



LA LETTRE DE L'O2TM

MOBILITÉ TRANSPORT DÉPLACEMENTS

NUMERO 05 • MAI 2016



LES IMPACTS DU TCSP SUR SA ZONE D'INFLUENCE

CHIFFRES CLÉS

- **1974**, apparition du premier TCSP à Curitiba (Brésil).
- **74%** des déplacements en 2014, en Martinique, sont réalisés en voiture particulière (EMD 2014).
- **3** stations de mesure de la qualité de l'air, sur l'ensemble du tracé, ne respectent ni l'objectif de qualité, ni la valeur limite annuelle réglementaire.
- **36%** du bâti en habitat pavillonnaire dans le corridor d'étude TCSP.

Dernière ligne droite pour le TCSP !

Près de 15 ans après le lancement du projet qui a rencontré des difficultés de natures diverses, les deux premières lignes de Transport en commun en site propre (TCSP) seront bientôt mises en service.

D'ici mi-2016, quatorze Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pouvant transporter jusqu'à 140 passagers (assis et debouts), circuleront entre l'échangeur de Carrère et la Pointe-Simon. Ils relieront le centre-ville de Fort-de-France en 30 minutes via 18 stations, desservies en moyenne toutes les 5 minutes, de 5h à 22h.

Près de 6 millions de personnes sont attendues sur cette ligne en 2017. C'est donc une petite révolution en matière de transport qui s'annonce. Un seul de ces BHNS correspondrait en moyenne à 100 véhicules individuels de moins sur nos routes !

Quel sera l'impact du TCSP sur l'espace public, le foncier, l'habitat ? Comment se fera la liaison avec les autres secteurs d'activités de la ville ?

C'est dans cette perspective que nous avons réalisé cette nouvelle lettre de l'O2TM. Elle poursuit un objectif clair : celui de faire « un arrêt sur image de l'avant TCSP ».

Elle constitue une première base de données utiles, pour suivre objectivement les changements à venir dans la zone d'influence du TCSP.

POURQUOI UN TCSP EN MARTINIQUE ?

QU'EST-CE QU'UN TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) ?

Le TCSP est un système de transport évoluant sur une voie ou un axe, qui lui est partiellement ou totalement dédié. C'est de cette voie privilégiée que découle l'efficacité de ce système, qui n'est pas entravé par des obstacles extérieurs, comme le trafic automobile.

Aujourd'hui, il existe plusieurs modes de transport pouvant être considérés comme TCSP.

Ils sont sélectionnés par les autorités compétentes, en fonction de leurs spécificités et leurs objectifs en matière de politique de déplacement. Plus qu'un simple projet de transport, la mise en place du TCSP peut être un outil de redynamisation. En effet, il peut redéfinir une structure urbaine et donner un nouveau souffle à la ville tant au niveau social, qu'économique.



(O) Métro de Miami
Source : Herald Tribune

LE SAVIEZ VOUS ?

Le ministère de l'environnement a défini trois catégories de TCSP en milieu urbain :

- Le « **métro** » fonctionne généralement sur un site propre intégral (rails et parfois pneus). Cette solution très coûteuse a souvent permis d'améliorer les services de transports sans effectuer de travaux en surface. Le métro est un mode de transport choisi le plus souvent dans des agglomérations à densités importantes.
- Le **tramway** est un système ferroviaire léger de surface. On utilise souvent l'expression « light rail transit » en Anglais. Selon une étude du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), ce mode de transport a un débit horaire maximal 4 fois moins élevé que le métro, avec 5500 passagers par heure et par sens contre 20 000 pour le métro léger et 32 000 pour le métro.
- Le **Bus à Haut Niveau de service (BHNS)** est le dernier-né des TCSP. Il est apparu au cours du 20^e siècle, plus précisément en 1974 au Brésil (à Curitiba). Ce concept novateur appelé dans un premier temps « Rede integrada de Transporte » ou « Bus Rapid Transit » (BRT) en anglais, se différencie des autres services de bus, par ses voies réservées en surface qui lui permettent d'effectuer des passages plus réguliers, de respecter les horaires de façon plus efficace ainsi que l'ensemble des aspects relatifs à la qualité de service.

^{NB} La qualité de services, c'est quoi : l'offre de services, l'accessibilité, les informations voyageurs, la durée, l'attention portée au client, le confort, la sécurité, l'impact environnemental.

LA TYPOLOGIE FRANÇAISE

Mode de transport	BHNS	Tramway 40m	Métro léger	Métro lourd	Train-TER
Débit horaire (passager et par sens)	700-2 400	2 000 - 5 500	4 000 - 20 000	4 000 - 32 000	7 000 - 70 000
Vitesse commerciale	17 -21	17 - 24	30 - 35	21 -35	29 -63

(O) Tableau : offre de transport de masse dans les agglomérations françaises

Source : CEREMA 2014

UNE OFFRE DE TRANSPORTS INADÉQUATE

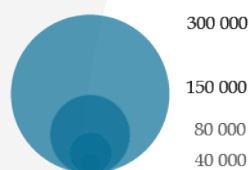
Cette situation est due en partie au déficit de compétitivité des transports publics comme alternative fiable à la voiture individuelle.

Elle est aussi la conséquence d'une macrocéphalie urbaine. En effet, Fort-de-France et le Lamentin agissent comme un pôle attractif sur l'ensemble du territoire, malgré une diminution du nombre d'habitants pour le chef-lieu d'environ 4 000 personnes entre 1999 et 2006. En 1999 (date du recensement précédent le début du projet de TCSP), le territoire de la CACEM concentrait 44 % de la population martiniquaise avec 168 000 habitants. La plupart des déplacements quotidiens des Martiniquais convergent vers cette zone.

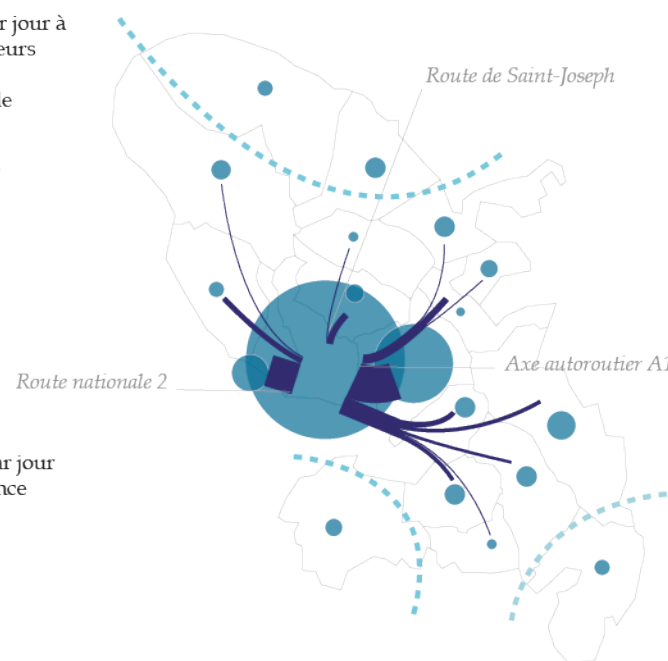
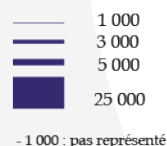
Si la CACEM et l'ESPACE SUD ont mis en place des réseaux de transport en commun, le reste de l'île n'est desservi que par un réseau de taxis collectifs. Il ne répond pas aux besoins en termes de fréquence, d'horaires, de vitesse commerciale et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. L'organisation de ce dernier est plus ou moins corrélée aux déplacements des actifs et scolaires évoluant sur le centre. Aussi, l'offre actuelle est inadaptée à l'ensemble des motifs de déplacements tels que les loisirs, les achats, etc.

