



## LE CLUB MOBILITÉ





# Préambule

En 2012, le Conseil Régional de Martinique en collaboration avec le Conseil Général, les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) et l'Etat, initiaient la réforme des transports, afin de lutter contre l'hégémonie de l'utilisation du véhicule particulier et de limiter l'asphyxie des axes routiers.

Cette réforme a marqué le point de départ d'une réflexion plus large à laquelle l'Agence de Développement Durable, d'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique (ADDUAM) a activement contribué, pour passer d'une approche orientée transports, à une approche orientée mobilité, c'est-à-dire centrée sur les besoins du quotidien.

Dix ans après, de réelles avancées sont observées que ce soit en matière de transports collectifs ou de mobilité durable pour répondre aux enjeux environnementaux et d'équité sociale et territoriale.

A l'occasion de la 21ème édition de la Semaine Européenne de la Mobilité (SEM), l'ADDUAM et ses partenaires du club mobilité (ADEME, MARTINIQUE TRANSPORT, CCIM, CAP NORD, CACEM, ESPACE SUD, ETAT), ont souhaité mettre en lumière des initiatives inspirantes engagées par des acteurs publics et privés.

Ces expériences sont partagées ici sous forme d'articles et d'interviews. De quoi montrer que les choses bougent et donner des idées pour les réalisations futures...







# Sommaire

1. Focus sur le nouveau réseau du Nord P.7
2. Saint-Esprit, un service de Transport A la Demande pour faciliter la mobilité des seniors P.9
3. Espace Sud, le Plan de Déplacement Etablissements Scolaires (PDES) pour apaiser la circulation autour des écoles P.10
4. Saint-Pierre organise la mobilité sur son territoire P.12
5. L'ADDUAM un acteur de la mobilité à part entière P.14
6. Parole d'acteurs, retour sur la Loi d'Orientation des Mobilités et sur les actions mises en place par l'Etat P.17
7. EDF en Martinique s'est dotée d'un Plan De Mobilité Employeur P.19
8. Fort-de-France élabore son Plan de Déplacement de l'Administration P.21
9. ECOMOBIL développe «TI B'KAN», son programme de promotion de la pratique du vélo P.24
10. La DEAL Martinique accompagne les collectivités dans le développement des infrastructures cyclables P.26
11. Parole d'acteurs, améliorer l'offre de mobilité dans les communes P.28
12. L'intégration des enjeux de mobilité dans les démarches de revitalisation des centres-bourgs P.29



# 1. Focus sur le nouveau réseau Nord !

Régine LEBEL, directrice générale de Martinique Transport

Depuis le 1er janvier 2022, MARTINIQUE TRANSPORT déploie le nouveau réseau du Nord. Ce grand réseau n'obéit plus à une distinction entre secteur Nord Caraïbe et Nord Atlantique, mais plutôt à une approche par catégorie de lignes de transport qui sont soit locales c'est-à-dire dans le périmètre d'une commune ou dans le périmètre du Nord, soit interurbaines entre deux périmètres Nord, Centre ou Sud. Un réseau unifié se met en place progressivement.

## La mobilité en marche avec la création de Martinique Transport

Depuis sa création en 2018, Martinique Transport, autorité unique des transports et de la mobilité, s'est attaché à doter le territoire de solutions de mobilités. A cette date, il y avait le transport urbain organisé par la CACEM depuis 2002 (secteur centre) ; le transport plus récemment mis en place par l'Espace Sud à compter de 2016 (secteur Sud) et seulement 3 réseaux communaux sur le secteur Nord. Ce déséquilibre est en cours de résorption, permettant aux Martiniquais de se déplacer sur l'ensemble du territoire.

Beaucoup d'étapes restent à franchir pour améliorer et fluidifier les besoins de mobilité des personnes et accompagner les changements d'habitude de déplacement indispensables à l'amélioration de notre cadre de vie et à l'accroissement de l'attractivité de notre pays.



Source : Martinique Transport

## Une organisation améliorée par un meilleur maillage

Après une phase transitoire, le nouveau réseau Nord a pour but de structurer l'organisation des dessertes déjà mises en place. Il comporte une hiérarchisation de 50 lignes :

- 5 lignes principales reliant le Nord Martinique au TCSP par les Routes Nationales et jusqu'à ses pôles d'échanges de Pointe Simon et de Mahault : 2 dans le Nord Caraïbe et 3 dans le Nord Atlantique,
- 9 lignes secondaires intercommunales,
- 36 lignes locales/urbaines.

Parmi ces 36 lignes locales, une étape sera très prochainement franchie avec la création des lignes communales à Sainte-Marie et au Robert qui permettront une amélioration de la desserte de proximité.

Par ailleurs, une nouvelle ligne (Saint Pierre - Morne Rouge - Ajoupa Bouillon - Lorrain) permet désormais de relier le Nord-Caraïbe au Nord-Atlantique.

## Un parc de véhicules modernisé

Le parc de véhicules est de 78 bus dont 55 de 22 places et 13 de grandes capacités, mis à disposition par Martinique Transport et par les exploitants.

Dans ce cadre, 24 bus neufs et modernes ont été financés totalement par l'autorité depuis 2020 pour le réseau du Nord soit 12 de 24 places et 12 de 58 places actuellement en exploitation, représentant un investissement de 4,2 M€.

## Une grille tarifaire simple et attractive

La tarification appliquée pour le réseau du Nord est désormais simple et attractive. 1,40 € pour aller d'une commune à l'autre dans le nord ou sur le périmètre de la commune et 2 € pour rejoindre le Centre ou le Sud depuis le Nord.

## Une interopérabilité en construction – solutions digitales

Une version actualisée de l'application mobile de billetterie MT TICKET, déjà disponible sur le réseau du Centre et intégrant le réseau du Nord, a été déployée mi-août 2022. Il s'agit là, d'une avancée significative vers une préparation plus efficace des déplacements grâce à l'achat facilité des titres unitaires et des abonnements ainsi qu'une meilleure mobilité des usagers.

A noter que l'achat des abonnements définis pour le secteur Nord n'est pour l'instant possible que via MT TICKET. Il s'agit pour MARTINIQUE TRANSPORT d'inciter les usagers à prendre des abonnements afin de fidéliser les usagers et limiter les fraudes. Les plus de 65 ans et les moins de 25 ans bénéficient de tarifs très préférentiels, respectivement 20 et 25 euros par mois.

Le parc des véhicules en exploitation dans le Nord a été équipé de QR Codes, permettant la validation des titres de transport à la montée dans le bus.

Cette application de ticketing de mobilité a été complétée par le site Internet et l'application mobile « MARTINIQUE MOBILITÉS » mis en service le 18 juillet 2022.

L'utilisateur peut désormais calculer son itinéraire, connaître les horaires des services, être informé des trajets possibles pour les piétons et les vélos, avoir l'état du réseau. Bientôt, les projets en cours de déploiement permettront d'avoir les informations en temps réel.

MARTINIQUE TRANSPORT poursuit son engagement en vue de la construction de la mobilité de demain pour les Martiniquais. De nouveaux projets sont en perspective ... restons connectés !



Source : Martinique Transport



## 2. Le Saint-Esprit, un service de Transport A la Demande (TAD) pour faciliter la mobilité des seniors

*Emeric BERTRAC, directeur du cabinet du Maire*

La ville du Saint-Esprit par l'intermédiaire de son Centre Communal d'Action Sociale (C.C.A.S) a mis en en place, en 2019, son service de mobilité sociale. Il s'agit d'une solution de déplacement à destination des seniors possédant une certaine autonomie, afin qu'ils puissent accéder aux sites dédiés à la santé, aux commerces ou à la vie sociale.

### Un service qui facilite la vie quotidienne et la mobilité des seniors spiritains

OXYGENE est le service d'aide à la mobilité mis en place par le Centre Communal d'Action Sociale (C.C.A.S.) de la Ville du Saint-Esprit. Il permet à nos aînés de se déplacer à moindre coût pour faire leurs courses, aller chez le médecin, participer aux activités mises en place sur le territoire communal ou rendre visite à un voisin, etc. L'objectif de ce dispositif est de leur permettre à de conserver mobilité et autonomie. Il est né d'un double constat :

- De nombreuses personnes âgées sont en situation d'isolement sur le territoire communal tout particulièrement dans les quartiers ;
- Le système de transport en commun existant ne dessert pas suffisamment bien les campagnes avec des arrêts de bus souvent situés à plusieurs kilomètres du domicile. OXYGENE vient pallier ce manque avec un système de transport à la demande qui récupère les usagers à leur domicile pour les redéposer chez eux,

et cela pour un prix modique (environ 1,5€ le trajet).

### Un service qui se veut complémentaire à l'offre déjà disponible

Ce nouveau service d'aide à la mobilité n'a pas vocation à entrer en concurrence avec les services proposés par les transporteurs professionnels. Il ne concerne pas non plus les personnes en situation de handicap non autonomes. Le Transport Mobilité Sociale "Oxygène" redonne de l'autonomie à chacun, et plus singulièrement aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale.



The poster features a central blue SUV with the 'Oxygène' logo on its side. The car is surrounded by six circular icons connected by a blue line: a house (top), a person with a plus sign (top right), a shopping bag (bottom right), a laptop (bottom), a shopping bag (bottom left), and a person with a plus sign (left). The background is a light blue geometric pattern. At the top right, there is a logo for 'VILLE DU SAINT-ESPRIT CCAS'. At the bottom left, there is a logo for 'SEVE' featuring a water drop and a person. The text 'UN SERVICE POUR FACILITER LA VIE QUOTIDIENNE ET LES DÉPLACEMENTS DE NOS SENIORS' is written in bold below the car. A list of five services is provided in a blue circle, and contact information for the CCAS is at the bottom.

**Oxygène**  
**Transport Mobilité Sociale**  
**SENIORS**

VILLE DU SAINT-ESPRIT  
CCAS

UN SERVICE POUR FACILITER LA VIE QUOTIDIENNE ET LES DÉPLACEMENTS DE NOS SENIORS

- SE RENDRE CHEZ LE MÉDECIN
- ALLER CHERCHER SES MÉDICAMENTS
- ALLER FAIRE SES COURSES
- PARTICIPER AUX ACTIVITÉS DU TERRITOIRE
- RENDRE VISITE À DES PARENTS

SEVE

**RENSEIGNEMENTS ET ADHÉSION : CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE**  
**0596 56 75 06**

### 3. Espace Sud, le Plan de Déplacement Etablissements Scolaires (PDES) pour apaiser la circulation autour des écoles

Anne-Laure PAVIUS, directrice de l'écologie  
Sabine MIKART, cheffe du service milieu naturel  
et énergie - direction de l'écologie  
Kathleen SINOR, éco-conseillère - coordination et évaluation

L'association ECO MOBIL s'implique dans la formation des éco citoyens de demain à travers la réalisation du Plan de Déplacement Etablissements Scolaires. Le Plan de Déplacement Etablissements Scolaires (PDES) est un programme impulsé par la direction de l'écologie de la Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud Martinique (CAESM). Il constitue l'une des actions définies au sein du Plan Climat Air et Energie Territorial de cet établissement public de coopération intercommunal.

