



LA LETTRE DE L'O2TM

MOBILITÉ TRANSPORT DÉPLACEMENTS

NUMERO 01 • JUIN 2013

ADUAM



TRANSPORTEZ-VOUS DANS LE MONDE DES DÉPLACEMENTS !

CHIFFRES CLÉS

- **56%** des martiniquais se déplacent dans une autre commune pour aller travailler.
- **71,3%** des ménages martiniquais possèdent une voiture
- Le coût du Transport de Personnes à Mobilité Réduite est de **1,74€** par kilomètre
- **18%** des victimes d'accidents sont des piétons

Avec son tout nouveau logo qui lui confère sa propre identité visuelle, l'Observatoire Territorial des Transports de Martinique fait peau neuve et publie le numéro 1 de la Lettre de l'O2TM. Avoir plus d'ambition, telle est l'orientation donnée par le groupe de travail partenarial initié par la Réforme des Transports de 2011 conduite par la Région Martinique.

Cette publication fait la transition avec les numéros 2, 15 et 17 de l'Observatoire de l'ADUAM, qui sont restés des « numéros de rodage » d'un dispositif maintenant plus partenarial et qui couvre plus de domaines.

Les transports en Martinique changent vite car des efforts sont faits pour rendre les réseaux plus performants et plus attractifs.

Ce numéro tentera de répondre à vos questions :

- Quel déséquilibre entre les lieux d'habitation et les pôles d'emplois ?
- Les déplacements sont-ils contenus grâce au maillage scolaire ?
- Comment se déplace-t-on en Martinique ?
- Quel apport du transport scolaire ?
- Quel impact de la mobilité sur la vie au quotidien, voire sur la santé ?

Nous vous souhaitons de prendre du plaisir à découvrir le monde des déplacements, de comprendre les effets directs sur la vie des habitants, pour en imaginer les améliorations.

VERS OÙ SE DÉPLACE T-ON ?

LA CONCENTRATION DES ACTIVITÉS OBLIGE LES ACTIFS À SORTIR DE LEUR COMMUNE...

En 2009, seuls quatre actifs occupés sur dix travaillent dans leur commune de résidence (44%). 6 sur 10 vont donc se déplacer plus ou moins loin pour rejoindre leur lieu de travail (56%).

On note cependant une réelle disparité entre les différentes communes de résidence du territoire. Par exemple, sur les 34 communes de Martinique, seules 6 conservent plus de la moitié de leurs actifs occupés sur place. Une certaine segmentation du territoire apparaît avec tantôt des communes réservées aux fonctions résidentielles, que l'on appelait autrefois « dortoir », tantôt des communes plus axées sur l'activité économique.

Ces dernières deviennent naturellement pôle d'attraction pour les communes voisines, et génèrent donc un déplacement qu'il se fasse en voiture individuelle ou en transport en commun.

La commune du Prêcheur par exemple arrive à conserver sur place deux actifs occupés sur trois. Il semblerait que ce soit le fruit d'une politique d'emplois jeunes initiée par la Mairie.

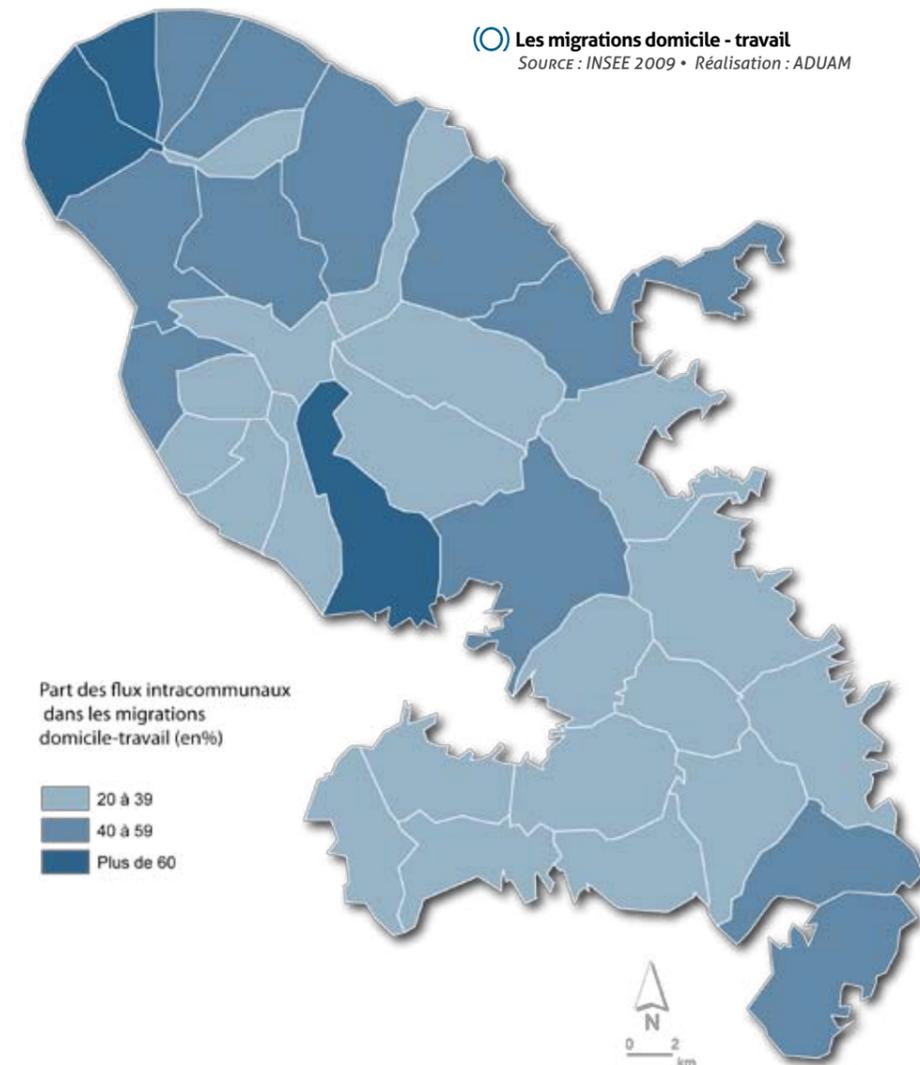
La commune de Macouba, garde un actif occupé sur deux. Enfin la commune des Anses d'Arlet, ne conserve qu'un actif occupé sur trois (37% exactement).