LES MARTINICAIS SE DEPLACENT AVANT TOUT VERS LE CENTRE...

Nombre de déplacements par jour à destination des diverses secteurs (secteurs de résidence, avec regroupements pour FDF et le Lamentin)



Nombre de déplacements par jour à destination de Fort-de-France



(O) Le nombre de déplacements sur Fort de France
Source : EMD / ADUAM 2014

UNE FORTE CONCENTRATION DES POLLUTIONS DANS L'AGGLOMÉRATION CENTRE

110 000 véhicules circulant sur l'axe Lamentin - Fort-de-France (RN1-A1) engendrent de nombreux problèmes :

- **La pollution sonore :** ce sont près de 34 000 personnes qui sont impactées par cette pollution. En 2006, les secteurs 1 et 2 (voir page 5) du tracé plus urbanisés étaient et sont encore

particulièrement concernés par cette forme de pollution.

- **La pollution atmosphérique :** il y a une concentration importante de dioxyde d'azote due aux véhicules motorisés en Martinique et spécifiquement sur l'axe mentionnée précédemment. Les diverses stations installées par

l'association Madinair en charge de la surveillance de la qualité de l'air sur cette portion (points d'études de KERLYS), ont permis d'observer des dépassements de la valeur limite tolérée par la législation.

Comparaison du mode de transport et intensité du bruit

Mode de transport	Intensité du bruit	Capacité
Autobus	Le bruit de 4 voitures	Jusqu'à 100 places
1 Bus à haut niveau de service	Le bruit de 8 voitures	150 places
1 wagon de métro	Le bruit de 2 voitures	144 places assises en moyenne

Source : CEREMA

QUELQUES REPÈRES CONCERNANT LE TCSP

Les prémices du projet du TCSP remontent aux années 1990, avec pour objectif de faire face aux difficultés de circulation sur la partie Centre de l'île. La Région, le Département, en association avec les villes de Fort-de-France, du Lamentin et de Schœlcher, et avec le soutien de l'Union européenne, ont mis en place Syndicat mixte du TCSP (SMTCSPP) pour coordonner leurs réflexions et leurs actions autour de ce projet.

Une mise en service était initialement prévue pour 2011. Cependant en 2012 il restait 60 % du tracé à réaliser, pour un montant total de 207 millions.

Le TCSP en quelques dates clés	
1997 - 1999	Conclusions du Conseil Général en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) interurbaine quant à la nécessité d'avoir un site propre entre le Lamentin et Fort-de-France avec pôles d'échanges et utilisation d'un matériel roulant de type « tramway sur pneu »
14 décembre 2000	Création du SMTCSPP (Syndicat Mixte du Transport en Commun en Site Propre)
2001 - 2002	Étude prospective lancée par la Région pour faire un état des lieux des transports en Martinique, évaluer le contexte et la demande en déplacements et analyser les scénarios possibles de développement des transports
2003	Choix du Conseil Régional et du Conseil Général pour le scénario visant à créer deux lignes de tramway sur pneu flexible
2003 - 2006	Développement du projet du SMTCSPP Mise en service des lignes TCSP d'ici 2011
2005	Projet porté à enquête publique
2016	Fin des travaux et mise en service du TCSP de Martinique

Source : SMTCSPP / ADUAM

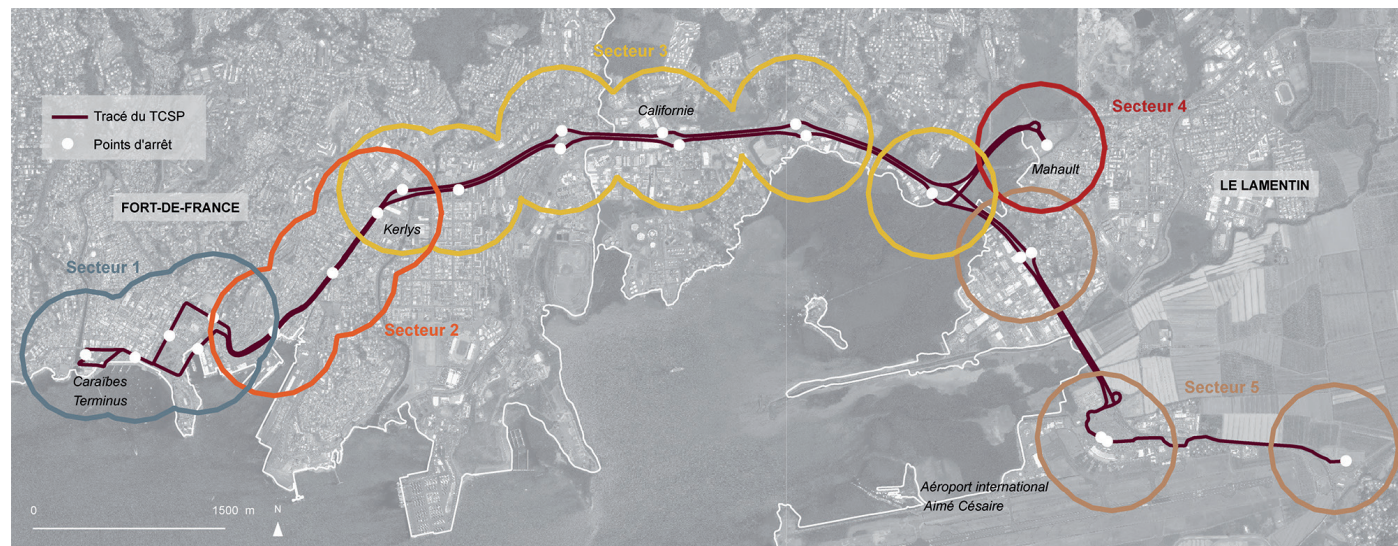
LE TRACÉ DU TCSP DE MARTINIQUE

Le tracé a été pensé de manière à desservir les zones d'activités, les commerces et les secteurs d'habitat du centre de l'île. Le TCSP traverse deux communes, Fort-de-France et le Lamentin, sur une longueur de 13,9 km. Il est composé de deux parkings relais, Carrère et Mahault et d'une gare multimodale à Pointe Simon, au centre-ville de Fort-de-France.

(O) Les 18 stations du TCSP de Martinique

Source : Collectivité Territoriale de Martinique





Les 5 secteurs d'études sur le corridor du TCSP

Source : SMTCSPI O2TM Réalisation : ADUAM 2016

Le tracé est divisé en 5 secteurs :

SECTEUR 1 :

du terminus de la Pointe Simon à la place F. Mitterrand. Cette section, très urbaine, concerne le centre-ville de Fort-de-France. Il s'agit d'un quartier en pleine mutation, sujet à de nombreux projets de rénovation et de restructuration urbaine de grande envergure, avec des quartiers d'affaires, hôtels et commerces.

SECTEUR 2 :

de la place F. Mitterrand à l'échangeur Dillon. Il se dessine autour de l'avenue Maurice Bishop et intègre le centre commercial de Dillon et la technopôle de Kerlys.