#### Un PDES pour quels objectifs ?

L'objectif principal du plan est la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport des élèves dans le cadre du trajet domicile-école. Le diagnostic préalable établi par un bureau d'études pour la CAESM dans le cadre de la mise en place du PDES a révélé qu'un nombre non négligeable d'élèves se font déposer à leur établissement par leurs parents en voiture, même lorsque le trajet domicile-école est considéré comme suffisamment court et approprié pour s'y rendre à pied ou à vélo.

Ainsi à travers cette démarche, il s'agit de sensibiliser les élèves aux règles de sécurité routière, à des moyens alternatifs de modes de transport autre que la voiture individuelle, et enfin, à l'impact sanitaire et environnemental et plus spécifiquement la qualité de



Journée d'accompagnement du PDES  
Source : Espace Sud

l'air qu'ils respirent et les conséquences sur la santé à long terme.

La CAESM a fait appel à Eco Mobil, Madininaise ainsi que La Ligue Contre le Cancer afin d'amorcer la réalisation concrète et matérielle du plan dans un établissement scolaire pilote, celui des Algues Marines, située en centre bourg du Vauclin.



Journée d'accompagnement du PDES  
Source : Espace Sud

## L'accompagnement d'ECO MOBIL sur le terrain

Durant le mois de juin 2022, 19 élèves de CM1 ont participé à divers ateliers :

- L'Atelier « permis piéton » animé par tous les acteurs précités a consisté en une randonnée pédestre en centre-bourg du Vauclin avec l'établissement scolaire en point de départ et d'arrivée. Les enfants ont pu être alertés aux dangers de la circulation à pied, intégrer les bonnes pratiques pour se protéger du soleil et observer la qualité de l'air sur leur trajet. La marche représentant d'ailleurs la forme la plus primordiale de l'écomobilité, il était judicieux de commencer par elle.
- En parallèle des ateliers individuellement animés par Madininair et la Ligue contre le Cancer, ECO MOBIL est intervenu pour faire évoluer les élèves à vélo sur un parcours sécurisé et agrémenté de panneaux de signalisation, afin de poursuivre la sensibilisation aux règles de sécurité routière entrevues lors de l'atelier permis piéton. Un élève a même appris à faire du vélo à cette occasion.

Le 17 juin 2022 s'est tenu l'ultime rendez-vous de cette action pilote. Les élèves ont réalisé une fresque reprenant tout ce qu'ils avaient retenu des ateliers précédents et l'ont ensuite présenté aux autres élèves de leur établissement, avant qu'une cérémonie de remise de diplômes clôture les événements.

## Un futur éco-citoyen

Cette restitution était primordiale pour propager la démarche éco-citoyenne du PDES non seulement auprès des autres enfants, mais aussi auprès des autres enseignants et à terme, auprès des autres établissements scolaires du territoire Sud.

Le choix de sensibiliser les élèves de CM1 n'était pas non plus anodin car ils pourront poursuivre les bonnes pratiques apprises lors de leur année scolaire CM2 et au-delà. Il s'agit de pérenniser les actions entreprises dans le temps et instaurer des outils durables tels que les ramassages scolaires organisés piéton ou à vélo.

Fort de cette première expérience pilote concluante, ECO MOBIL souhaite continuer d'accompagner matériellement la Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud Martinique dans la réalisation de son plan de déplacement au sein d'autres établissements scolaires, d'autant plus que l'enjeu est de taille : toucher le plus de personnes possibles sur les thématiques de l'écomobilité et développer l'éco-citoyenneté au sein du territoire Martinique.



Journée d'accompagnement du PDES  
Source : Espace Sud

## 4. Saint-Pierre organise la mobilité sur son territoire

Jean-Paul AURORE, chargé de mission - architecte

Afin de répondre aux attentes de ses habitants en matière de mobilité, de sécurité des déplacements et d'amélioration du cadre de vie, la Ville de Saint-Pierre a entrepris la réalisation d'une étude « Transport et Mobilité » qui lui a permis d'élaborer un Plan local de déplacement (PLD) ainsi qu'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Equipements publics (PAVE). Cette étude s'est déroulée en deux étapes : une phase diagnostic (analyse de la mobilité intra-muros et des dynamiques interurbaines) et une phase « propositions et préconisations (élaboration des PLD et PAVE à travers les fiches actions).

### • Un diagnostic partagé

Comprenant notamment une campagne de comptages routiers et la tenue d'entretiens avec les acteurs privés et institutionnels concernés, le diagnostic a permis d'identifier les enjeux et pistes suivants :

- Sur les transports en commun**
- Améliorer l'interconnexion entre la gare terrestre et maritime**  
Pistes : requalifier la place Bertin en véritable nœud multimodal (avec lignes interurbaines routières, lignes urbaines, lignes maritimes, stationnement ou dépôt-minute...) en coordination avec Martinique Transport
  - Améliorer les conditions d'attente et l'intermodalité**  
Pistes : amélioration de l'information voyageurs, matérialiser les points d'arrêts, cheminements sécurisés...
  - Permettre à la population d'évacuer rapidement en cas d'éruption volcanique**  
Piste : recours aux navettes maritimes de la baie de FdF ? Aménagement d'un espace suffisamment capacitaire pour accueillir plusieurs dizaines d'autocars ?
- Sur les modes actifs (vélo, marche à pied) et les PMR**
- Améliorer les cheminements pour les piétons et PMR, notamment autour des futurs projets et au cœur de la commune (entre pôles générateurs)**  
Pistes : Au nord le pont de la rivière des Pères et autour de la future ZMO, la RD1 devant l'école, le lien entre gares maritimes / terrestres, mairie, hôpital...
  - Contourner les difficultés liées au relief pour la pratique du vélo**  
Piste : Développer une offre de vélo à assistance électrique
  - Faciliter les déplacements cyclables sur l'axe Nord/Sud et en lien avec les autres communes**  
Piste : itinéraire cyclable sécurisé et/ou apaisement de la circulation motorisée



### Sur la circulation automobile

- Diminuer le trafic poids-lourds dans le centre-bourg**  
Pistes : Augmenter le tonnage par camion, transport par barges etc.
- Améliorer la lisibilité du plan de circulation**  
Pistes : revoir ponctuellement le plan de circulation par exemple avec un sens unique sur rue d'orange, rue du précipice, rue des ursulines
- Faciliter le jalonnement vers les lieux d'intérêt depuis les entrées de Saint-Pierre**  
Pistes : créer du jalonnement pour indiquer la gare, le marché, l'église, le musée, la prison etc. ajouter des panneaux de directions depuis l'entrée Nord de Saint-Pierre
- Renforcement du maillage viaire pour la desserte de l'est de la commune**  
Piste : Remettre en état le boulevard Laigret
- Requalification des entrées de ville**  
Pistes : cédez-le-passage, aménagement passage piéton et trottoirs jusqu'à la plage en entrée de ville, aménagement du stationnement côté sud

Enjeu transversal = risques naturels = : accessibilité du quartier Périnelle en cas d'inondation, évacuation de la population en cas d'éruption...



### Sur le stationnement

- Limiter le temps de recherche des emplacements de stationnement**  
Piste : Créer un schéma de jalonnement des places de stationnement dans Saint-Pierre
- Faciliter le stationnement tout en libérant de l'espace pour les piétons/vélos sur certains axes :**
  - Exploiter les poches de stationnement sous utilisées
  - Création d'un parking silo sur une parcelle déjà identifiée, valorisation du parking du CDST (+ navette)
  - Instaurer une réglementation du stationnement et du contrôle (zone bleue)
- Limiter la gêne liée au stationnement de courte durée**  
Piste : Améliorer le stationnement pour les arrêts brefs (ex: les livraisons)



Source : Ville de Saint-Pierre

## • Un programme d'actions ambitieux

Après validation du diagnostic par le COPIL technique, le programme d'actions a fait l'objet de 33 fiches actions détaillées couvrant 15 objectifs distincts et comportant le constat des dysfonctionnements, les mesures à mettre en place, les indicateurs permettant le suivi ainsi que les éléments relatifs à la programmation et au financement des actions.

Le coût total des actions proposées est de 38 M€ pour l'investissement et de 50 k€/an pour le fonctionnement. Parmi les mesures proposées nous pouvons citer l'action 8.1 concernant l'accessibilité PMR et l'action 11.1 sur la mobilité intermodale.

Il revient désormais à la ville d'établir les arbitrages et de mener les concertations nécessaires à la mise en œuvre des actions qu'elle jugera prioritaires.

LES TRANSPORTS EN COMMUN	Objectif 11 : Améliorer l'intermodalité entre la gare routière et maritime
<b>4.4.1 - Action n°11.1 : Intégrer un pôle d'échange entre la gare routière et maritime</b>	
<b>LE CONSTAT</b> La gare maritime et la gare routière sont actuellement distants de 250 mètres, et le cheminement n'est ni matérialisé ni sécurisé (50 mètres sans trottoir sur la RN2).	<b>Priorité : Moyenne</b> Cette action a pour but d'améliorer la connexion entre la gare routière et la gare maritime et faciliter le transport de personnes. Cette action aura d'autant plus d'importance si le projet de navette maritime jusqu'à Saint-Pierre se réalise. La place Bertin est le lieu approprié pour créer un pôle d'échange puisqu'il s'agit actuellement du lieu localisant les appointements de bateaux de croisières.
<b>LES OBJECTIFS</b> Améliorer l'intermodalité entre TC terrestre et maritime Rapprocher les usagers des pôles générateurs (marché, mairie...)	Cette action peut être déclinée de la manière suivante: <b>À court terme :</b> ■ Aménager un rabattement de qualité à pieds <b>sur la RN2</b> entre la place Bertin et la gare routière ■ Réaliser une <b>étude de faisabilité</b> pour la requalification de la place Bertin en pôle d'échanges multimodal
<b>LES INDICATEURS DE SUIVI</b> Volume d'usagers en correspondance entre modes de transport	<b>À long terme (selon opportunité) :</b> ■ <b>Variante 1</b> : aménager un pôle d'échanges multimodal place Bertin (relocalisation de la gare routière, parking vélo, distributeur de titres de transport, abris...) ■ <b>Variante 2</b> : aménager un cheminement sécurisé piéton-vélo sur le front de mer et amélioration de la gare routière existante.
<b>PROGRAMMATION ET COÛT GLOBAL</b> Horizon : 3 - 10 ans Suite opérationnelle : Étude de faisabilité PEM + sécurisation sur RN2 Compétence : Martinique Transport Partenaires : Commune / CTM / Etat / Transporteurs / SEM Invest HT : 1 ME HT, (dont 0,1ME pour études) % commune : 50% Invest commune : 0,5 ME Sources financement : Ingénierie : loga, Tenit, (BdT, AFD) / Subvention : CPER, DSI, Maritime (FEDER) / Prêt / financement : MOBI Prêt (BdT), PVD (BdT), Mobilité durable (BdT), Dépenses (AFL)	<b>Proposition de pôle d'échange sur la place Bertin :</b>  <b>À noter, le projet de réaménagement de la place Bertin est étudié par la ville. L'estimation du coût est de 1,8 ME (approximatif), pour les travaux suivants :</b> ■ Mise à niveau des pavés et trottoirs ■ Mise en place de garde-corps zébré mer ■ Révision d'installation de l'éclairage public ■ Installation de mobiliers urbains ■ Abris pour les passagers ■ Conforter les espaces de stationnement ■ Mise en place de bornes AEP/EUDEP pour marchands ambulants.