Ces disparités génèrent quoi qu'il en soit une mobilité entre les communes qui certainement ira en s'accroissant.

Il est toutefois utile de rappeler que dans les communes ayant une faible population (moins de 2 000 habitants pour le Prêcheur et Macouba), quelques emplois supplémentaires suffisent à faire évoluer les chiffres de manière significative.

CHIFFRES CLÉS

53% des actifs de l'Agglomération Centre, **41%** des actifs de l'Espace Sud et **34%** des actifs des du Nord travaillent dans leur commune de résidence.



...ALORS QUE LE MAILLAGE FIN DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES FACILITE LES DÉPLACEMENTS AU SEIN DES COMMUNES

En 2009, deux élèves ou étudiants sur trois sont scolarisés dans leur commune de résidence.

La mobilité entre communes est plus faible et s'explique certainement par une meilleure répartition des établissements scolaires sur le territoire que ne le sont les entreprises. Deux communes sur trois arrivent à conserver plus de la moitié de leur élèves ou étudiants.

Par exemple Le Marin arrive à conserver les trois quarts de ses effectifs scolaires ou étudiants. A l'inverse, des communes comme Macouba ou Case-Pilote n'en conservent que 30%. L'effet taille de la commune ou la proximité de l'agglomération centre joue beaucoup dans les choix d'implantation des structures éducatives et a des conséquences sur les déplacements.

CHIFFRES CLÉS

- **70%** des élèves de l'Agglomération Centre, **59%** des élèves de l'Espace Sud et **63%** des élèves du Nord étudient dans leur commune de résidence.

Part des flux intracommunaux dans les migrations domicile-étude (en %)



(O) Les migrations domicile - étude
SOURCE : INSEE 2009 • Réalisation : ADUAM

COMMENT SE DÉPLACE-T-ON ?

LA VOITURE PARTICULIÈRE RESTE LE MODE DE TRANSPORT PRIVILÉGIÉ

La voiture particulière reste le mode de déplacement le plus utilisé. En Martinique 80% des actifs occupés l'utilisent pour se rendre au travail, contre 67% dans les aires urbaines de l'hexagone. Face à cette hégémonie de la voiture, l'usage des transports en commun reste limité : 10% contre 17% en France métropolitaine. (1) La marche à pied représente en Martinique seulement 6% des déplacements domicile-travail contre 10% en France métropolitaine. Les chiffres issus du

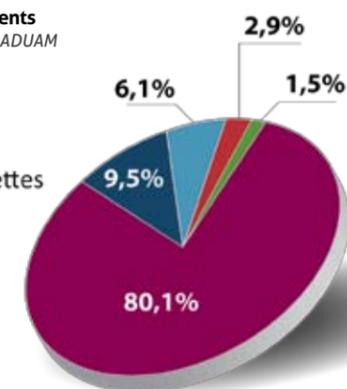
recensement, sont millésimés 2009 et intègrent les observations de 2007 à 2011, ce qui veut dire que les derniers efforts des collectivités pour inciter les usagers à emprunter les transports en commun ne se traduisent pas encore dans les chiffres.

Une autre source d'informations sera bientôt disponible (Enquête Ménage Déplacement), et vous permettra d'avoir des informations plus précises.

(1) Source : INSEE 2007

(O) Répartition modale des déplacements
Source : INSEE, RP 2009 - Réalisation ADUAM

- Voitures, camions, fourgonnettes
- Transports en commun
- Marche à pied
- Pas de moyen de transport
- Deux roues



L'USAGE DU COVOITURAGE EST DIFFICILE À ÉVALUER

On note que la plateforme internet (www.covoiturage.com), va fêter ses 5 ans d'existence. Elle a été créée en 2008 et rend de nombreux services. Par exemple en mars 2013, 171 annonces ont été déposées sur le site, chiffre en progression d'environ 4 annonces supplémentaires chaque mois (observation sur les 6 derniers mois).

Le covoiturage correspond donc à un besoin, certains diront d'une envie, d'une part de la population de partager son mode de déplacement. Il semblerait que le besoin d'aller vers d'autres supports de mise en relation soit réel, et permettrait aussi de réduire l'autosolisme pour le bien de tous.

Il est cependant difficile d'évaluer son impact en Martinique, car la plateforme ne permet que de suivre le nombre d'annonces et pas encore la diversité des inscrits, la fréquence d'une même offre,

ou la date de l'offre...L'information sur le co-voiturage est encore perfectible.

Les attentes ont été entendues, et l'ADEME a la volonté de faire évoluer cette plateforme. Une analyse des besoins est en cours pour identifier les points de progrès et rendre la plateforme attractive et efficace.