Le TCSP traverse ici des quartiers urbanisés à vocations variées :

- Des zones mixtes : commerces, administrations, logements, activités économiques (port) à la sortie du centre-ville ;
- Des secteurs d'habitat alternant logements collectifs (cité Bon-Air) et individuels (Sainte-Thérèse, Renéville, etc.)
- La vaste zone de Dillon, partagée entre une zone d'activités et une cité d'habitat collectif.
- L'avenue M. Bishop, artère principale de cette section, est bordée par des commerces de proximité, des équipements et des logements.

SECTEUR 3 :

du carrefour Dillon à l'échangeur du Canal du Lamentin. Cette section 3 concerne des secteurs à vocation urbaine et périurbaine. Le tracé longe l'autoroute A1 et traverse des zones d'activités et d'habitat. Elle inclut donc le centre commercial de Dillon, le pôle Kerlys mais également la zone de la Trompeuse autour de la rocade, la zone d'aménagement concertée de Rivière Roche ou encore le secteur Californie Acajou.

SECTEUR 4 :

de l'échangeur du Canal du Lamentin au terminus de la place Mahault. Elle contient principalement la ville du Lamentin. C'est sur cette section que se greffera l'extension prévue vers le Nord-Atlantique de l'île.

SECTEUR 5 :

de l'échangeur du Canal du Lamentin au terminus de Carrère. Il se divise entre les quartiers Sud du Lamentin et les zones d'activités autour de la plateforme aéroportuaire (Lareinty, Manhity, ou encore la zone industrielle de la Lézarde). Les secteurs traversés sont variés : espaces bâtis et zones d'activités alternent avec les espaces verts (espaces naturels, espaces agricoles). C'est aussi sur cette section que se trouve l'arrêt de l'aéroport, un des points névralgiques de l'île et pôle intermodal en devenir.



Avenue Maurice Bishop 2005

Source : SODEM



25 avenue Maurice Bishop 2015

Source : ADUAM

L'ÉTAT INITIAL DE LA ZONE D'INFLUENCE DU TCSP (2005 -2015)

DÉFINITION DE LA ZONE D'ÉTUDE

L'O2TM s'est inspiré du périmètre défini par l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) pour établir la zone de taxation forfaitaire (zone dans laquelle le prix des terrains nus et des immeubles est appelé à augmenter en raison de l'implantation du TCSP). Ce périmètre est défini à l'échelle nationale entre 800 et 1 200m autour de chaque station.

Dans le cadre de cette étude, un rayon de 500m, a été délimité autour de chaque arrêt pour certains indicateurs.

Les informations liées aux populations et aux logements sont issues des données INSEE à l'échelle des IRIS.

Les données sélectionnées et traitées par l'O2TM correspondent aux informations brutes disponibles sur le corridor du TCSP, mais aussi observables dans le temps.

LES INDICATEURS SÉLECTIONNÉS À L'ÉTAT INITIAL

Une série d'indicateurs entre 2005 et 2015 a été retenue. Intégrés dans une base de données, ils constituent le temps zéro de l'état initial de cette observation. Les indicateurs qui seront suivis au cours des publications postérieures sont les suivants :

1 - LA TYPOLOGIE URBAINE :

Typologie selon la surface du bâti

2 - LA TYPOLOGIE COMMERCIALE :

Nombre de commerces par type d'activité

3 - LA TYPOLOGIE DE L'HABITAT :

Nombre de logements selon la typologie des logements

4 - LES EFFECTIFS DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES :

Nombre d'établissements scolaires et les effectifs

5 - LES CATEGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES :

Nombre et pourcentage de résidents selon les catégories socioprofessionnelles

6 - LE STATIONNEMENT :

Nombre de places de stationnement par type au centre ville de Fort de France

7 - LES LIEUX DE PATRIMOINE :

Nombre d'équipements culturels et leurs effectifs

8 - LA POLLUTION :

Taux de concentration de dioxyde d'azote



Morne Abélard, Fort de France 2015

Source : ADUAM



Fort de France 2015

Source : ADUAM



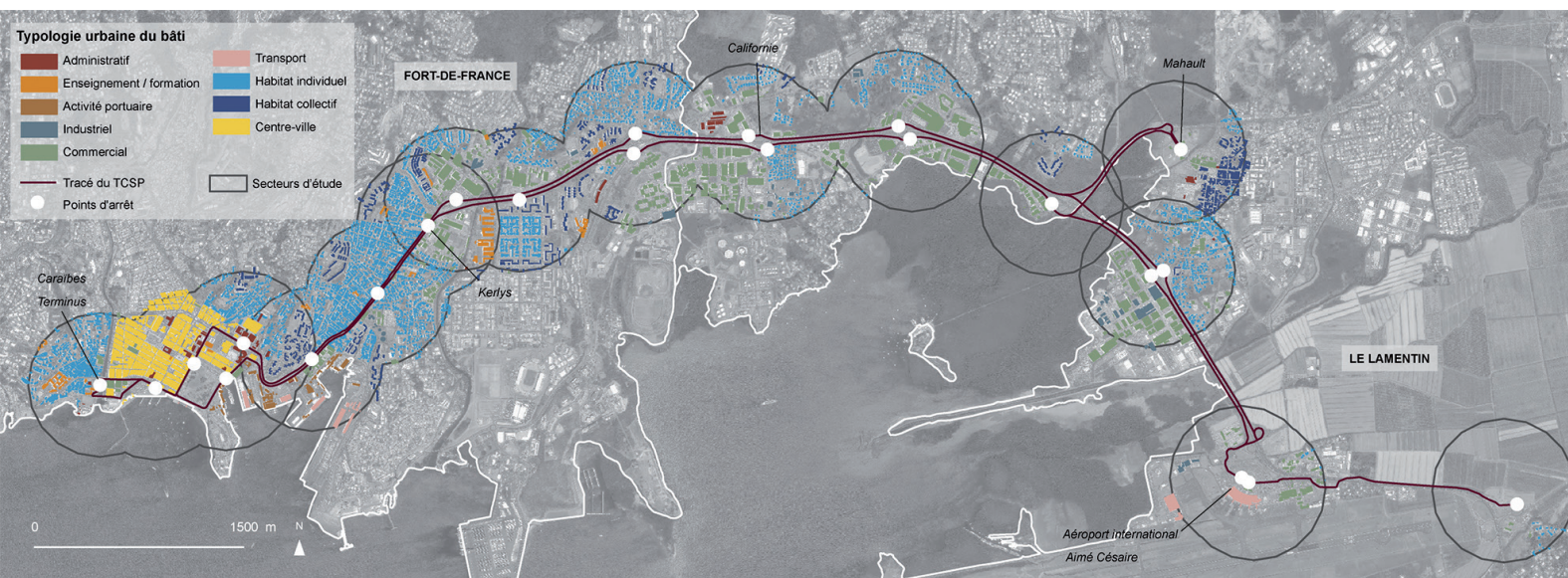
Parking Aéroport Aimé Césaire 2014

Source : ADUAM

LA TYPOLOGIE URBAINE : UN ESPACE URBAIN HÉTÉROGENE

La zone étudiée est principalement dédiée à l'habitat pavillonnaire (36% en moyenne et jusqu'à 54% sur le secteur 2) et aux activités commerciales (29% en moyenne et jusqu'à 48% sur les secteurs 3 et 5).

L'habitat collectif occupe une place très importante, par exemple 62% dans le secteur 4. La part des autres types de bâtis demeure marginale sur la zone d'étude.