L'ACCESSIBILITÉ ET LES MODES ACTIFS	Objectif 8 (PAVE) : Améliorer les cheminements piétons et PMR pour offrir une meilleure accessibilité
<b>3.2.1 - Action n°8.1 : Rendre la voirie accessible aux PMR sur des itinéraires prioritaires</b>	
<b>LE CONSTAT</b> Les conditions de déplacement des piétons et PMR sont difficiles dans de nombreuses rues de la ville à cause de l'étroitesse des trottoirs, des ruptures de cheminement, du stationnement sauvage et des traversées difficiles...	Rendre la voirie accessible aux PMR est profitable pour tous les usagers.
<b>LES OBJECTIFS</b> → Assurer la continuité des cheminements piétons → Sécuriser les traversées	<b>Création d'un itinéraire prioritaire accessible permettant de desservir les pôles générateurs suivants :</b> ■ Front de mer / gares routières et maritimes ■ Marché ■ Église ■ Hôpital ■ Mairie ■ Sous-préfecture ■ Projet de parking silo
<b>LES INDICATEURS DE SUIVI</b> Nombre de ml de trottoir accessible aux PMR Nombre de traversées sécurisées	Cet itinéraire sera matérialisé au sol via une bande bleue
<b>PROGRAMMATION ET COÛT GLOBAL</b> Horizon : < 5 ans Suite opérationnelle : Étude de faisabilité Compétence : Commune et CTM Partenaires : CAP NORO Invest HT : 1 185 660 € % commune : 100 % Invest commune : 1 185 660 € Sources financement : Ingénierie : Inq, Tenit, (BdT, AFD) / Subvention Prêt / financement : PVD (BdT), Dépenses (AFL)	<b>Rendre les trottoirs et les traversées accessibles et sécurisés</b>  <b>Proposition d'itinéraire aménagé pour les PMR :</b> 

# 5. L'ADDUAM, un acteur de la mobilité à part entière

Christophe DENISE, directeur adjoint  
Yannick MATHURINA, chargé d'études

La réforme des transports a marqué le point de départ d'un processus constant d'amélioration du transport public et de la mobilité, en Martinique. Cela a nécessité diverses actions de connaissances, d'expertises et de coopération. Avec son ADN partenarial, son approche multi-acteurs et son intervention multi-échelles, l'Agence de Développement Durable, d'Urbanisme et d'Aménagement de la Martinique a été un des acteurs importants de ce processus. Retour sur 3 actions-clés réalisées par l'Agence entre 2012 et 2016. Elles montrent tout l'enjeu de mutualisation des connaissances mais également l'indispensable nécessité d'associer en amont, les parties prenantes du territoire pour organiser la mobilité en Martinique.

## Regrouper les acteurs au sein d'un même lieu: l'Observatoire Territorial des Transports de Martinique

En 2012, à la demande du Conseil Régional, l'ADDUAM crée l'Observatoire Territorial des Transports de Martinique (O2TM). Dispositif partenarial d'observation et d'échanges sur la mobilité, l'O2TM répond d'abord à un enjeu de connaissance : suivre l'évolution de l'ensemble des activités en lien avec la mobilité.

Les premiers échanges qui se sont tenus au sein des groupes travail de l'observatoire ont d'emblée fait ressortir le manque criant de données sur les déplacements des habitants, la répartition modale, la méconnaissance des motifs et des besoins de déplacements... Ce constat a conduit au lancement, en 2013, de la 1ère Enquête Ménages Déplacements (EMD) à l'échelle de la Martinique

Dans la continuité des réflexions initiées dès 2012 et sur la base des résultats de l'EMD, l'O2TM a publié une série d'analyses sur des thèmes ciblés, comme la mobilité des jeunes, des seniors, des demandeurs d'emploi et

des populations actives occupées, afin de mieux connaître les pratiques de mobilité des différents publics.

Pour rendre disponibles et accessibles les données collectées auprès des différentes sources, l'Agence a développé, en 2016, un portail aux multiples fonctionnalités (cartographie de données statistiques, rapports synthétiques, export de données...) accessible sur Internet. Elle a également mis en place un processus de veille pour informer de l'actualité de transports et de la mobilité.

Au-delà de la nécessité de disposer de données chiffrées, la création de l'O2TM répond aux besoins des acteurs de disposer d'un espace de dialogue, pour partager leurs connaissances, leurs retours d'expériences.

Cette création marque le lancement d'une démarche partenariale forte et atteste d'une volonté commune d'agir pour orienter les futures stratégies de mobilité à construire à l'échelle de la Martinique.



**CHIFFRES CLES**

- 15% des déplacements en Martinique sont principalement réalisés à pied et 0,5% en vélo.
- 7 km, c'est la distance moyenne des trajets des Martiniquais vers leurs lieux de travail.
- 52% des déplacements effectués en voiture des déplacements par 10 km.
- 44% des actifs mentionnent travailler dans leur commune de résidence.
- 25% de la population est âgée de 20 ans et 24% ont plus de 60 ans.
- 1 ménage martiniquais sur 2 a une seule voiture.

Dans des communes où se concentrent populations et activités, il est nécessaire de penser et planifier une mobilité durable qui permette d'accompagner les besoins de mobilité à l'échelle de la commune tout en préservant l'environnement. C'est la nécessité de développer les modes doux de déplacement, qui constituent la plus forte alternative pour engager un changement d'équilibre territorial vers le plus vertueux pour notre territoire martiniquais.

Même un territoire apparemment très riche en équipements publics, il est nécessaire d'être attentif à la manière et au mode de déplacement de nos citoyens. C'est la nécessité de développer les modes doux de déplacement, qui constituent la plus forte alternative pour engager un changement d'équilibre territorial vers le plus vertueux pour notre territoire martiniquais.

Pour ce compte, le plus en accord avec nos valeurs, c'est de favoriser la mobilité douce et de réduire les déplacements en voiture.

Si les modes doux sont un moyen de déplacement, les conditions favorables aux activités, aux transports en commun, aux pistes d'équipements publics, sont également nécessaires.

Source : ADDUAM

## Mieux connaître les pratiques de déplacements des Martiniquais : l'Enquête Ménages Déplacements (EMD)

La réalisation de la première EMD sur l'ensemble de la Martinique s'est achevée en mai 2014. L'objectif de l'enquête était de mieux connaître les besoins des habitants en matière de mobilité de façon à améliorer les conditions de déplacement tout en portant une attention particulière aux questions environnementales. 5 753 ménages martiniquais ont été identifiés pour 2 370 enquêtes réalisées.

L'ADDUAM y a pris activement part, en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage en binôme avec le CEREMA. Les travaux de l'agence ont été structurés en 3 principales étapes :

- Phase de collecte : contrôle de l'aménagement des bureaux de gestion, aide au recrutement des enquêteurs, suivi et contrôle de la collecte en lien avec le CEREMA, correction des enquêtes ;
- Phase de préexploitation : préparation des découpages d'analyses, transmission de données démographiques INSEE et cartographiques (réalisées par l'ADUAM) au CEREMA pour la réalisation du redressement des données ;
- Phase d'exploitation : rapport d'exploitation de l'EMD, formation « Exploitation de l'Enquête Ménages Déplacements », chiffres-clés de la mobilité en Martinique, analyses sur des thèmes ciblés...

En matière de connaissance, cette enquête a constitué une étape décisive dont les résultats ont permis d'établir des diagnostics approfondis dans les SCOT et PLU.

Pour rappel, l'EMD répondait à la volonté de se doter de connaissance objectives dans la perspective de l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) unique en Martinique.

Sans surprise, l'EMD a confirmé la place prépondérante de la voiture représentant 74% des déplacements en 2014, suivie par la marche à pied (15%) et le transport en commun avec seulement 9% de trajets effectués. Les données récoltées ont ensuite été intégrées aux bases de données de l'ADDUAM et sont accessibles sur le portail de l'02TM.



Source : extrait spot télévisé EMD

### Prendre en compte la mobilité dans les documents de planification : la 3ème Rencontre de l'InterSCoT-SAR

Le 15 avril 2015, l'ADDUAM a organisé la 3ème Rencontre de l'InterSCoT-SAR intitulée « Vers une mobilité durable ». Réunissant tous les territoires de planification (SAR, SCOT et PLU), l'InterSCoT-SAR est en effet un lieu privilégié pour réfléchir aux enjeux de mobilité, les pratiques de déplacements des habitants font fi des limites administratives.

Cette 3ème rencontre avait pour ambition de poser les premiers jalons d'une démarche concertée et globale sur la mobilité durable, à partir d'une réflexion sur la prise en compte de la mobilité dans les documents de planification.

Pour y parvenir, l'ADDUAM a fait appel aux 3 EPCI pour réaliser une présentation à 3 voix montrant comment les 3 SCoT traitent les questions de mobilité. Cette présentation a permis d'emblée de faire ressortir les problématiques communes qui relient les territoires entre eux : autosolisme, intermodalité, accessibilité, connexion entre les centralités et les quartiers...

En écho à cette présentation, un retour d'expérience sur la mise en œuvre du PDU de Strasbourg Eurométropole a été effectué par Ronan GOLIAS, chef du service déplacements, ville et communauté urbaine de Strasbourg, afin de montrer un exemple de réussite dans la prise en compte de la mobilité durable dans la planification urbaine.

Ces éléments ont servi d'entrée en matière aux ateliers, principaux lieux d'échanges et de propositions de ce séminaire. Autour de 3 animateurs, les élus et techniciens ont phosphoré, en petits groupes, sur 3 thématiques clés : la gestion foncière, l'accessibilité et l'intermodalité dans les documents de planification. Le contenu

des échanges et les pistes d'amélioration proposées sont à (re)découvrir sur le site internet de l'ADDUAM.

### Actualiser la connaissance : vers de nouvelles sources de données ?

De manière générale, l'observation des mobilités repose principalement sur les enquêtes ménages déplacements, réalisées en moyenne tous les 10 ans. En complément, Martinique Transport pourrait apporter leurs données d'offres et certaines enquêtes de fréquentation sur leurs réseaux. L'observation des mobilités passe, aujourd'hui, par des sources diversifiées (données de téléphonie mobile, dispositifs embarqués dans les véhicules, données GPS) que l'ADDUAM envisage d'acquérir dans le cadre de son projet de refonte de l'O2TM.