Un projet porté par les Plans de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE), a pour objectif de motiver les entreprises pour s'impliquer dans la démarche de co-voiturage. Cette politique est surtout proposée dans les zones d'activités qui regroupent plusieurs entreprises (Voir Observatoire n°17, page 12).

Si la démarche a du mal à voir le jour, rappelons que le « stop » traditionnel est encore pratiqué dans certains endroits de la Martinique, tel que les Trois-Îlets, ou encore Tartane. Cette manière de



se déplacer pourrait être qualifié de « covoiturage non-organisé » et laisse donc penser qu'il n'est pas impossible de développer ce mode de déplacement sur le territoire.



LES MÉNAGES MARTINICAIS SONT LES PLUS MOTORISÉS DES RÉGIONS OUTREMER

134 000 ménages procèdent au moins une voiture. Le taux de motorisation des ménages est donc élevé, avec 71% des ménages qui possèdent au moins une voiture. Ce chiffre est supérieur aux autres départements d'outre-mer (La Réunion 70%, Guadeloupe 66%), mais reste toutefois largement en dessous de la moyenne française qui est de 80,5%. De même, 22% des ménages martiniquais sont équipés d'au moins deux véhicules, là encore un chiffre élevé et supérieur aux DOM mais largement en deçà des 33% de la moyenne française.



LE RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA TRINITÉ EST AU DESSUS DE LA MOYENNE NATIONALE

Cinq AOT cohabitent sur le territoire, et gèrent des réseaux bien différents selon la topologie ou la densité du territoire desservi. Ce qui n'est pas sans conséquences sur la fréquence des voyages qui varie de 9 à 52 voyages par habitant selon le réseau considéré.

Le réseau Mozaïk de la CACEM se stabilise à 52 voyages par habitant, toujours en tête et non loin de la moyenne du GART (1) qui est de 59 pour les agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants.

Le réseau du Lorrain, lui aussi, reste stable, mais toujours en dessous de la moyenne avec 10 voyages par habitant. C'est tout de même un résultat honorable compte

tenu de la «jeunesse» du réseau (2010). Le réseau du Gros Morne connaît quant à lui une baisse significative, puisqu'il perd 5 points et passe donc de 25 à 20 voyages par habitant en 2012, ce qui le positionne juste en dessous de la moyenne du GART qui est de 21 pour les agglomérations de moins de 50 000 habitants. Cette évolution s'explique par la diminution de la fréquentation de son réseau, qui est passé de 270 000 voyageurs à 214 000 entre 2010 et 2012.

Dans la même catégorie, notons l'efficacité du réseau de transport de La Trinité, qui, avec 29 voyages par habitant, est le seul réseau à se situer au dessus de la moyenne.

Enfin l'Espace Sud perd 1% et passe de 10 voyages par habitant en 2011 à 9 en 2012. Ce chiffre peut paraître faible en comparaison de celui de la CACEM, il s'explique cependant par plusieurs facteurs. Tout d'abord par la superficie du territoire,

qui regroupe 12 communes pour une population de 123 500 habitants, contre 4 communes et une population de 167 000 habitants à la CACEM. De ce fait la densité est plus faible que dans l'Agglomération Centre et la desserte plus difficile à organiser. Ensuite, ce phénomène est accentué par la volonté de l'Espace Sud de desservir chacune des communes présentes à l'intérieur de son PTU, ce qui induit des lignes moins chargées et donc moins de voyageurs.

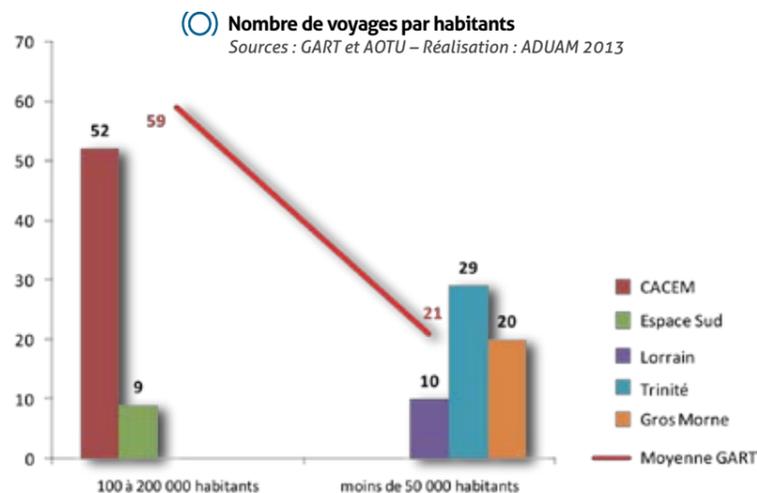
(1) Groupement des Autorités Responsables du Transport

CHIFFRES CLÉS

- CACEM : **52** voyages/habitant
- Trinité : **29** voyages/habitant
- Gros-Morne : **20** voyages/habitant
- Lorrain : **10** voyages/habitant
- Espace Sud : **9** voyages/habitant

A noter

Les chiffres relatifs au nombre de voyageurs portent sur l'année 2012, toutefois, les données de population portent sur le recensement de population effectué par l'INSEE en 2010, par conséquent, les variations de population qui ont pu avoir lieu entre 2010 et 2013 ne sont pas prises en compte.