Typologie urbaine dans le corridor du TCSP

Source : BD Topo 2015
Réalisation : ADUAM 2015

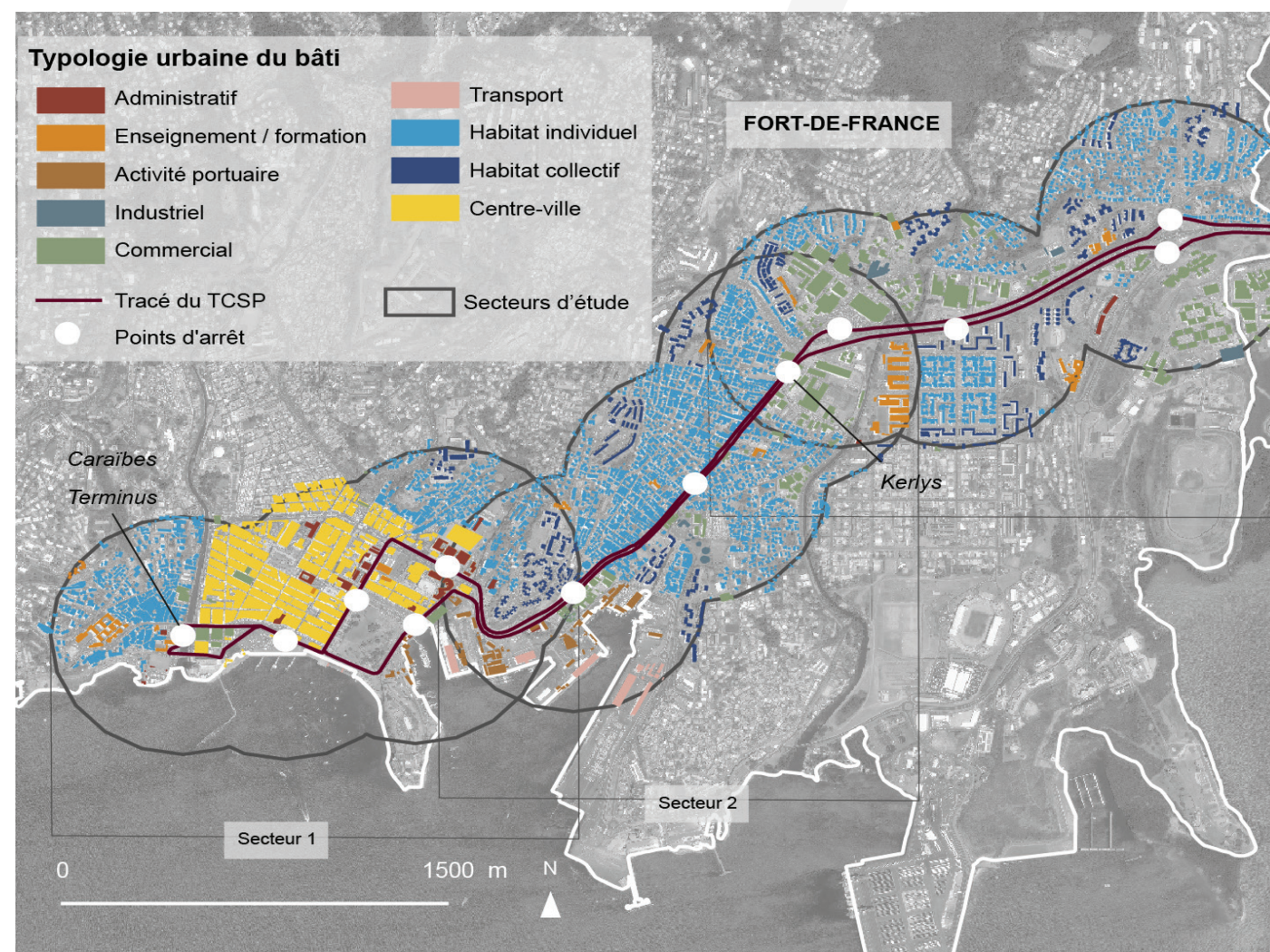
A noter !

Les données ont été calculées pour l'ensemble du corridor et pour chaque secteur (voir page 5). Cependant il arrive que certains d'entre eux se recoupent. Par conséquent, il n'est pas pertinent d'additionner les hectares car certaines surfaces seront comptabilisées deux fois.

	Typologie du bâti	Administratif	Enseignement et à la formation	Activité portuaire	Commercial	Transport	Industriel	Habitat collectif	Habitat individuel	Centre Ville FDF
Corridor TCSP	En ha	2	5	3	53	4	4	17	64	23
	En %	1	2	1	29	2	2	10	36	13
Secteur 1	En ha	1	1	2	1	1	0	2	13	23
	En %	2	3	4	3	1	0	5	28	52
Secteur 2	En ha	0	2	2	9	1	1	5	27	0
	En %	0	5	5	18	5	1	10	54	0
Secteur 3	En ha	1	3	0	37	0	2	7	25	0
	En %	1	4	0	48	0	3	10	33	0
Secteur 4	En ha	0	0	0	1	0	0	5	1	0
	En %	3	0	0	13	0	0	62	18	0
Secteur 5	En ha	0	0	0	12	3	0	0	6	0
	En %	0	0	0	48	10	0	2	24	0

Typologie urbaine des 5 secteurs d'études en hectare et pourcentage

Source : ADUAM, SMTCS
Réalisation : ADUAM 2015



Typologie urbaine dans le corridor du TCSP (Secteurs 1 et 2)