EN ATTENDANT LE TCSP ON FAIT LE PETIT TRAIN...

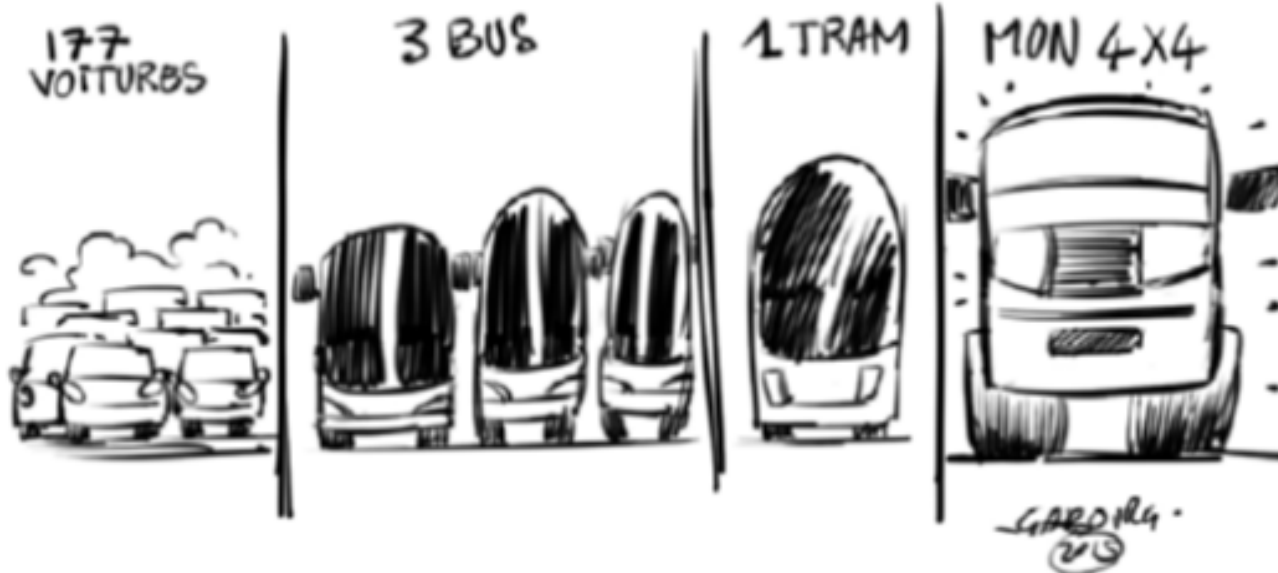


NON AU TCSP



MOINS DE VOITURES  
C'EST MOINS DE VHU!  
MOINS DE VHU,  
NOU MO!

GABOIRA  
(2015)



GABOIRA  
(2015)



## 6. Parole d'acteurs, retour sur la Loi d'Orientation des Mobilités et sur les actions mises en place par l'Etat

Adoptée en 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités vise à changer de prisme et à passer de la dimension du transport à celle de la mobilité. Elle replace l'utilisateur au cœur des politiques publiques et offre des solutions alternatives à la dépendance de la voiture. Eléments d'explication avec Laurent BRINO, adjoint au chef de service Mobilité/Transport de la DEAL.



### **Quels sont les changements et objectifs généraux apportés par la loi LOM?**

La loi LOM réforme en profondeur le cadrage général des politiques publiques de mobilités visant à faciliter l'accès aux transports et à améliorer voire développer les réseaux. Elle répond à trois enjeux principaux :

- Améliorer l'efficacité du système de la mobilité du quotidien en réduisant les fractures sociales et territoriales existantes (développement des transports en commun);
- Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer (covoiturage, transport à la demande, forfait mobilité, accessibilité, etc);
- Engager la transition vers une mobilité plus propre en atteignant la neutralité carbone des transports terrestres à compter de 2050 (Plan vélo, - 37,5 % d'émissions de CO2 d'ici 2030 et l'interdiction de la vente de voitures utilisant des énergies fossiles carbonées d'ici 2040, zones à faibles émissions, etc).

Depuis le 1er juillet 2021, cette loi LOM est complétée par la Loi Climat Résilience luttant contre le dérèglement

climatique et renforçant la résilience face à ses effets. Les déplacements sont notamment ancrés dans cette dernière.

### **Au regard de la situation de la mobilité en Martinique, comment la DEAL intervient-elle ?**

Bien que l'offre de service des transports en commun continue de s'améliorer, la voiture reste le mode de déplacements le plus utilisé; avec pour conséquence une congestion routière insoutenable et des dommages sur la santé humaine, animale et végétale en lien avec la pollution.

La DEAL est le relais local du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires qui vise à mobiliser et accompagner, y compris financièrement, les acteurs martiniquais de la mobilité.

### **Comment la DEAL accompagne pour mettre en œuvre la loi LOM en Martinique?**

La mise en œuvre de la loi LOM conduit la DEAL à accompagner les collectivités et les employeurs dans les champs de la gouvernance, de l'accessibilité, du numérique et des mobilités et particulièrement sur les sujets suivants :

- En matière de gouvernance, la Martinique est dotée d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) unique qu'est Martinique Transport (MT) qui dispose des compétences pour agir sur le territoire en matière de transports terrestres, maritimes, de passagers et de marchandises. Elle perçoit à ce titre le versement mobilité, assis sur la masse salariale des employeurs du territoire et contribuant au financement des services de mobilité. La DEAL accompagne MT dans son obligation d'élaborer un plan de mobilité qui va définir les stratégies de mobilité en réponse aux différents enjeux (par exemple limiter l'étalement urbain, développer les mobilités partagées actives et faciliter la mobilité des publics les plus fragiles). Le conseil d'administration de MT a délibéré et adopté l'engagement des études en vue de l'élaboration du plan de mobilité le 10 mars 2022.
- En matière d'accessibilité, la DEAL incite MT à faciliter et améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics pour les personnes à mobilité réduite. Elle accompagne également les collectivités territoriales dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

- En matière de numérique, la loi LOM dispose que l'ensemble des données statistiques (arrêts, horaires, tarifs, accessibilité aux personnes handicapées et dynamiques (horaires en temps réel, perturbations, etc) soient ouvertes afin de stimuler et créer des opportunités de mise en place de nouveaux services.

### Quels sont les principaux projets en cours ?

La DEAL porte également l'appel à projets national relatif aux transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux. La CTM, lauréate pour son projet des extensions des lignes existantes du TCSP, bénéficiera d'une subvention de l'État de 22 M€. La CACEM, lauréate pour son projet d'apponement maritime de l'Étang Z'Abriots, bénéficiera d'une subvention de l'État de 210 000 €.

L'État soutient également financièrement, dans le cadre du plan de relance 2021, l'octroi de subventions, au titre de la mesure «mobilité du quotidien» pour la réhabilitation des sentiers pédestres et de randonnées portée par la CACEM, ainsi que la création de connectivités piétonnes dans trois collectivités pour un montant de 850 000€.

D'autres mesures que la DEAL soutient :

- l'apprentissage de la pratique du vélo aux enfants à l'école primaire en lien avec le référent Savoir Rouler à Vélo de la DRAJES,
- l'élaboration de Plans de Déplacements d'établissements Scolaires, Plans de Mobilité Entreprises/Inter-Entreprises,
- l'accompagnement de la ville de Fort-de-France au

développement d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE),

- la communication auprès des transporteurs de voyageurs, dans un premier temps, en lien contractuel avec MT, dans leur obligation de renouveler progressivement leur parc en recourant aux énergies décarbonées.

Une expérimentation est également soutenue par la DEAL vis-à-vis des autorités investies du pouvoir de police de la circulation, dans leur démarche visant à ouvrir les voies réservées aux transports en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants ou aux véhicules à très faibles émissions.



Photo de référence piste cyclable : voie régionale entre le Port et la Possession (La Réunion)  
Source : Atelier extérieur

## 7. EDF en Martinique s'est dotée d'un Plan De Mobilité Employeur

Fin 2021, EDF en Martinique a mis en place son Plan de Mobilité Employeur (PDME) pour la période 2022-2024. Il s'inscrit dans l'accord sur la mobilité durable pour ses salariés signé au niveau du Groupe en 2019. Ces accords témoignent d'un engagement concret de Responsabilité Sociale d'Entreprise (RSE) pour répondre aux enjeux de transition énergétique, de santé publique et d'efficacité (moins se déplacer et/ou modifier ses modes de déplacement).

Le Plan de mobilité est l'instrument principal pour réfléchir et agir au niveau local afin de faire évoluer les manières de se déplacer et de favoriser en particulier les modes de transport alternatifs à l'usage individuel de la voiture.

### Un plan pour les sites de Fort de France

L'entreprise, qui compte au total 531 collaborateurs en Martinique, a mis en place ce plan pour ses quatre sites situés à Fort-de-France. Sont concernés : le site des Cascades (119 collaborateurs), celui de Sainte Thérèse (88 collaborateurs), le Siège d'EDF en Martinique (113 collaborateurs) et celui de la Centrale de Pointe des Carrières (90 collaborateurs).

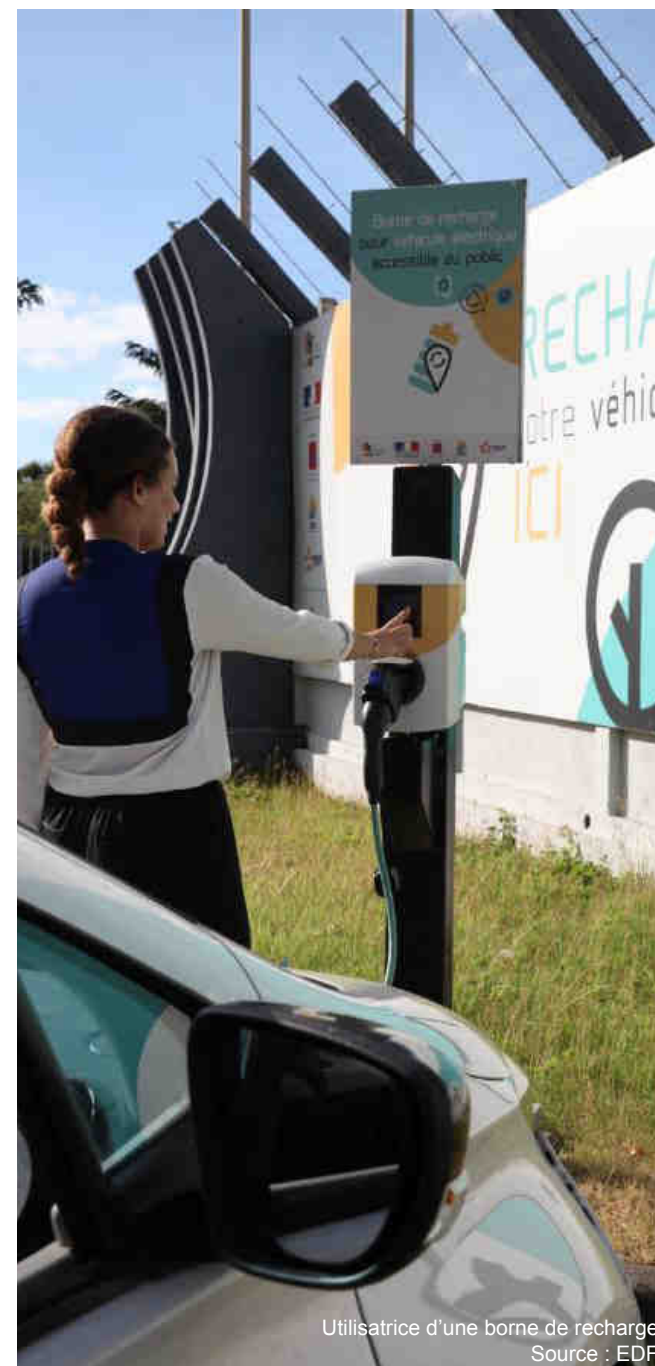
63% des salariés concernés sont domiciliés sur la zone Fort-de-France, Lamentin, Schoelcher et Ducos.