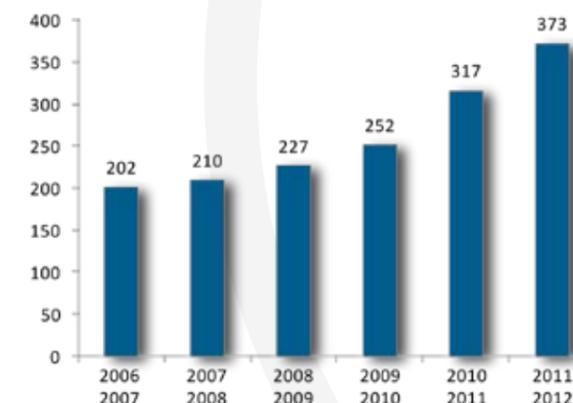
L'AUGMENTATION DU NOMBRE DE SCOLAIRES HANDICAPÉS TRANSPORTÉS SE POURSUIT...

Le nombre d'élèves handicapés pris en charge par le Conseil Général augmente chaque année depuis 2007. Entre 2011 et 2012 il passe de 317 enfants à 373 soit une hausse de 14%.

Ceci se traduit par une amélioration de la prise en charge de ce public dans les établissements scolaires et un meilleur accompagnement leur permettant d'avoir accès à l'éducation.

Le coût/élève du transport scolaire handicapé est quant à lui en baisse et atteint 2828€ par élève, ce qui représente un budget global d'un million d'euros (1 055 208€).

Effectifs
Sources : GART et AOTU – Réalisation : ADUAM 2013



...ALORS QU'UN NOMBRE MOINDRE D'ÉLÈVES SOLARISÉS ENTRAÎNE UNE DIMIUTION DES FRÉQUENTATIONS DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL

Le nombre d'élèves transportés par le Conseil Général pendant l'année scolaire 2011-2012 est de 6839. Ce sont 780 élèves de moins que l'année précédente qui ont bénéficié de ce service. Une baisse qui peut en partie s'expliquer par un nombre moindre d'élèves scolarisés. En effet le nombre de scolaires diminue d'année en année, s'ils étaient 88 864 à s'asseoir sur les bancs à la rentrée 2009, ils ne sont plus que 86 730 en 2011, soit plus de 2000 élèves en moins.

LE COÛT DU TRANSPORT SCOLAIRE EST EN AUGMENTATION DANS UNE PÉRIODE DE TRANSITION



Pour l'année 2011-2012, le coût par élève transporté a connu une forte hausse de 15% en passant de 884 Euros à 1019 Euros.

Ce coût s'explique par une situation de transition, durant laquelle un MAPA (Marchés à Procédure Adaptée) d'une durée plus courte qu'un marché habituel (quelques mois voire une année scolaire) a été mis en place. De ce fait, le coût du transport par élève est plus onéreux, car les économies d'échelle des sociétés qui répondent sont moindres sur cette courte durée. Cette situation va durer jusqu'à ce qu'une procédure de marché de plus longue durée soit mise en place. Le budget total du Conseil Général pour le transport scolaire s'établit à 6 965 985€.

QUELS IMPACTS ?

LE TRAFIC EN LÉGÈRE HAUSSE SUR LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL...

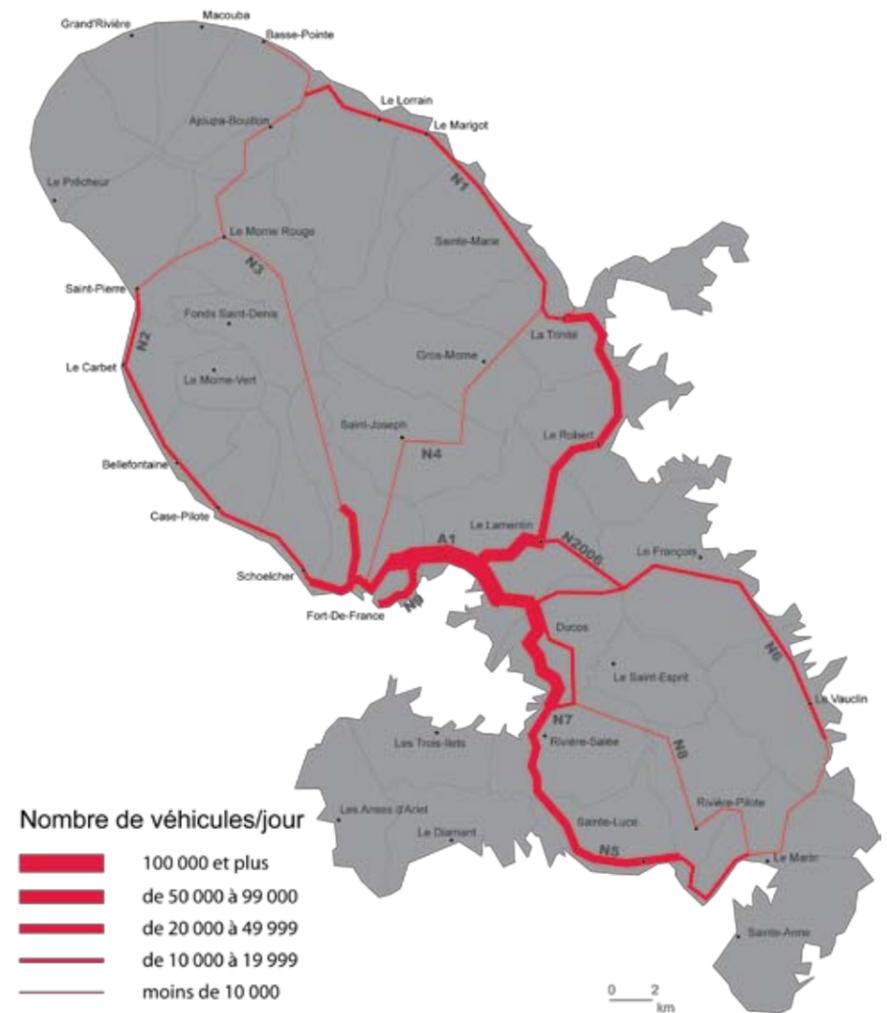
Les chiffres et la carte montrent clairement l'attraction de l'Agglomération Centre, avec des routes qui partent du Marin, de Basse-Pointe, ou encore de St-Pierre et sur lesquelles on observe un trafic de moins de 20 000 véhicules/jour au départ, mais qui se densifie rapidement au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre pour atteindre plus de 100 000 véhicules/jour sur la A1 aux abords de Fort-de-France. Les chiffres 2012 sont très proches de ceux de 2011, et on note une évolution de seulement 0,5% sur l'ensemble du réseau.