Source : BD Topo 2015
Réalisation : ADUAM 2015

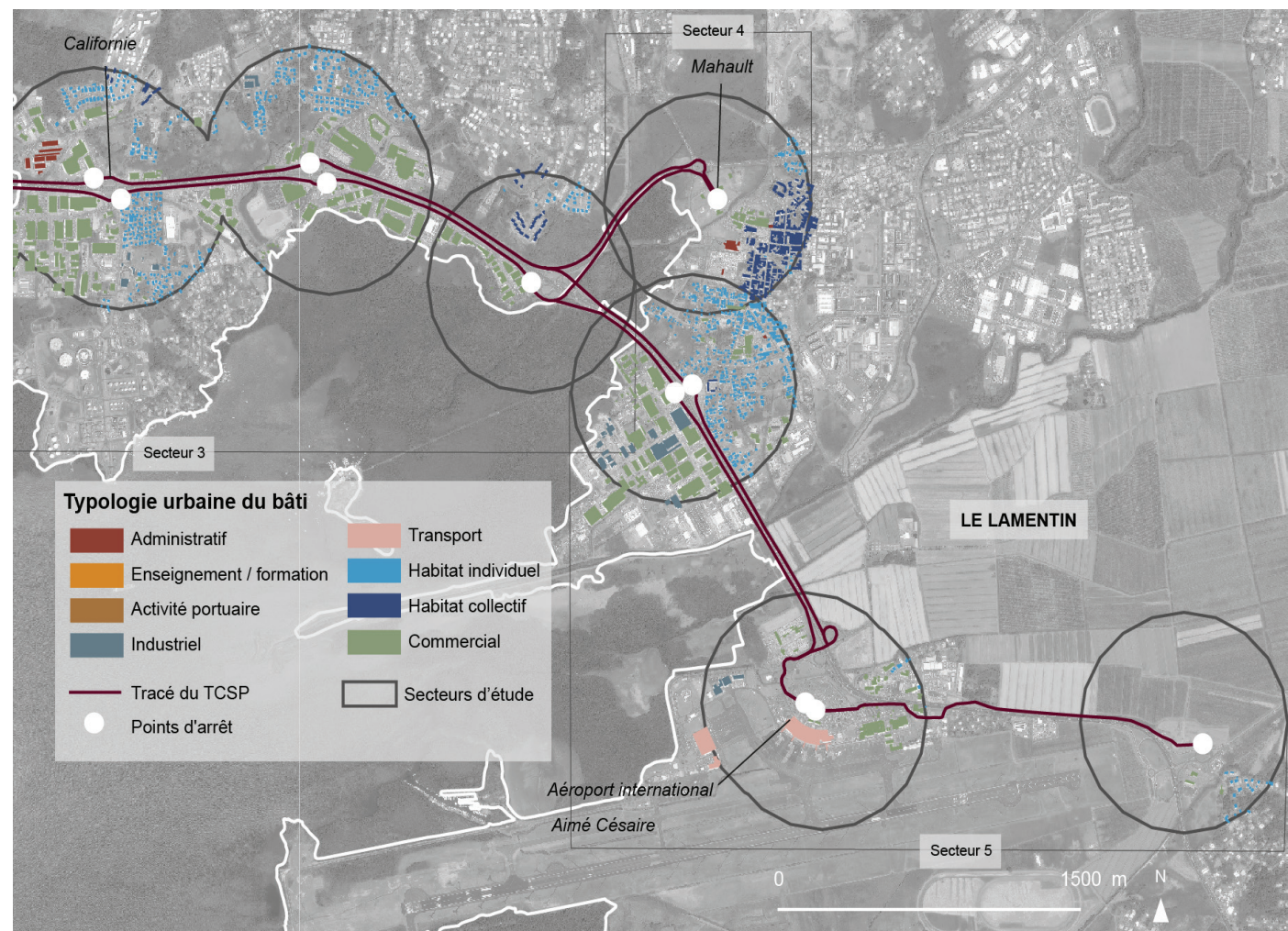
Il n'est pas toujours aisé de distinguer les bâtiments qui relèvent de l'habitat, de ceux qui relèvent du commerce en raison de la disposition des lieux. Le rez-de-chaussée servant souvent d'espace de vente, tandis que les étages sont dédiés aux résidents. Pour le **secteur 1**, les constructions du centre-ville sont en majorité des immeubles sur plusieurs niveaux (2 à 3 étages). Elles représentent 52% du territoire, soit 23 hectares.

Pour le **secteur 2**, (à partir de la place François Mitterrand en passant par les quartiers Sainte-Thérèse, Renévill, TSF et jusqu'à l'échangeur de Dillon), l'habitat est majoritairement de type pavillonnaire (54% soit 27 ha). Toutefois on y retrouve également une part importante du bâti dédiée au commerce (18% soit 9ha), particulièrement au Nord de cette zone d'étude (zone commerciale de Dillon).



RN1 Carrère avant 2014

Source : ADUAM



(O) Typologie urbaine dans le corridor du TCSP (Secteurs 3, 4 et 5)

Source : BD Topo 2015
Réalisation : ADUAM 2015

Au niveau du **secteur 3** (de l'échangeur de Dillon jusqu'à l'échangeur du Canal du Lamentin), le tracé traverse également de nombreuses zones d'activités à vocation commerciale, comme la ZAC de Rivière Roche, les zones d'activités de Californie et des Mangles Acajou. Le bâti commercial représente ici 48% de la surface totale, suivi par l'habitat de type pavillonnaire (33%).

Le **secteur 4** est la surface d'études la plus réduite. L'essentiel du bâti se regroupe autour du point d'arrêt « Carrefour Mahault » et comprend 62% d'habitat de type collectif, 18% d'habitat de type pavillonnaire et 13% de bâti dédié au commerce.

Enfin le **secteur 5** comprend la zone industrielle de Californie, la zone aéroportuaire et l'espace non aménagé (en 2006) de Carrère. Elle regroupe 48% (12ha) de bâti dédié au commerce, 24% (6ha) d'habitat de type pavillonnaire proche de la ville du Lamentin et 10% (3ha) d'équipements liés au transport, avec notamment l'aéroport Aimé Césaire.

(O) RN1 Sortie Carrère 2015

Source : ADUAM 2015



LA TYPOLOGIE COMMERCIALE : UNE RÉPARTITION DÉSÉQUILIBRÉE SUR L'ENSEMBLE DU TRACÉ

Un inventaire des commerces situés à proximité du TCSP a été réalisé afin de connaître leur répartition par secteur et par type d'activités. Cet indicateur mesurera l'attractivité économique dans le corridor du TCSP.

3535 commerces ont été répertoriés sur l'ensemble du corridor du TCSP.

Une grande partie de ces commerces sont majoritairement regroupés au sein du **secteur 3**. En effet, ce dernier accueille 48% des 27 commerces d'hôtellerie répertoriés sur l'ensemble du parcours du TCSP, mais réunit également 38 % des activités artistiques et récréatives, 45% des services de transports, 53% des magasins d'équipement du foyer, 53% des entreprises dédiées à l'immobilier et 45 % des activités liées à la construction.

Cet espace concentre 50% des artisans et 50% des industries manufacturières, 54% des entreprises de production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur, d'air conditionné et d'eau, 43% des activités spécialisées, scientifiques et techniques ainsi que 31% des commerces d'alimentation.

Enfin, 47 % des activités liées à la production de carburants, combustibles et produits chimiques, 44% des services aux particuliers, aux entreprises (48%), financiers (44%), administratifs (53%) et 52 % des activités d'information et communication se situent sur ce même secteur.

Le **secteur 1** rassemble 54% des agences de voyage, 68% des commerces de chaussures et prêt-à-porter, 50% des commerces de bijoux, accessoires, optique et cosmétiques, 44% des salons de coiffure, 49% des restaurants ainsi que 30% des activités et équipement médical.

Le **secteur 5** regroupe 62% des activités agricoles et d'élevage.



(O) Autoroute A1 en 2014

Source : ADUAM



(O) Avenue Maurice Bishop en 2014

Source : ADUAM



(O) Nombre de commerces par type d'activité dans le corridor d'étude du TCSP

TYPOLOGIE DES COMMERCES	Nombre de commerces par type d'activité
Hôtellerie	27
Agences de voyages	24
Arts, spectacles et activités récréatives	61
Chaussures et textiles	419
Bijoux, accessoires, optique, cosmétique	139
Coiffure	34
Restauration	237
Services de transports	311
Activité et équipement médical	69
Equipeement du foyer	109
Immobilier	123
Construction	104
Artisans	114
Production et distribution d'électricité, gaz, vapeur, air conditionné et eau	68
Industries manufacturières	90
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	56
Alimentation	226
Agriculture et élevage	13
Carburants, combustibles et produits chimiques	34
Autres commerces	271
Services aux particuliers	93
Services aux entreprises	293
Services financiers	263
Services administratifs	103
Information et communication	254
TOTAL commerces	3535

Source : CCIM ADUAM - Réalisation : ADUAM 2016

Dans cette seconde partie, nous nous attarderons sur la répartition des commerces au sein de chaque secteur d'études.

Parmi les 1012 commerces répertoriés dans le **secteur 1** du périmètre du TCSP, 28% sont des commerces de chaussures et de textiles, 11% sont des restaurants et 10%, des commerces divers spécialisés ou non.

Sur les 335 commerces répertoriés dans le **secteur 2**, 14% sont des entreprises de service dédiées aux transports, 10% sont des entreprises de services financiers et 9% des activités de services aux entreprises. Enfin 9% sont des activités d'information et communication.