### Une démarche qui embarque les salariés

Lors de l'élaboration du plan de mobilité durable, les collaborateurs des entités concernées ont examiné les thématiques suivantes, en prenant en compte la nature de leurs activités, leur implantation et leur contexte local:

- La promotion des modes de déplacement respectueux de l'environnement : marche, transports en commun, co-voiturage, autopartage, voiture électrique, navigation nautique ;

- Pour les trajets domicile-travail, et en particulier la mise en place d'un service de co-voiturage organisé :
  - pour les déplacements professionnels des salariés ;
  - pour les déplacements personnels des salariés (dépose d'enfants auprès des établissements scolaires, activités extra scolaires, ...) ;
  - pour le transport des équipements et matériels.
- La mise en place des différentes modalités de travail à distance : télétravail régulier ou occasionnel ;
- Les actions locales possibles en termes d'accompagnement non financier, pour faciliter le changement de domicile afin de se rapprocher du lieu de travail ;
- L'étalement des horaires d'arrivée et de départ des sites de travail ;
- L'usage des réunions à distance ;
- En cas de circonstances exceptionnelles (grèves, phénomènes météorologiques majeurs, pics de pollution ...), la mise en place du travail à distance ;
- La communication et l'accompagnement des salariés et des équipes de travail dans l'évolution de leurs pratiques.



Utilisatrice d'une borne de recharge  
Source : EDF

## Un plan qui illustre les engagements du Groupe EDF

Le Groupe EDF s'est doté d'une raison d'être : Construire un avenir énergétique neutre en CO2 conciliant préservation de la planète, bien-être et développement grâce à l'électricité et à des solutions et services innovants. « Avec ce plan, EDF en Martinique est parfaitement en phase avec les engagements du Groupe pour lutter contre le changement climatique dont nous voyons tous les jours les effets en Martinique », indique Patrick Pognon, responsable de la conception et du déploiement de ce plan.

En se déplaçant moins et mieux, l'objectif majeur est de réduire les émissions de CO2. Le transport est en France (incluant les territoires d'Outre-Mer), le premier secteur émetteur, particulièrement du fait des voitures qui représentent plus de 70% des trajets domicile-travail. Il s'agit aussi de gagner en efficacité en réduisant le temps perdu dans les déplacements et bouchons.

### Quels sont les leviers d'actions pour modifier et réduire les déplacements professionnels et les trajets domicile-travail ?

Afin de réduire l'empreinte carbone, de favoriser les changements de comportement de mobilité et d'améliorer la qualité de vie au travail des salariés, les engagements d'EDF en Martinique se traduisent notamment au travers du renforcement la mobilité durable dans les déplacements en cherchant à développer et favoriser l'utilisation de la voiture électrique et/ou hybride, les transports collectifs et le covoiturage ainsi qu'au travers de l'organisation du travail afin de limiter les déplacements (salariés et visiteurs comme les prestataires de l'entreprise) et réduire leur impact environnemental (télétravail, réunions à distance...). Plus globalement ce Plan de Mobilité Durable permet de définir et mettre en œuvre des actions concrètes et tangibles visant à :

- Limiter les déplacements des salariés d'EDF en Martinique ;
- Contribuer à la réduction et à l'étalement du trafic routier et à la remise en cause de la place dominante de la voiture dans les déplacements, tant sur les trajets domicile-travail que professionnels ;
- Diminuer les émissions polluantes du Groupe EDF et dans le cas précisé de EDF en Martinique par souci de contribuer à la transition énergétique et à l'amélioration de la santé publique et de la santé des salariés ;
- Développer l'usage des modes de transport plus respectueux de l'environnement pour les trajets domicile – travail et les déplacements professionnels ainsi que pour le transport des matériels ;
- Faciliter le changement de domicile de salariés souhaitant se rapprocher de leur lieu de travail par un accompagnement non financier.

Au-delà des grands principes, des mesures concrètes sont d'ores et déjà en place :

- Le co-voiturage avec la mise en place depuis 2020 du forfait mobilité durable, pour le conducteur et passager ;
- La mobilité électrique avec des tarifs et offres négociés avec des constructeurs automobiles pour l'achat et la location longue durée de voitures 100% électriques ou hybrides rechargeables ;
- Une offre de financement attractive et facilement mobilisable (L'entreprise propose à ses salariés une offre de financement pour aider à l'acquisition de ces nouveaux modes de transport.) ;
- La mise en place de bornes de recharge sur les sites.



Véhicule électrique en station de recharge  
Source : EDF

## 8. Fort-de-France élabore son Plan de Déplacement de l'Administration

Luc BERGERON, chef de service déplacements et stationnement, chargé de la mobilité durable

**La Ville de Fort de France s'est engagée depuis 2015 dans l'élaboration de son Plan de déplacement de l'Administration (PDA) avec pour objectif d'« inciter le personnel à réduire l'usage du véhicule individuel au profit d'autres modes de transport moins polluants.**

Le Plan de Déplacement de l'Administration (PDA), appelé maintenant Plan de Mobilité (PDM), est une démarche volontariste de la Ville de Fort de France lancée en 2015 dans le cadre des actions menées dans son Plan Climat Énergie Territorial (PCET). C'est une des actions incitatives du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la Martinique élaboré en 2013. Le Plan de Mobilité est devenu obligatoire depuis le 01/01/2018, pour les entreprises de plus de 100 salariés, par la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17/08/2015. Le PDA de la Ville de Fort de France a été validé par des Délibérations du Conseil Municipal en 2015 et 2018, en particulier, pour valider un plan de financement. Le coût de l'étude, 41 000 € HT, est financé à 70 % par l'ADEME, 25 % par la CTM et 5 % par la Ville.

Un groupement de bureaux d'études (INDIGO et VERDET) a été sélectionné pour assister la Ville pour l'élaboration de son PDA avec la particularité d'être multi-sites (8 sites), avec un suivi par un comité technique (COTECH) et un comité de pilotage (COPIL) regroupant toutes les parties prenantes.

Le groupement de bureaux d'études ont réalisé, entre 2018 et 2019 :

- un état des lieux avec en particulier une analyse des déplacements à partir des fichiers de domiciliation



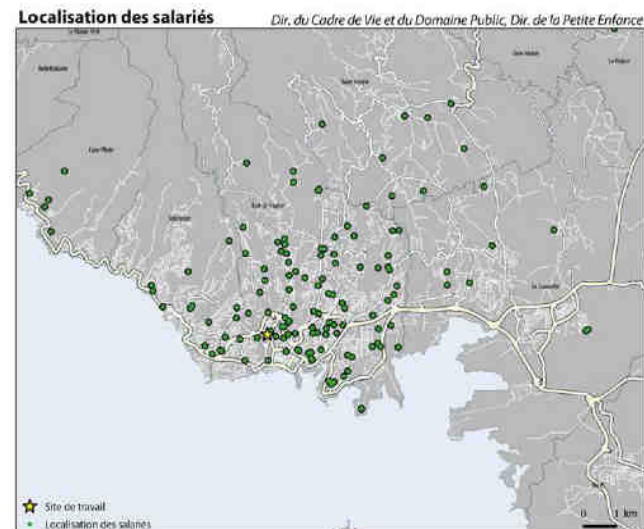
Source : Ville de Fort-de-France

des salariés et des pratiques réelles de déplacements à partir d'enquêtes,

- un diagnostic prospectif avec la mise en oeuvre d'ateliers regroupant un panel d'agents.

Les missions du groupement se sont interrompues entre 2019 et 2021 et la dernière phase prévue pour le suivi du plan d'actions et l'évaluation se fera en interne avec la mise en oeuvre du plan d'actions. Quatre thématiques principales ressortent du plan d'actions :

- le covoiturage,
- le transport en commun,
- les modes actifs (la marche et le vélo),
- l'organisation du travail (télétravail et flexibilité des horaires).



Source : Ville de Fort-de-France

La mise en oeuvre du plan d'actions, prévue sur une durée de 3 ans, doit se faire en tenant compte des capacités financières de la Ville, et il est prévu à court terme les actions suivantes :

- **Le covoiturage**

Le covoiturage a un fort potentiel pour les agents de la ville car son personnel a des horaires fixes et les parcours peuvent être compatibles. Mais il nécessite de l'information et une mise en relation entre les personnes désirant covoiturer.

La CACEM a développé une application numérique pour son personnel qui est en test depuis le mois de juin 2022 pour une durée de une année. Il est prévu d'ici fin 2022 de proposer aux agents de la Ville de tester aussi cette application ce qui permettra d'augmenter le nombre d'utilisateurs pour la phase test. Une communication suivi d'ateliers de formation sur l'utilisation de l'application seront réalisés sur les différents sites de la Ville pour développer la pratique.

L'application permettra d'avoir en temps réel le bilan des covoiturages réalisés. Pour sécuriser cette pratique en cas d'impossibilité pour le covoitreur d'assurer le retour, il est prévu de permettre l'utilisation d'un véhicule de service pour le retour à domicile des covoiturés.

- **Les transports en commun**

La plupart des sites de la Ville sont bien desservis par le transport en commun (bus, TSCP, navettes maritimes). Le TSCP, en particulier, est un moyen de transport moderne, confortable, bien cadencé et il est associé à des parkings relais.

Pour lever les freins sur son usage, des tests gratuits seront organisés pour le personnel de la Ville avec un parcours jusqu'au Centre de Maintenance au Lamentin et une visite de ce dernier. Ça sera aussi l'occasion de présenter toute l'offre de transport en commun aux agents.