On notera cependant une hausse significative du trafic sur la RN1, au niveau du carrefour Desmarinières, qui augmente de 2800 véhicules/jour en 2012, soit 14% de plus qu'en 2011. L'unique diminution concerne la RN5 qui relie le Marin à Fort-de-France. Le trafic de cet axe diminue au niveau du Marin et passe de 15 400 à 14 500 soit plus de 900 véhicules/jour en moins. Mais il connaît ensuite une augmentation plus loin, à l'échangeur du Diamant, où on observe 1600 véhicules en plus en 2012, soit une augmentation de 5,4% par rapport à 2011.

Le Marin connaît néanmoins la seule baisse de trafic sur tout le réseau régional, en effet, même si les évolutions sont trop faibles pour être prises en compte, elles indiquent toutes une hausse du trafic sur le territoire. La tendance reste donc la même, la plus grande partie du trafic se trouve sur les axes menant à l'Agglomération Centre. Notons aussi le trafic important de la RN9, qui relie la A1 et dessert Dillon; elle affiche 34 000 véhicules/jour à l'échangeur de la Pointe des Sables.

Le Trafic du réseau en 2012

Source : Conseil Régional - Réalisation : ADUAM 2013



Nombre de véhicules/jour



UNE PARTIE DU TRANSPORT SCOLAIRE EST AUSSI GÉRÉE PAR LES EPCI

Si le transport scolaire est normalement à la charge du Conseil Général, la CACEM et l'Espace Sud, en qualité de Communautés d'Agglomération et donc d'Autorités Organisatrices des Transports, ont acquis la compétence transport au sein de leur Périmètre de Transport Urbain (PTU). Elles ont par conséquent l'obligation de prendre en charge tout ou partie de l'organisation du transport scolaire.

L'espace Sud, suite à une convention signée avec le Conseil Général, exerce la compétence du transport scolaire intracommunal, c'est-à-dire au sein d'une même commune, tandis que ce dernier gère le transport scolaire intercommunal.

La CACEM a quant à elle, pris la totalité de la compétence et gère donc le transport scolaire sur l'ensemble de son territoire,

en s'appuyant sur les lignes urbaines pour desservir tous les établissements.

Il faut noter que si l'abonnement de la CACEM est plus onéreux que celui de l'Espace Sud, il permet aux élèves et étudiants d'emprunter le réseau scolaire, mais aussi le réseau urbain sur tout le territoire de l'Agglomération Centre.

venant autorités organisatrices secondaires par délégation du département ou de l'autorité organisatrice compétente pour les transports urbains. (art. L. 3111-9 du code des transports).

Plus d'infos sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-transports-scolaires,4105.html>

Point sur la législation !

Dans les communes dotées d'un périmètre de transports urbains, l'autorité organisatrice urbaine : AOTU (commune ou établissement public de coopération intercommunale) est compétente pour l'organisation des transports scolaires (art. L 213-11 alinéa 4 du code de l'éducation).

Les conseils généraux ou les autorités organisatrices compétentes pour les transports urbains peuvent confier tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des communes, groupements de communes, syndicats mixtes, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves ou associations familiales, ces entités de-

Chiffres clés du transport scolaire urbain

Sources : EPCI - Réalisation : ADUAM 2013

	Nombre de lignes	Nombre d'élèves transportés	Coût du transport (HT)	Tarif mensuel	Nombre d'entreprises de transport
CACEM	108	5 700	5,6 M€	26-35 €	21
Espace Sud	36	8 000	4 M€	15 €	25



ALORS QUE LE TRAFIC DÉPARTEMENTAL CONNAÎT UNE HAUSSE SIGNIFICATIVE

Si l'on observait une diminution du trafic départemental en 2011, celui-ci augmente fortement en 2012. En effet, sur l'ensemble des tronçons que nous pouvons comparer, on observe une hausse de 5% du trafic total.

Ce phénomène se répercute particulièrement sur la RD41 (rocade de Fort-de-France), qui passe de 61 000 véhicules/jour en 2011 à 82 000 en 2012 soit une évolution de 34% au niveau de l'échangeur de Moutte, et une hausse de 19% à la sortie Pointe des Nègres.

La RD13 (qui relie le CHRU Pierre Zobda Quitman jusqu'au Lamentin) voit son trafic augmenter, et passe ainsi en deuxième position des routes départementales les plus fréquentées, devant la RD3 (les chiffres 2012 de la RD3, qui était la deuxième route la plus fréquentée en 2011, sont indisponibles, d'où ce changement).