Concernant les 1421 commerces enregistrés dans le **secteur 3**, 10% sont des entreprises de service dédiées aux transports, 10% des activités de service aux entreprises et 9 % des activités d'information et communication.

S'agissant des 279 commerces repérés dans le **secteur 4**, 16% sont des établissements de chaussures et textiles, 11% sont des restaurants, 8% sont des activités de services dédiées aux transports et 8% sont des commerces d'alimentation.

Enfin, parmi les 566 commerces du **secteur 5**, 16% sont des entreprises de services dédiées aux transports, 9% des commerces d'alimentation, 10% des activités de services aux entreprises et 9% des entreprises de services financiers.



Ⓞ Rue Ernest Desproges en 2015

Source : ADUAM

Note de lecture :

28% des commerces répertoriés dans le secteur 1 sont des commerces de chaussures et textiles.



Ⓞ Rue Ernest Desproges 2014 avant travaux

Source : ADUAM 2014

Ⓞ Répartition des commerces par typologie pour chaque secteur en pourcentage

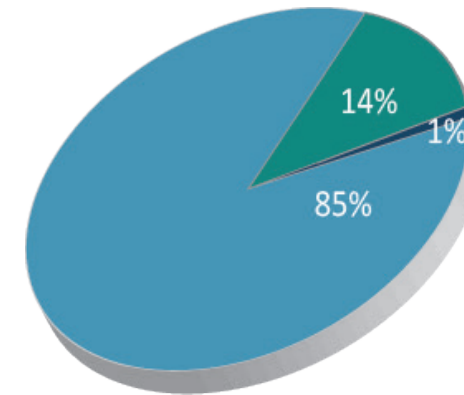
TYPOLOGIE DES COMMERCES	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Secteur 5
Hôtellerie	1	1	1	0	1
Agences de voyages	1	1	0	1	0
Arts, spectacles et activités récréatives	2	3	2	3	1
Chaussures et textiles	28	1	5	16	2
Bijoux, accessoires, optique, cosmétique	7	3	3	4	2
Coiffure	1	1	1	2	0
Restauration	11	4	4	11	3
Services de transports	2	14	10	8	16
Activité et équipement médical	2	4	1	3	2
Equipement du foyer	2	3	4	4	3
Immobilier	2	4	5	1	4
Construction	1	2	3	3	4
Artisans	1	4	4	3	4
Production et distribution d'électricité, gaz, vapeur, air conditionné et eau	0	2	3	0	3
Industries manufacturières	1	4	3	1	3
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	1	1	3	2	4
Alimentation	6	7	5	8	9
Agriculture et élevage	0	0	0	0	1
Carburants, combustibles et produits chimiques	1	1	1	1	1
Autres commerces	10	5	7	6	6
Services aux particuliers	2	3	3	3	3
Services aux entreprises	5	9	10	4	10
Services financiers	6	10	8	4	9
Services administratifs	2	2	4	5	2
Information et communication	4	10	9	6	6

Source : CCIM - Réalisation : ADUAM 2016

LA TYPOLOGIE DE L'HABITAT : UNE PRÉDOMINANCE DES RÉSIDENCES PRINCIPALES

Les 28 IRIS précédemment sélectionnés concentrent 85% de résidences principales, 14% de logements vacants et 1,2% de résidences secondaires.

32 107, c'est le nombre total de résidences principales sur l'ensemble des IRIS étudiés. Fort-de-France est « surreprésentée » avec un grand nombre d'IRIS, le nombre de logements est le plus élevé avec 18 022. A l'inverse, les territoires du Lamentin et de Ducos comptabilisent moins d'habitations avec respectivement 11 983 et 2102 unités.



- Logements vacants
- Résidences secondaires
- Résidences principales

Ⓞ Répartition par type de logements dans le corridor du TCSP (IRIS concerné)

Source : OTM/INSEE

Réalisation : ADUAM 2016

LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES : DE VÉRITABLES GÉNÉRATEURS DE FLUX

Afin d'évaluer au mieux l'impact du TCSP, nous avons recensé les effectifs des 19 écoles maternelles et 29 écoles primaires du périmètre étudié. Cet indicateur nous permettra de suivre l'évolution des effectifs des établissements à travers leurs nombres d'élèves. Ce renseignement fera partie d'une liste d'indicateurs permettant d'évaluer l'attractivité du territoire. Ainsi pour l'état initial (année 2015), les résultats sont les suivants :

Classes d'effectifs	Moins de 100 élèves	Entre 100 et 200 élèves	Entre 200 et 300 élèves	Plus de 300 élèves
Nombre d'écoles maternelles	3	13	2	1
Nombre d'écoles primaires	3	14	5	7

Ⓞ Nombre d'écoles maternelles et primaires dans le corridor d'études du TCSP

Source : Rectorat de Martinique

Réalisation : ADUAM 2016

Classes d'effectifs	Moins de 300 élèves	Entre 300 et 600 élèves	Plus de 300 élèves
Nombre de collèges	3	13	1
Nombre de lycées	3	14	7

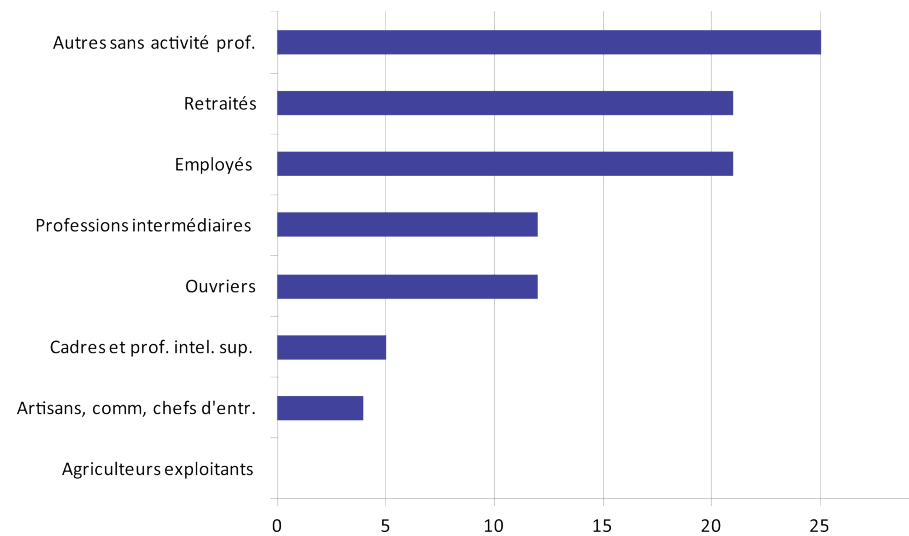
Ⓞ Nombre de collèges et lycées dans le corridor d'études du TCSP

Source : Rectorat de Martinique

Réalisation : ADUAM 2016

LES CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES : UNE PRÉDOMINANCE DES SANS EMPLOI

Cet indicateur nous permettra d'analyser l'évolution du territoire à travers les diverses CSP. Les actifs représentent 79% de population de l'ensemble des territoires étudiés. La part des personnes sans activité professionnelle (individus âgés de 15 ans et plus) représente 25% de la population.