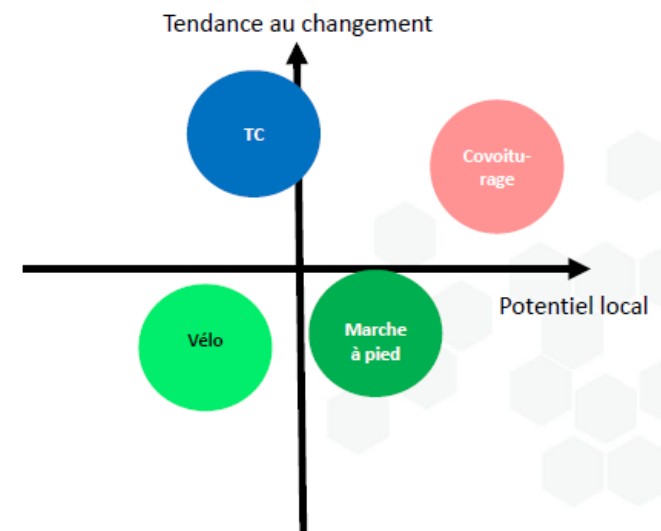
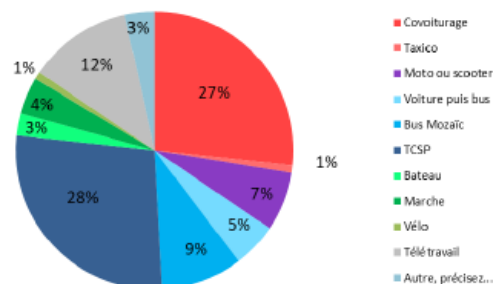
## Les marges de manoeuvre par mode de déplacement

- **Ouverture au changement des agents se rendant seuls en voiture au travail :**

- 41% négative
- 25% plutôt négative
- **25% plutôt positive**
- 9% positive

- **Plus d'1/3 des agents envisagent une solution alternative à la voiture**

Solutions envisagées par les agents favorables à d'autres solutions



2018

PLAN DE MOBILITÉ VILLE DE FORT-DE-FRANCE

11



- **La marche**

Elle doit être systématisée pour les trajets courts (1 à 2 km), en particulier en articulation avec le transport en commun. Ce point pourra être abordé avec les agents lors des tests du TSCP (marche entre les sites et la station du TSCP).

- **Le vélo**

C'est le moyen de déplacement le plus adapté pour les parcours entre 2 et 5-10 km. Le vélo à assistance électrique (VAE) permet un accès plus facile à ce mode de déplacement et est adapté à notre territoire. De plus la Ville, qui ambitionne de réaliser un réseau cyclable

cohérent, continu, jalonné, attractif et sécurisé, véritable alternative à la voiture, est lauréat d'un appel à projet régional «Fonds mobilités actives – Aménagements cyclables» dont les premiers aménagements doivent voir le jour fin 2023.

Avec l'association ECOMOBIL qui possède une flotte de vélo classiques et à assistance électriques ainsi qu'un atelier mobile d'entretien de vélos, des séances de remise en selle seront organisées sur les différents sites de la Ville (Bâtiment Administratif, Centre Technique de la Trompeuse, Ermitage, Stade de Dillon). Ces séances seront l'occasion de lever les freins à la pratique du vélo avec le test d'un parcours en vélo, éventuellement de

faire une révision des vélos pour les agents qui en possèdent un et de communiquer sur l'aide pour l'achat d'un VAE à hauteur de 300 € sous conditions de ressources des agents (revalorisation du bonus vélo à partir du 15/08/2022). Les différents sites de la Ville vont veiller à proposer un stationnement sécurisé pour les vélos (Décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments, entrant en vigueur le 26/12/2022), ainsi que des vestiaires et douches.

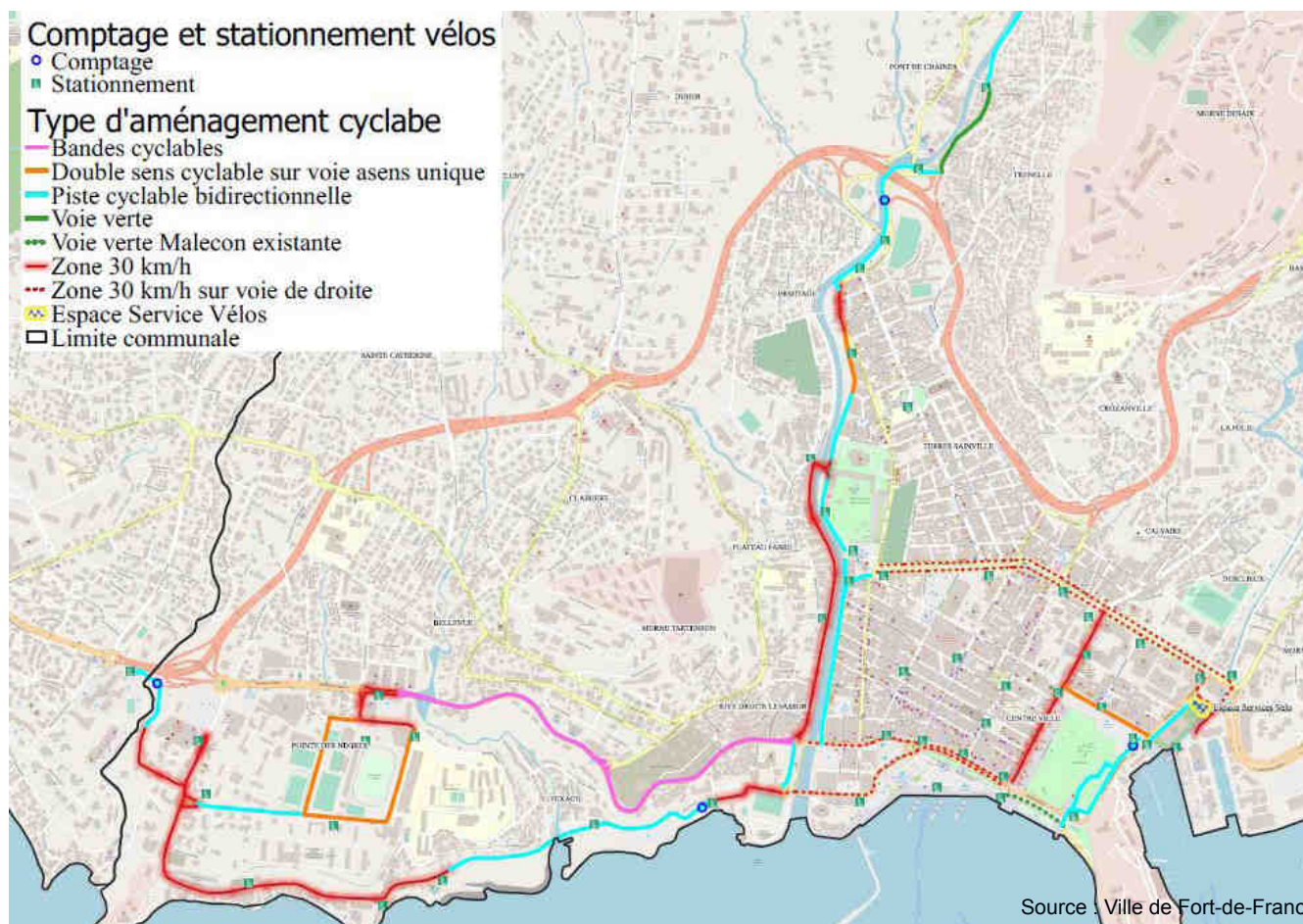
- **Le télétravail :**

Le télétravail permet de limiter ses déplacements en travaillant à domicile 2 à 3 jours par semaine. Il a été testé et organisé avec la crise du Covid19. La Ville doit le pérenniser et mieux l'organiser pour tous les agents volontaires.

**Propositions d'actions à plus long terme (2023-2024)**

Incitations financières avec une budgétisation à partir de 2023 :

- Prise en charge de 50 % des titres d'abonnements (mensuel ou hebdomadaire) de transports en commun (TCSP-Bus, Navettes Tropicales), c'est une obligation réglementaire avec le décret n° 2010-676 du 21 juin 2010 instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués par les agents publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail,
- Forfait Mobilité Durable : ce forfait a été instauré pour les Collectivités Territoriales par le décret n° 2020-1547 du 09 décembre 2020 relatif au versement du forfait mobilités durables dans la fonction publique territoriale. Son montant est plafonné à 200 € par an pour tout agent qui justifie leur déplacement entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur cycle ou cycle à pédalage assisté personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage, plus de 100 jours par an. Il est pour le moment exclusif de



la prise en charge de 50 % des titres d'abonnements (mensuel ou hebdomadaire) de transports en commun,

- Flotte de Vélos à Assistance Électrique (VAE) et de vélo-cargos : La Ville pourrait se doter d'une flotte de vélo à Assistance Électrique, disposés sous le préau du bâtiment administratif, avec une zone de stationnement équipée de bornes de recharges électriques (alimentées par la centrale photovoltaïque), permettant de réaliser les déplacements sur une bonne partie du territoire de FORT DE FRANCE. Ces VAE pourraient aussi servir aux déplacement domicile-travail pour les gents qui le souhaitent sur une durée

limitée (quelques mois) pour tester et inciter à l'achat d'un VAE. De même des vélo-cargo à assistance électriques permettrait par exemple des interventions en Centre Ville par certains services (petites réparations de voiries, signalisation, nettoyage, espaces verts, ...etc). Il est envisagé l'achat de 1 à 2 vélo-cargos pour les services volontaires pour tester le vélo-cargo. Une étude pour l'achat d'une flotte de 10 VAE et 1 à 2 vélo-cargos est en cours avec les subventions de l'ADEME et d'autres partenaires.

## 9. ECO MOBIL développe « TI B'KAN » son programme de promotion de la pratique du vélo

Rémy RANO, Animateur mobilité durable et inclusive - Eco Mobil

L'association ECO MOBIL a amorcé cette année plusieurs animations autour de la mobilité durable et inclusive avec notamment la création de l'activité Ti B'Kan qui consiste à promouvoir la pratique du vélo au sein d'un public le plus extensible que possible.

### Qu'est-ce que Ti B'kan ?

Depuis le début de l'année, un panel d'actions centrées autour de la thématique du vélo a été mis en place par l'association ECO MOBIL sous l'égide « Ti B'kan » (petite bécane en créole). Il s'agit de sensibiliser la population locale à un mode de déplacement dit de « mobilité douce », c'est-à-dire plus soucieux de l'environnement que les véhicules à moteur thermique.

L'objectif assumé est la réduction des émissions de gaz à effet de serre associées à la transportation des biens et personnes en faisant passer la part modale du vélo de 2% à 9% sur le plan national à l'horizon 2024.

Le projet d'ECO MOBIL est d'ailleurs en partie financé par l'ADEME, l'agence nationale de la transition écologique. Le corollaire réside dans la volonté de remettre en selle le maximum de personnes, et ce quel



Journée de mobilisation Ti B'Kan  
Source : ECO MOBIL

que soit leur niveau. En effet, l'écomobilité concerne tout un chacun et les effets sur la santé sont non négligeables. Cela doit se traduire sur le terrain par des solutions concrètes qui doivent toucher des populations diverses.