Malgré l'augmentation globale du trafic, certaines routes affichent une baisse de fréquentation, la plus significative se trouvant sur la RD45 (route de Didier) qui voit son trafic diminuer de moitié.

La RD44, au niveau du giratoire de Cluny, connaît elle aussi une baisse de 33%. Il est intéressant de noter que certaines routes départementales affichent un trafic supérieur à la plupart des routes nationales.

Celles-ci se situent à Fort-de-France, et servent d'itinéraire de délestage pour les routes régionales saturées aux alentours de l'Agglomération Centre.



○ Nombre de véhicules sur les axes routier départementaux

* Moyenne annuelle dans les deux sens • Source : Conseil Général – Réalisation : ADUAM 2013

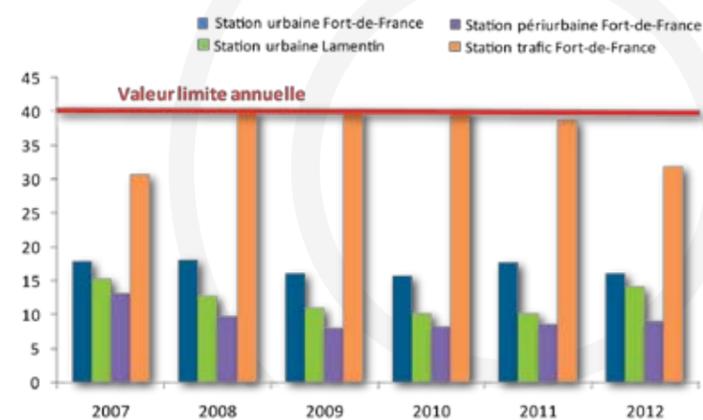
AXE	ENTRÉE	VÉHICULES/JOUR	SORTIE	VÉHICULES/JOUR
RD41	Echangeur Moutte	82 121	Echangeur Pointe des Nègres	36 900
RD13	Giratoire M. Gérald	26 000	Croisement D13/D14	9 000
RD15	RN5 Lézarde	26 000	Morne des Esses	5 000



LA CONCENTRATION DU DIOXYDE D'AZOTE (NO2) EST EN BAISSÉ SUR LE TERRITOIRE

○ Concentration annuelle en NO2

Source : Madininair - réalisation : ADUAM 2013



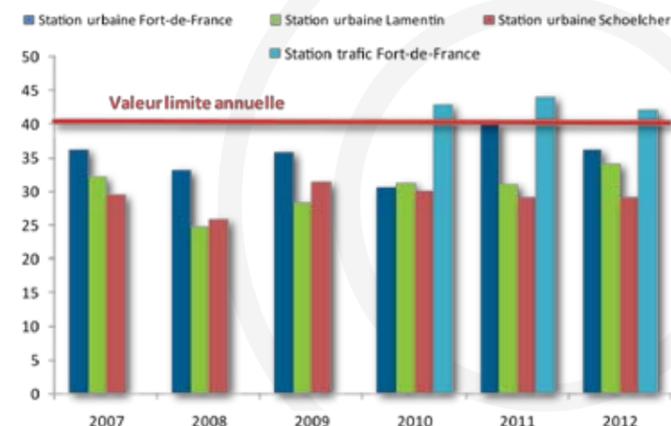
Afin de clarifier les données concernant l'impact du transport sur l'environnement en 2012, 4 stations ont été sélectionnées parmi les 8 suivies habituellement. Disposées dans l'Agglomération Centre, on trouve parmi elles 3 stations urbaines,

et une station « trafic » située sur la RD41 (Rocade) à Fort-de-France. Celles-ci mesurent la concentration de deux polluants dans l'air : le dioxyde d'Azote (NO2) et les particules

inférieures à 10 micromètres (PM10), qui sont les traceurs de la pollution automobile. Depuis 2008, sur la commune de Fort-de-France, et notamment à proximité du trafic de la RD41 (Rocade), les concentrations en NO2 mesurées dans l'air sont égales à la valeur limite annuelle pour la protection de la santé de 40µg/m3 (rappelons que l'objectif de qualité fixé par la directive Européenne 2008/50/CE est de 30µg/m3). Cependant l'année 2012 rompt la tendance, car elle connaît une baisse de la concentration en NO2, importante sur la station trafic puisque celle-ci passe largement en dessous de la valeur limite annuelle pour se positionner juste au dessus de l'objectif qualité, à 32µg/m3. Concernant les stations urbaines de Schœlcher et de Fort de France, les valeurs restent stables. En revanche, la station urbaine du Lamentin qui connaissait une évolution négative remonte légèrement pour revenir au niveau de 2007 à 14µg/m3.

○ Concentration annuelle en PM10

Source : Madininair - réalisation : ADUAM 2013



Concernant les PM10, la concentration de la station trafic se situe à 42µg/m3, chiffre qui se situe au dessus de la valeur limite annuelle pour la protection de la santé.

On remarque toutefois que la fréquence des dépassements de la Valeur Limite Journalière est en augmentation par rapport à 2011.

Ceci peut s'expliquer par un trafic automobile particulièrement important certains jours, ainsi qu'une augmentation des brumes de sables. Il est intéressant de noter que si l'on observe une stabilisation voire une diminution globale de

la concentration de ces deux polluants à Fort-de-France et à Schœlcher, le Lamentin en revanche connaît une augmentation de la concentration de ces deux polluants dans l'air, ce qui dénote très certainement un accroissement de la circulation dans la commune du Lamentin.