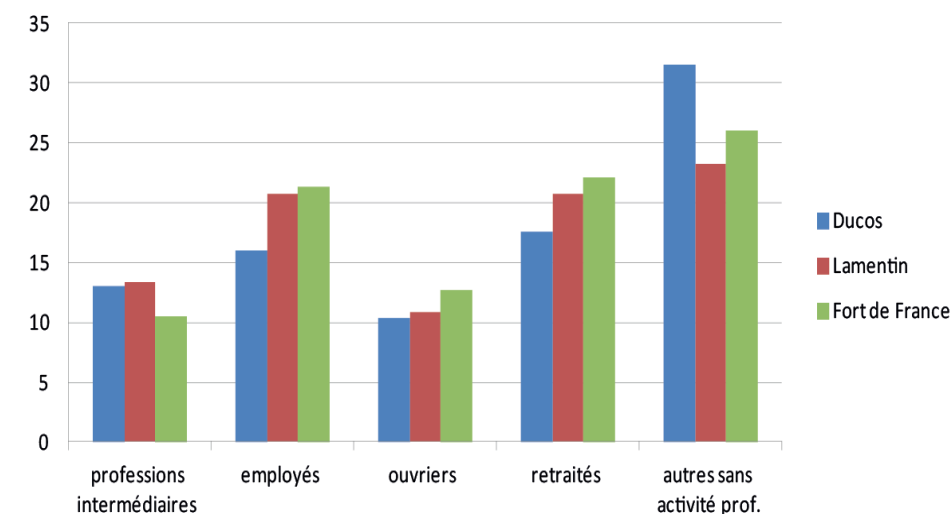
Ⓞ Rue Schoelcher en 2015
Source : ADUAM

Ⓞ Répartition en pourcentage des catégories socioprofessionnelles de la zone d'étude
Source : INSEE/OTM 2012
Réalisation : ADUAM 2016

Le tracé du TCSP concerne 28 IRIS dont 2 IRIS à Ducos, 18 à Fort-de-France et 8 au Lamentin. Les catégories suivantes : sans activité professionnelle, à la retraite et les employés, sont les plus représentées au sein de chaque IRIS sélectionné.

Une analyse plus fine de la répartition de ces CSP sur les IRIS de Ducos montre que la catégorie des employés représente une moyenne de 16% et le taux de personnes sans activité professionnelle culmine à plus de 20%.

Une dynamique identique est observée sur les IRIS de la ville de Fort-de-France : 26% de personnes sont sans activité professionnelle, les retraités et les employés complètent le podium avec respectivement 22% et 21%.



La tendance est quasi identique au Lamentin, les personnes sans activité professionnelle (23%), les employés (21%) et les retraités (21%) sont les catégories les plus présentes.

Ⓞ Répartition en moyenne et en pourcentage des catégories socioprofessionnelles sur les IRIS du périmètre.

Source : INSEE/OTM 2012
Réalisation : ADUAM 2016

STATIONNEMENT : UNE RÉDUCTION DU NOMBRE DE PLACES AU CENTRE-VILLE

Cet indicateur nous permettra d'observer la potentielle réorganisation de la trame viaire (voirie).

Le stationnement sur voirie :

Les rues du centre-ville de Fort-de-France concentrent une grande partie du stationnement payant de notre secteur d'étude.

Depuis 2012, le nombre de places sur la voirie en centre-ville a diminué de 6%, passant de 1684 à 1577 places. L'Avenue Général de Gaulle a perdu 33% de sa capacité de stationnement en 3 ans en raison des travaux impactés du TCSP (199 à 132 places).

Le boulevard Alfassa et la rue Ernest Desproges ont perdu la totalité de l'offre payante au cours de l'année 2014 pour des raisons similaires. Le stationnement

au sein des rues situées au Nord du Boulevard Général de Gaulle, entre la rue du Capitaine Manuel et la rue du Gouverneur Ponton, reste gratuit et permet d'accueillir environ 200 véhicules.

Les parcs de stationnement :

La capacité des parcs a elle aussi diminué notamment avec la disparition du parking Gilbert Gratiant (123 places) due également aux travaux du TCSP. On est ainsi passé de 1571 à 1448 places, soit une baisse de 7% sur 3 ans.

Trois types de stationnement sont proposés dans le centre-ville de Fort-de-France² :

- du stationnement sur voirie (payant et gratuit) ;
- des parkings couverts publics (payant et gratuit) ;
- des parkings réservés aux employés des administrations.

² : Voir publication « l'observatoire de l'ADUAM » consacré au stationnement publié en 2006.



Ⓞ Organisation du stationnement dans le centre-ville de Fort-de-France en 2015

Source : PARKINDIGO 2015
Réalisation : ADUAM 2016

ET AILLEURS DANS LE MONDE

LES TCSP BOULEVERSENT LA VILLE

Le BHNS de Curitiba, premier créé au monde et le tramway de Montpellier, sont deux exemples qui concilient développement urbain et transport.

La Caraïbe n'est pas en reste puisqu'il existe actuellement des TCSP sous différentes formes : un métro à San Juan et Saint-Domingue et un tramway à Aruba. Dans d'autres pays de la zone, des alternatives hybrides ont été trouvées comme à Cuba avec le « camello » ou à Trinidad et Tobago avec la « Priority Bus Route ».

LE BHNS DE CURITIBA : LE MODÈLE BRÉSILIEN DEVENU LA RÉFÉRENCE

Contexte :

Dès les années 1970, Curitiba a opté pour une intégration conjointe des transports et du développement urbain dans les documents de planification, devenant ainsi un exemple dans le monde de l'organisation des systèmes de transport urbain. En effet en 1972, la ville a créé l'une des premières rues piétonnes dans le but de réduire le trafic automobile; puis en 1974, la première ligne de TCSP.

Transport et aménagement dans la planification :

Curitiba est connue et reconnue pour la qualité de son aménagement urbain et pour son système de transport performant, massif et intégré. Le BHNS s'est imposé comme la colonne vertébrale du système de transport de la ville.

On considère aujourd'hui qu'un plan d'aménagement urbain de la ville doit promouvoir des espaces densément peuplés le long des axes de transport en commun existants. A titre d'exemple, la ville de Curitiba a acquis des terrains à proximité du tracé du TCSP et a subventionné la construction de logements à faibles revenus. Ainsi des logements ont été construits pour plus de 17000 familles. Cela implique que les zones de loisirs et d'affaires devront continuer à être construites dans des zones à fortes densités.

Ce niveau d'accessibilité permet de réduire la dépendance à l'automobile. Les problématiques de transport seront ainsi l'une des priorités dans le développement urbain futur, si l'on pense notamment à la nécessité de résoudre le problème du changement climatique (pollution), ou celui de la croissance des inégalités (accessibilité pour tous).



Ⓞ Les voies dédiées, les terminaux et les stations tubes permettent un gain de temps

Source : viatrolebus.com

Ⓞ les stations tubes

Source : SMTU



LE RÉSEAU DE TRAMWAY DE MONTPELLIER (FRANCE) : L'EXEMPLE D'UN RÉAMÉNAGEMENT URBAIN

Contexte

Montpellier est considérée comme l'une des villes les plus attractives du Sud de la France, mais aussi comme un grand pôle d'emploi régional, inévitablement générateur de trafic. La ville a connu une croissance urbaine importante, provoquant une consommation excessive d'espaces, un allongement et une multiplication des déplacements. La première et la deuxième couronne ont ainsi vu leur nombre d'habitants augmenter respectivement de 60 et 75%.

Le projet TCSP s'est donc présenté comme une opportunité pour repenser la ville : enrayer la croissance du trafic automobile en améliorant l'offre de transport public et avoir une nouvelle réflexion sur le développement urbain, avec un nouveau partage des espaces.