Ti B'kan c'est la mise en place d'animations vélo en partenariat avec la ville de Fort-deFrance. En premier lieu, dans le cadre du Contrat de Ville établi avec la mairie de Fort-de-France, chaque dernier samedi de chaque mois ont été proposées des activités dans les différents quartiers de la capitale martiniquaise.

Elles consistent notamment à remettre en selle les personnes ne pratiquant pas de manière régulière le vélo, voire d'apprendre à ceux qui n'en ont jamais fait, et ce au sein d'une piste cyclable dédiée et sécurisée ou une portion de route bloquée, également dédiée. Par ailleurs, les pratiquants ont eu la possibilité d'essayer

des vélos à assistance électrique ou encore d'être initié à la réparation de vélos, ce qui permet de lever les craintes liées au manque de pratique que les néophytes ou cyclistes peu confirmés peuvent exprimer. Les dernières éditions ont même initié des randonnées à vélo d'une dizaine de kilomètres au sein du centre-ville et des quartiers avoisinants.

Ti B'kan intervient également au sein des autres communes de Martinique. La plupart des activités précitées ont également été réalisées par Ti B'kan au sein d'autres communes de la Martinique. Le mois de mai notamment, « mai à vélo » oblige, fut riche en événements. Ainsi, l'équipe d'ECO MOBIL fut présente aux Anses d'Arlet, au Gros Morne, à Saint-Joseph, à Saint-Esprit et au Vauclin notamment. Au sein de ces territoires, la demande de formation à l'auto-réparation de vélo est forte ainsi que l'engouement pour l'essai des vélos à assistance électrique.



## Les scolaires ne sont pas oubliés

Le 16 et 17 mai 2022, les élèves de seconde du lycée Schoelcher ont pu essayer les vélos à assistance électrique et ainsi découvrir ou redécouvrir pour certains ce moyen de locomotion qui pourraient desservir dans un futur proche leur trajet domicile-établissement. Ti B'kan s'est également déployé en milieu scolaire sous l'initiative « Cités Éducatives » au sein du collège Aimé Césaire, aux Terres Sainville. Les élèves ont pu participer à des ateliers portant sur la réparation, sur l'initiation à la conduite du vélo mais aussi sur la prévention routière. A terme, il s'agit de dupliquer cette expérience au sein d'autres établissements volontaires.

## Le futur de Ti B'kan

A travers TI B'kan, ECO MOBIL souhaite impulser une culture vélo inclusive et durable, et donc miser sur un avenir plus respectueux de l'environnement. Cela passe, entre autres par l'entretien de l'outil phare que constitue le vélo. Ainsi, un atelier réparation/recyclerie consacré au vélo a été inauguré sur le site de Mangot Vulcin afin d'accueillir les particuliers souhaitant faire don de leurs vieux véhicules en vue d'une revalorisation, ou bien ceux qui veulent tout simplement faire réparer leur vélo moyennant une maigre compensation.

Outre l'aspect entretien et réparation, Ti B'kan souhaite encourager la pratique du vélo en s'impliquant davantage sur le créneau vélo électrique à assistance électrique ou encore celui des vélos-cargo et rester à jour des innovations en la matière, en attendant que les infrastructures tels que les stations d'accueil ou les pistes cyclables soient déployées sur le territoire martiniquais par les autorités compétentes.



Journée de mobilisation Ti B'Kan  
Source : ECO MOBIL



Journée de mobilisation Ti B'Kan  
Source : ECO MOBIL



Journée de mobilisation Ti B'Kan  
Source : ECO MOBIL

## 10. La DEAL Martinique accompagne les collectivités dans le développement des infrastructures cyclables

Laurent BRINO, adjoint au chef de service mobilité/transport de la DEAL

La DEAL Martinique a sollicité depuis 2019 plusieurs communes de Martinique afin qu'elles se portent candidates aux solutions d'aménagement prévus dans le cadre du plan vélo et mobilités actives. Ce dernier vise à augmenter la part modale des modes actifs en s'appuyant sur des infrastructures sécurisées. Les premiers résultats sont déjà palpables avec des projets de tracés cyclables d'ores et déjà programmés.

### Un plan national pour encourager le recours quotidien au vélo

Pour accompagner et encourager les Français à choisir plus régulièrement le vélo comme mode de transport au quotidien, l'État a lancé le plan vélo et mobilités actives.

Ce plan vise à améliorer et développer les aménagements cyclables de qualité, à lutter contre le vol, à créer un cadre incitatif notamment financier reconnaissant l'usage du vélo, mais aussi au développement d'une culture vélo en généralisant notamment l'acquisition du savoir rouler à l'école élémentaire, ce dans tous les territoires.

L'objectif est de tripler la part du vélo dans les déplacements des Français, pour atteindre 9 % d'ici 2024 (0,3 % en 2014 en Martinique).



Pertinent pour les déplacements inférieurs à 5 ou 10 km, non-polluant, peu coûteux, accessible à tous et bon pour la santé, le vélo et le vélo à assistance électrique ont de nombreux avantages pour les utilisateurs et la collectivité :

- La santé : La pratique du vélo permet de prévenir les pathologies comme l'obésité, le diabète ou les maladies coronariennes.
- La transition écologique et énergétique : le vélo offre une alternative pertinente à la voiture pour de nombreux trajets et apporte une contribution à la réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques.
- L'attractivité des villes : l'usage du vélo permet de libérer des espaces publics précieux au cœur des villes, améliore la qualité de vie et dynamise le commerce de proximité.
- Le moindre coût : le vélo est le moyen de transport mécanisé le plus économique, son coût est très faible, comparé à la voiture.
- La création d'emplois : un tiers des vélos vendus sont assemblés en France.

### La dynamique de création d'aménagements cyclables en Martinique

La Martinique dispose à ce jour d'une dizaine de kilomètres d'aménagements cyclables, morcelés sur plusieurs territoires communaux.

Grâce aux soutiens financiers massifs de la CTM et de l'État, sept collectivités vont pouvoir développer des itinéraires cyclables continus et sécurisés sur leur territoire. Il s'agit des villes de Sainte-Anne, Les Anses d'Arlet, La Trinité, Le Vauclin, Fort-de-France, Le Diamant et Basse-Pointe.

Ces projets, d'environ cinq kilomètres chacun, doteront l'île d'environ trente-six kilomètres d'aménagements cyclables supplémentaires en 2024 pour un coût d'environ huit millions d'euros.

Cette dynamique engagée devrait se poursuivre pour former un maillage qui sera déterminé dans un prochain schéma directeur des itinéraires cyclables martiniquais.

## Les projets d'infrastructures cyclable retenus :

- Saint-Anne

Réhabilitation des tronçons existants et créations de sections manquantes qui permettront de relier des pistes déjà existantes sur un nouveau linéaire de 2,3km sur deux sections. Date prévisionnelle de mise en service: 11/2023. Montant prévisionnel de l'opération (HT) : 1 380 938 €

- Les Anses d'Arlet

Création de deux pistes bidirectionnelles, la première 4 km (quartier cassière-grande anse) et la seconde 1.6 km (rue des pêcheurs-ancienne carrière. Date prévisionnelle de mise en service : 01/2024. Montant prévisionnel de l'opération (HT) : 2 592 500 €

- Basse-Pointe

Création d'une piste cyclable de 5 km (rond point du poteau-maison d'Aimé Césaire). Date prévisionnelle de mise en service : 09/2024. Montant prévisionnel de l'opération (HT) : 724 940 €

- Fort-de-France

Quartiers ouest principalement : divers aménagements composés de bandes et pistes cyclables. Date prévisionnelle de mise en service: 12/2023. Montant prévisionnel de l'opération (HT) : 690 000 €



- La Trinité

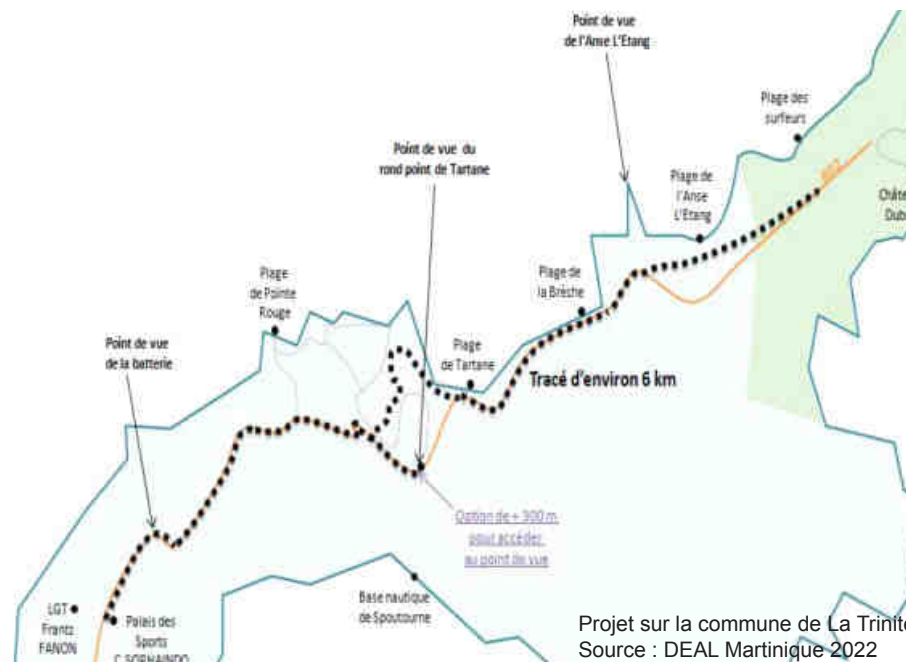
Création d'un aménagement cyclable d'environ 6 km, entre les quartiers Beauséjour et Tartane situés sur la presqu'île de la Caravelle. Date prévisionnelle de mise en service : 06/2025. Montant prévisionnel de l'opération (HT) : 1 200 000 €

- Le Diamant

Création d'aménagement décomposé en 4 sections sur 3,1km : 1 zone 30, une voie verte, des pistes unidirectionnelles et bidirectionnelle. Date prévisionnelle de mise en service : 06/2024. Montant prévisionnel de l'opération (HT) : 1 287 000 €

- Le Vauclin

Création d'une voie verte et de bandes cyclables le long des axes du bourg et de deux pistes cyclables en entrée de ville. Date prévisionnelle de mise en service: 12/2024. Montant prévisionnel de l'opération (HT) : 206 025 €