○ Nombre de dépassements de la Valeur Limite Journalière (50µg/m3) des PM10

Sources : Madininair - réalisation : ADUAM

Stations	2011	2012
Station urbaine de Fort-de-France	44	76
Station urbaine du Lamentin	36	68
Station urbaine de Schœlcher	36	55
Station trafic de Fort-de-France	79	84

A noter !

Les dépassements et les risques de dépassement observés, depuis 2008, pour ces deux polluants, ont conduit la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement en Martinique, sous l'autorité du Préfet, à élaborer un Plan de Protection de l'Atmosphère, PPA, imposé par la directive européenne 2008/50/CE du 21 mai 2008. L'objectif de ce PPA est de réduire les émissions de polluants atmosphériques en élaborant des actions permettant de ramener les concentrations à des niveaux inférieurs aux normes. L'élaboration d'un PPA se déroule en 5 phases. La première phase, visant à délimiter le périmètre et rédiger un diagnostic physique, s'est achevée au mois de décembre 2012. Les autres phases se dérouleront au cours de l'année 2013.

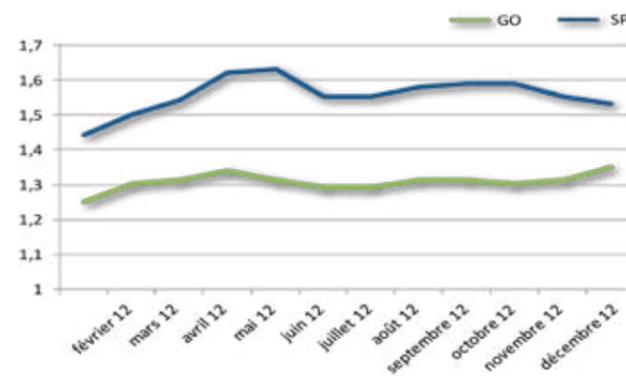
LE COÛT DU CARBURANT EST EN CONSTANTE AUGMENTATION

On observe depuis 2009, une hausse continue du prix du carburant. Rappelons qu'en décembre 2008, le prix du gasoil était de 0,84€ et celui du Sans Plomb de 1,08€. L'année 2012 suit la même tendance que les années précédentes, puisqu'entre 2011 et 2012, le Sans Plomb a subi une augmentation de 6,3%, et le gasoil une augmentation de 8% pour arriver respectivement à 1,53€ et 1,35€. Le budget des ménages en est fortement affecté : ce poste de dépenses représentait, pour un véhicule consommant 5L/100km, environ 645€ annuellement en 2008, il représente aujourd'hui plus de 1000€ par an pour le diesel et plus de 1150€ cv pour le sans plomb. Pour le même nombre de kilomètres parcourus un véhicule de type 4X4 diesel qui consomme 9L/100 aura un budget de 1800€. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Sur une moyenne nationale de 15000 km par an. Sources ADEME

Evolution du prix du carburant

Source : Préfecture de Martinique - réalisation : ADUAM 2013



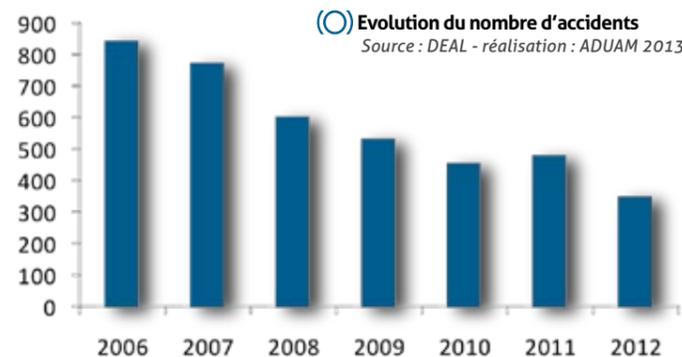
²⁾ Les prix des carburants des mois de septembre, octobre et novembre 2012, ont bénéficiés par le biais d'un dispositif gouvernemental d'une baisse des prix de 6 cts.

A noter ! D'après des tests menés par Toyota, la consommation moyenne homologuée en France métropolitaine (indiquée par les constructeurs) est inférieure à la consommation réelle constatée en Martinique. Ceci étant dû dans un premier lieu à la topographie du territoire mais surtout aux embouteillages omniprésents sur les routes. L'écart allant de 9% supplémentaires pour les voitures les plus légères et jusqu'à 27% pour les 4X4. Cet écart est spécifique à la Martinique et n'est pas constaté dans l'hexagone.

LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS AUGMENTE EN 2012...

Deux évolutions sont à noter concernant l'accidentologie entre 2011 et 2012. On remarque une baisse significative du nombre d'accidents sur le territoire martiniquais, qui passe de 481 à 350.

Cependant, ces derniers se font plus graves, et malgré la baisse du nombre d'accidents, le nombre de tués sur la route a augmenté, pour passer de 24 pour l'année 2011 à 31 en 2012.

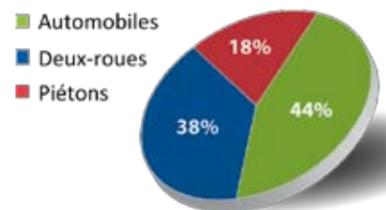


...ET ILS TOUCHENT DES USAGERS PLUS VULNÉRABLES

En effet, un nombre plus important de piétons et de deux-roues sont touchés par des accidents de la route. En 2011, 10% des victimes étaient des piétons, contre 18% en 2012. Le pourcentage de deux-roues passe lui aussi de 25% à 38%. L'augmentation du nombre de tués sur les routes pourrait s'expliquer par l'implication croissante de ces usagers « légers », moins protégés que les automobilistes, et donc plus vulnérables. Ces deux catégories représentent pour l'année 2012 65% des tués.

