transport, les récentes grèves et autres mouvements sociaux ayant fortement fragilisé la confiance des usagers envers le réseau de transports en commun ;
- améliorer l'interopérabilité des réseaux, visant à pouvoir voyager avec un même titre de transport sur l'ensemble des réseaux de l'île. Le nouveau système billettique unique pour tous les réseaux, en cours de déploiement, devra permettre de répondre à cet objectif ;
- déployer la récolte et le monitoring des données de fréquentation ;
- résoudre les difficultés qui concernent le matériel roulant qui se dégrade trop vite et subit le relief et les conditions climatiques.

DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ACTIVES

L'automobile est majoritaire sur l'espace public consommé et ne permet pas d'envisager en l'état des espaces publics de qualité pour les piétons. Le territoire souffre d'un manque d'aménagements piétons dans la plupart des communes, avec :

- des trottoirs étroits généralement non accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- des manques de traversées piétonnes notamment au niveau des axes structurants et plus largement des manques de continuité ;
- des trottoirs dégradés.



Saint-Joseph



Fort-de-France

La mobilité piétonne a pourtant du potentiel, la marche étant déjà une pratique inscrite dans les usages actuels, mais dans une part encore relativement faible. A l'échelle du territoire un rééquilibrage en faveur du piéton est donc nécessaire en ciblant prioritairement les centres urbains, les centre-bourgs, et les abords des équipements et des lieux de vie.

Pour ce qui est de la **mobilité cyclable**, elle est aujourd'hui quasi-nulle, à cause de nombreux freins : topographie et climat difficiles, manque d'infrastructures dédiées, insécurité vis-à-vis de l'automobile... **Quelques opportunités existent pour développer davantage la pratique**, en particulier pour les déplacements internes dans le centre-ville de Fort-de-France, où la topographie est relativement plate et où la part des déplacements de courte distance est importante. Le développement du vélo électrique apparaît également comme une opportunité pour développer cet usage.



DES PROJETS POUR FAIRE ÉVOLUER L'OFFRE DE TRANSPORT

Actuellement en cours d'étude, le projet d'extension des lignes TCSP devra permettre de renforcer la desserte TC vers le centre économique de l'île et d'inciter davantage au report modal de la voiture vers les transports en commun. Trois extensions sont prévues à ce jour :

- à l'Est, entre Mahault et Union, en passant par le Lamentin,
- au Sud entre Carrère et Céron,
- à l'Ouest entre la Pointe Simon et l'Université à Schœlcher.



Projet d'extension des lignes TCSP

Ce projet majeur comporte plusieurs volets : la réalisation d'infrastructures permettant d'assurer la vitesse et la régularité du temps de parcours, la priorité aux feux pour le TCSP, ainsi que des aménagements de pôles d'intermodalité permettant de rejoindre le TCSP en voiture, en bus, à pied (voire à vélo dans les centres urbains).

De nouvelles lignes maritimes sont également en projet et inscrites dans la convention de délégation de service publique signée en juillet 2024 : au départ de Fort de France (Pointe Simon), elles sont envisagées vers la ZAC Etang Z'abricots et à titre expérimental vers les Anses d'Arlet et Saint-Pierre.

Le Plan de Mobilité aura vocation à :

- identifier des projets complémentaires pour améliorer la mobilité du territoire et répondre aux besoins de tous, dans une logique de développement durable ;
- hiérarchiser la concrétisation des projets déjà prévus, selon les intérêts les plus forts et les moyens humains et financiers disponibles du territoire ;
- articuler les partenariats entre les acteurs, faciliter le suivi et la coordination de l'ensemble des démarches engagées.