Il faut savoir que les nombreux projets urbains développés dans les années 80 notamment dans lequel s'insère le TCSP, on fait l'objet d'une anticipation, le long de couloirs de bus en site propre comme à Port-Marianne et à Odysseum.

Les effets positifs du tramway

« L'effet tramway » sur l'immobilier est bien visible dans le périmètre situé autour du tracé. À titre d'exemple, le volume commercialisé (surface occupée par les commerces) est passé de 45 000 à 60 000 m² entre 1993 et 2003. En complément de la mise en place du réseau, une vaste opération de ravalement des façades a été entreprise pour rendre ce périmètre plus attractif. Un réaménagement plus large de l'espace public a permis de rendre le tissu urbain existant plus cohérent et de créer de véritables espaces à vivre, plus harmonieux. Par exemple, de vastes opérations urbaines ont vu le jour avec l'arrivée du tramway: réalisation de l'Odysseum (espace regroupant des restaurants, boutiques, patinoire, cinéma, etc.), construction de plus de 15 000 logements et création de zones d'activités...

Les effets négatifs du tramway

La période de chantier a été difficile pour un grand nombre d'acteurs économiques: fermeture de certains établissements, fuite de la clientèle, perte de chiffre d'affaires (plus de 79 % des entreprises ont été touchées par une diminution de leur activité avec une perte de plus de 20 % de chiffre d'affaires d'une année à l'autre). Le prix à payer pour la rénovation des centres...



Ⓞ Le tramway dans le centre-ville de Montpellier : mise en service en 2000

Source : Le Monde

Ⓞ Le tramway dans le centre-ville de Montpellier : Station type

Source : Montpellier Méditerranée Métropole





Source : AFD



Les métros de Santo-Domingo et de San Juan

Le métro de Santo-Domingo, en République dominicaine, a été motivé par la nécessité d'améliorer le réseau de transport et par le besoin criant de diminuer le trafic automobile. La première ligne, a été inaugurée en 2008. Elle relie Villa Mella, au Nord de la ville, à la Feria, plus au Sud. Cette ligne traverse des sites à fort potentiel économique et touristique, comme le Théâtre National, le centre olympique et l'université. L'aménagement de la seconde ligne a permis la redéfinition d'espaces publics pour une meilleure intégration dans la ville. Quatre lignes supplémentaires sont prévues.

À San Juan, capitale de Porto Rico, une ligne de métro « Tren Urbano » a été envisagée en 1997 et mise en service en juin 2015. Infrastructure surélevée à Rio Pedras, le métro passe en souterrain dans le centre de San Juan et dans les quartiers de Santurce, au Nord de la capitale. Le métro fut l'occasion de promouvoir une densification plus importante ainsi qu'une revitalisation urbaine.



Source : Aruba.com

Le tramway d'Aruba

L'île d'Aruba, qui se situe au large des côtes du Venezuela, compte une ligne de tramway depuis février 2013. Les aménagements paysagers, la signalisation de la circulation et le réaménagement de la rue piétonne principale prirent plusieurs mois. Le tracé de la ligne va du terminal de croisière au centre-ville d'Oranjestad, traversant ainsi les sites historiques de la ville, à des fins principalement touristiques.



Source : Aruba.com



Source : site du gouvernement de la République de Trinidad et Tobago

Des réseaux hybrides proches du TCSP : les exemples de la « bus priority route » à Trinidad et du « Camello » à Cuba

À Trinidad et Tobago, une voie est dédiée aux bus, taxis et véhicules d'urgence. Elle structure le « corridor » urbain qui relie Port of Spain (Nord-Ouest de l'île) à Arima à l'Est, parallèlement à la voie routière normale. Cette voie, dédiée principalement aux minibus rapides, permet une grande fluidité du transport sur le principal axe urbain du pays, tout en desservant l'université, l'aéroport (via un transfert rapide en taxi collectif), les principales zones commerciales du pays comme TrinCity et de nombreuses infrastructures sportives (terrains de football, de cricket et d'athlétisme) et culturelles (espaces de la nuit notamment).

Un projet de ligne ferroviaire rapide est actuellement à l'étude pour relier ce corridor urbain à la seconde ville du pays, San Fernando. Mais l'option choisie pour le moment est un réseau de navettes maritimes qui prolonge l'accès routier via une autoroute traversant la plaine de Caroni.

À Cuba, le transport urbain est assuré entre autres par le « Camello », une invention locale hybride combinant bus et camion. Véhicule de seconde main, il est destiné à transporter le plus de passagers possible. Certains des Camellos, qui peuvent accueillir jusqu'à 300 personnes, ont déjà été remplacés par des types de bus standards réguliers.

Des alternatives maritimes en Martinique et à Trinidad :

Aux Antilles, avec l'insularité et la construction récurrente des capitales dans des baies abritées de la côte Caraïbe, la mer peut être considérée comme un moyen de transport en site propre à part entière.

En Martinique, des navettes permettent ainsi de relier la commune des Trois Ilets à Fort-de-France. À Trinidad, la compagnie Water Taxi Service, fait le lien entre Port-of-Spain (Nord-Ouest de l'île) et San Fernando au Sud de l'île.

Source : Nauticexpo.com



GLOSSAIRE :

- **AOT** : Autorité Organisatrice de Transport
- **BHNS** : Bus à Haut Niveau Service
- **BRIT** : Bus Rapid Transit
- **CACEM** : Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique
- **CEREMA** : Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
- **EMD** : Enquête Ménages Déplacements
- **INSEE** : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
- **NO2** : Dioxyde d'Azote
- **O2TM** : Observatoire Territorial des Transports de Martinique
- **PDU** : Plan de Déplacements Urbains
- **PLU** : Plan Local d'Urbanisme
- **PM10** : Particules en suspension de moins de 10 micromètres
- **PPP** : Partenariat Public Privé
- **PPR** : Plan de Prévention des Risques
- **SAR** : Schéma d'Aménagement Régional
- **SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale
- **SMTCS** : Syndicat Mixte du Transport Collectif en Site Propre
- **SMVM** : Schéma de Mise en Valeur de la Mer
- **TCSP** : Transport en Commun en Site Propre
- **TER** : Transport Express Régional
- **ZAE** : Zone d'Activités Economiques

PERSPECTIVES :

Les indicateurs présentés dans cette publication seront suivis dans les prochains numéros de cette lettre dédiée aux impacts du TCSP.

Elles permettront de répondre aux questions suivantes :

- L'aménagement du TCSP a-t-il provoqué une gentrification du corridor d'études ?
- L'avenue Maurice Bishop est-elle encore soumise à des taux élevés de NO2 ?
- Le stationnement et plus largement la mobilité au centre-ville de Fort de France, ont-ils subi des modifications liées à l'arrivée du BHNS ?
- Enfin la mise en service du TCSP a-t-elle entraîné une augmentation des implantations de commerces, d'équipements culturels et de bâtiments administratifs ?



LA LETTRE DE L'O2TM •

N°5 : MAI 2016

Directrice de la publication et de l'étude :
Joëlle TAÏLAMÉ

ont contribué à la réalisation de cette publication :

Yannick MATHURINA, Mathilde WITE mais également

Steeven MAIZEROI, Georges LOGIN, Damien THÉODOSE, Cénia BORRERO, Laure COUVIDAT, Elodie GAZULL

Conception graphique & Mise en page :

Emphase / ADUAM

Impression :

ADUAM Agence D'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique

3 rue Schoelcher - 97200 FORT DE FRANCE

Tél.: 0596 71 79 77 - Fax 0596 72 59 27

www.aduam.com