Victime par catégorie d'usagers

Source : DEAL - réalisation : ADUAM 2013



CHIFFRES CLÉS

- 350 accidents
- 485 victimes (personnes tuées et blessées)
- 31 tués

ZOOM SUR... L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE LA CACEM

Le réseau Mozaïk de la CACEM est géré par la CFTU (Compagnie Foyalaise des Transports Publics).

Dans le cadre de la Délégation de Service Public (DSP) passée en 2012, la CFTU a pour mission d'améliorer le réseau, notamment en intégrant un système d'information dynamique pour les usagers.

C'est le système Visiotrans, développé par Transdev, qui a été choisi pour équiper le réseau de l'Agglomération Centre. Les travaux ont débuté au début de l'année 2012, ce sont dans un premier temps 9 stations qui vont être équipées, parmi lesquelles on trouve : La Pointe Simon, le Campus, Petit Ma noir ou encore Saint-Joseph.

L'équipement de ces stations consiste en l'implantation de Bornes d'Informations Voyageurs (BIV), qui indiqueront les lignes qui passent à cet arrêt, la destination, le temps d'attente jusqu'à l'arrivée du prochain bus, ainsi que des messages particuliers en cas de perturbation.

Non seulement l'information sera disponible dans les principales gares et pôles d'échanges, mais une application sur Smartphone permettra d'accéder aux informations sur tout le réseau en temps réel, même s'il n'y a pas de borne. L'objectif de cette démarche est de permettre aux usagers de bénéficier non plus d'une information théorique, mais bien d'une information dynamique et évolutive. Ainsi

l'utilisateur n'est plus captif, il peut savoir avec précision à quel moment le prochain bus arrivera.

Les premiers sites devraient être équipés à la fin du premier semestre 2013 et il est ensuite prévu par la DSP la mise en place de BIV sur d'autres sites du réseau Mozaïk.

L'équipement des bus se fait lui aussi de manière progressive, pour l'instant, tous les bus de la CFTU en sont équipés, restent ceux des cotraitants.

Cette étape constitue un pas en avant pour les transports en Martinique en ce qui concerne l'information voyageur.

COMMENT ÇA MARCHE

Les bus du réseau sont équipés d'un GPS, qui permet de les géo-localiser en temps réel. Ces informations sont envoyées à un centre de contrôle (géré par la CFTU) qui, en fonction de sa position et en additionnant des données de trafic, peut calculer l'heure d'arrivée du bus en gare. Cette information est ensuite renvoyée vers les bus, les BIV et l'application internet, donc vers les voyageurs.

PERSPECTIVES

Dans le cadre de la réforme des transports, le Conseil Régional a initié en 2012 une étude concernant le transport de marchandises en Martinique.

Lancée en janvier 2013, elle a pour objectif de sonder, de comprendre et d'extraire des données de cette thématique qui est aujourd'hui encore peu maîtrisée.

Le transport de marchandises constitue un levier essentiel pour le développement économique du territoire et soulève des enjeux forts de performance logistique et de compétitivité de la Martinique sur le bassin caraïbe.

L'étude se divise en deux phases : La première, est en cours et doit se terminer en juin, dresse un état des lieux du transport de marchandises sur le territoire martiniquais. Elle sera suivie, de juillet à novembre, d'un diagnostic qui débouchera sur des scénarios et un plan d'actions concrètes à mener.

Des enquêtes seront menées auprès de 8 filières et 40 entreprises afin de mieux comprendre les problèmes opérationnels et de recueillir des données économiques et financières sur les entreprises.

Ces données permettront de mieux gérer et contrôler ces flux de marchandises, qu'ils soient terrestres, aériens ou maritimes, et de trouver des solutions de mutualisation afin de limiter le nombre de véhicules.

GLOSSAIRE :

- **AOTU** : Autorité Organisatrice de Transports Urbains
- **BIV** : Borne d'Information Voyageurs
- **CFTU** : Compagnie Foyalaise des Transport Urbains, exploitant du réseau de la CACEM
- **Consommation constatée** : Consommation constatée sur un territoire donné, qui prend en compte la réalité du trafic (topographie, trafic...)
- **Consommation moyenne homologuée** : Consommation moyenne indiquée par les constructeurs automobiles pour un type de véhicule
- **EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- **GART** : Groupement des Autorités Responsables du Transport
- **NO2** : Dioxyde d'Azote
- **PM10** : Particules en suspension de moins de 10 micromètres
- **PTU** : Périmètre de Transports Urbains
- **TPMR** : Transport pour Personnes à Mobilité Réduite
- **Voyages par habitant et par an** : Rapport entre le nombre de voyages réalisés sur un réseau de transport et le nombre d'habitants du périmètre de transports urbain.

LA LETTRE DE L'O2TM

N°1 : JUIN 2013

Directrice de la publication : Joëlle TAÏLAMÉ
Ont contribué à la réalisation de cette publication : Alexandre Colas des Francs, Christophe Clairis, Damien Théodose
Conception graphique & Mise en page : Emphase / ADUAM
Impression : ADUAM Agence D'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique
 30, boulevard du Général de Gaulle - 97200 FORT DE FRANCE
Tél. : 0596 71 79 77 - Fax 0596 72 59 27
www.aduam.com