SYNTHÈSE DES CARACTÉRISTIQUES DE LA MOBILITÉ

- **Au Nord** de l'île, de fortes contraintes topographiques contraignent les déplacements. La densité de population y est plus faible qu'ailleurs et la population y est en baisse. Avec un niveau de pauvreté élevé et un taux de 50% de ménages non motorisés, la mobilité des habitants du Nord est relativement faible. L'offre de bus est concentrée sur les axes forts, et la marche est plus développée que sur le reste du territoire, en lien avec un taux de motorisation faible.
- **Au centre**, sur le territoire de la CACEM, on trouve en revanche un niveau de densité élevé et une forte concentration d'emplois (notamment au sein de grandes entités et administrations). Si Fort-de-France est le cœur attractif historique, le secteur du Lamentin plus à l'Est se développe également peu à peu. La majorité des flux de déplacement sont orientés vers le centre, générant des phénomènes de congestion très importants du réseau routier - et notamment de l'A1. Le nouveau TCSP draine les flux Est-Ouest sur le secteur centre, mais son exploitation mérite encore d'être améliorée pour augmenter sa performance et son attractivité.
- **Au Sud**, on trouve une population plus aisée, et répartie de manière plus homogène. Les déplacements quotidiens sont très orientés vers le cœur économique « Fort-de-France / Le Lamentin ». L'offre de bus y est plus diffuse qu'au Nord, et peu concurrentielle par rapport à l'automobile. Lors de la saison haute, la forte demande de déplacements touristiques entraîne des phénomènes de congestion des réseaux routiers.

Les caractéristiques socioéconomiques, les contraintes du terrain, et les besoins de déplacement étant très différents selon les secteurs géographiques, **l'enjeu du PDM sera de proposer un panel de solutions adaptées aux besoins de chaque territoire, pour répondre aux besoins de tous.**



PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PDM

1. Pilier social : permettre à tous de se déplacer

- Favoriser la mobilité des plus fragiles comme vecteur d'intégration sociale
- Garantir une équité territoriale
- Faciliter les mobilités actives, accessibles au plus grand nombre

2. Pilier environnemental : réduire l'empreinte de la mobilité

- Réduire l'empreinte des mobilités sur la planète par la limitation de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre
- Réduire l'empreinte des mobilités sur le territoire par la lutte contre l'imperméabilisation, la préservation des espaces fragiles et de la biodiversité
- Préserver la santé des habitants, notamment en réduisant le bruit et la pollution dans les zones densément peuplées
- Lutter contre la sédentarité, notamment en généralisant la mobilité active
- Lutter contre l'insécurité routière

3. Pilier économique : la mobilité au service du dynamisme économique

- Favoriser l'accès à l'emploi par une bonne offre multimodale en lien avec les polarités économiques
- S'inscrire dans la dynamique de développement des polarités secondaires
- Organiser le transport et la livraison de marchandises essentiels à la vie économique
- Accompagner les mobilités touristiques

4. Socle faisabilité : garantir la faisabilité et la viabilité du PDM

- Définir des orientations cohérentes avec les capacités financières des collectivités en investissement et en exploitation
- Aboutir à un système de gouvernance équilibré et robuste
- Suivre le PDM pour assurer la mise en œuvre du projet

UN PLAN D'ACTION STRUCTURÉ SELON 4 AXES

ORGANISER L'ACCÈS AU CENTRE ÉCONOMIQUE

- Garantir l'efficacité d'un système de transport structurant (TCSP et liaison maritime)
- Organiser des lignes express en rabattement sur le système structurant
- Assurer la robustesse du réseau routier structurant

ORGANISER LA MOBILITÉ DE PROXIMITÉ

- Assurer la desserte interne des territoires notamment les moins denses
- Maîtriser les flux automobiles et le stationnement dans les cœurs urbains
- Rendre une vraie place aux mobilités actives en repensant l'espace public

GARANTIR LA MISE EN ŒUVRE ET LA PÉRENNITÉ DU PDM

- Garantir les ressources humaines et financières nécessaires à la maintenance et l'exploitation des infrastructures et des services
- Continuer à évoluer vers une gestion centralisée de la mobilité sur l'ensemble du territoire

SUSCITER L'ADHÉSION

- Accompagner les acteurs, les usagers et les touristes vers de nouvelles pratiques vertueuses