## 11. Parole d'acteurs, améliorer l'offre de mobilité dans les communes

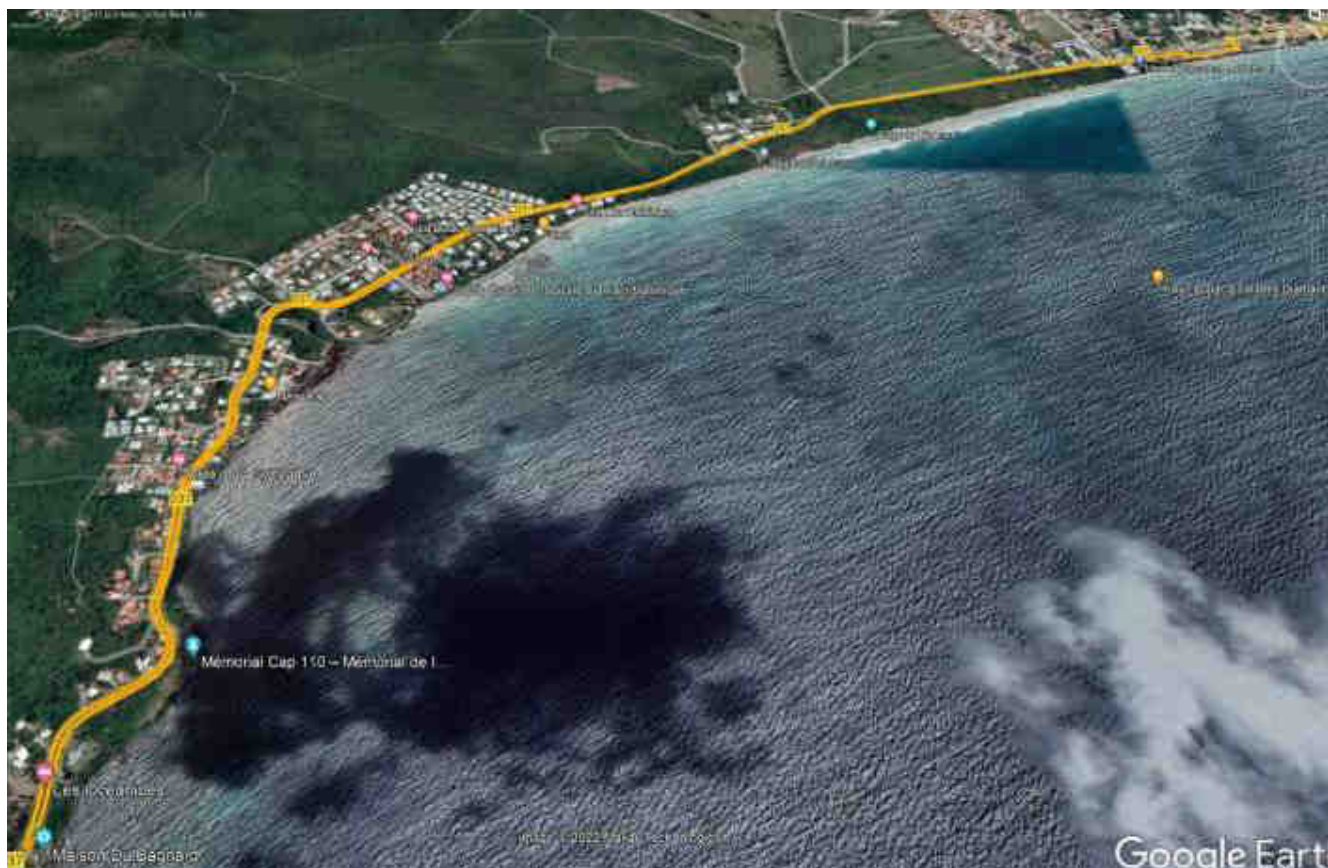
Témoignage d'Hugues TOUSSAY, maire du Diamant



***Comment envisagez-vous d'améliorer la mobilité quotidienne des Diamantinois?***

La mobilité urbaine fait selon moi partie des grands enjeux auxquels nos communes sont confrontées pour lutter contre toutes les nuisances et les attaques contre l'environnement.

D'abord, au niveau de l'intercommunalité, je rappelle que nous avons commencé dès la fin de l'année 2010 à mettre en place le transport urbain pour proposer à la population un mode de transport collectif, qui n'existait pas dans le sud, afin de limiter l'utilisation des véhicules.



Projet d'infrastructure cyclable sur la commune du Diamant  
Source : DEAL

Une deuxième action importante, toujours avec l'appui de l'Espace Sud, a été de mettre en place sur le diamant un sentier pédestre de près de 16 km qui s'étend de Taupinière jusqu'au cap 110. Il s'agit de favoriser la marche et ainsi et contribuer au mieux vivre.

Enfin, nous avons répondu cette année à un appel à projets «aménagements cyclables» lancé par l'Etat en octobre 2021. Notre projet a été retenu par la préfecture. Il consiste à réaliser une piste cyclable qui s'étend de l'anse Cafard au centre-bourg. Voilà quelques unes

des actions concrètes que nous avons menées pour favoriser la mobilité d'aujourd'hui et de demain.

J'invite vraiment les communes qui n'ont pas engagé cette réflexion à mettre en place des infrastructures et des projets pour le développement de la mobilité active. Outre les effets positifs sur l'environnement, cela contribue également à l'amélioration de la santé des habitants.

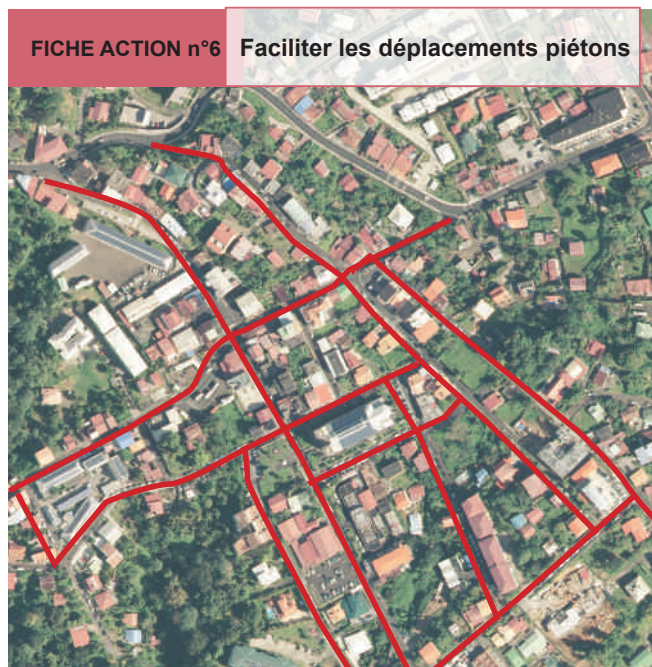
## 12. L'intégration des enjeux de mobilité dans les démarches de revitalisation des centres-bourgs

Tatiana BOUCHER, chargée d'études - paysagiste DPLG  
Maylis DOUTRELOUX, assistante d'études - urbaniste  
Guillaume SERRIS, chargé d'études - urbaniste

Dans le cadre de ses travaux portant sur les bourgs, l'ADDUAM conçoit des plans guides de revitalisation. Documents pré-opérationnels, ils proposent une stratégie globale de réaménagement déclinée en fiches actions. Sur le plan de la mobilité, l'ADDUAM s'attache à promouvoir une mobilité douce et partagée, avec un accent particulier sur la marchabilité et la requalification de poches de stationnement. Pour y parvenir, les préconisations portent sur un travail fin de couture avec l'espace public, en récupérant des linéaires pour les liaisons piétonnes ou des délaissés urbains pour le stationnement.

### Saint-Joseph : accompagner le repérage dans les parcours piétons pour relier le bourg aux quartiers environnants

La commune de Saint-Joseph fait face à une dévitalisation de son bourg depuis près de 10 ans. Cela se traduit par une déprise commerciale avec la fermeture d'enseignes, une augmentation de la vacance et la dégradation du patrimoine bâti et des espaces publics. Comme de nombreuses communes périurbaines, l'urbanisation a privilégié le «tout voiture». Les ateliers et les échanges avec les services de la ville et la population ont permis de définir plus précisément les besoins et moyens nécessaires pour redynamiser le bourg. Un des axes stratégiques est d'accompagner les mobilités et le repérage des parcours. Une des actions préconisées a pour objectif de faciliter les déplacements piétons à travers le bourg en liaison avec les quartiers environnants.



### Objectifs visés et résultats attendus

- Aménager un environnement favorable au développement de la marche à pied dans le bourg et sécuriser les déplacements piétons à partir des lieux de stationnement jusqu'aux commerces et aux lieux emblématiques du bourg ;
- Faciliter l'accessibilité du coeur de bourg en proposant des itinéraires fonctionnels, et de qualité invitant à la découverte du patrimoine qui traverserait les espaces publics emblématiques et différentes ambiances paysagères ;
- Renforcer l'identité du centre bourg dès les entrées et tout au long de sa traversée ;
- Obtenir des espaces conformes aux règles d'accessibilité en vigueur notamment concernant l'accessibilité des PMR.

### Principes de l'action - recommandations

- Utilisation de revêtement de qualité, avec de préférence des matériaux de provenance locale ;
- Utilisation d'un mobilier urbain de qualité, en lien avec l'image de la commune ;
- Veiller à la richesse des espaces piétons grâce au végétal (essences locales) : écran visuel, ombrage, oxygénation de l'air ;
- Penser à la mise à distance de l'automobile ;
- Largeur de trottoir réglementaire : 1.40m libre de tout obstacle (1.20m toléré ponctuellement) ;
- Mise en place un éclairage nocturne ;
- Etablissement d'un plan piéton (lisibilité des itinéraires, temps de déplacement).



Proposition de réaménagement d'une voie  
Source : ADDUAM - plan guide de revitalisation bourg de Saint-Joseph



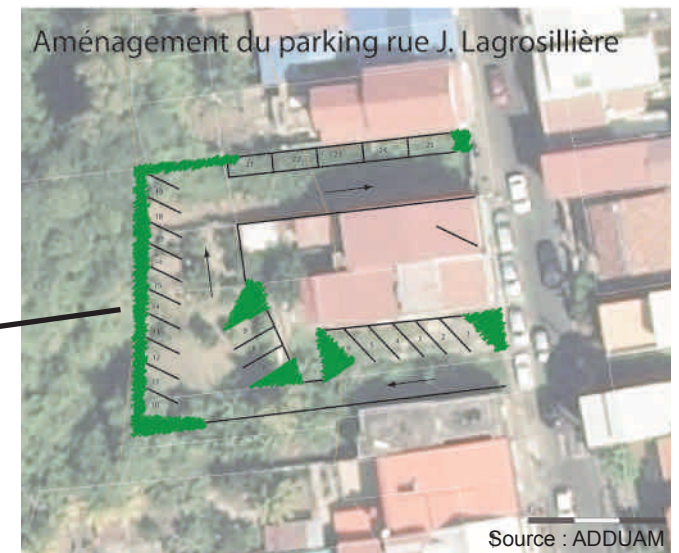
**La Trinité : renforcer le dynamisme économique en aménageant le centre-ville comme support de cheminements piétons**

La commune de La Trinité, en tant que pôle administratif et économique, attire quotidiennement un nombre conséquent de visiteurs pour la plupart motorisés.

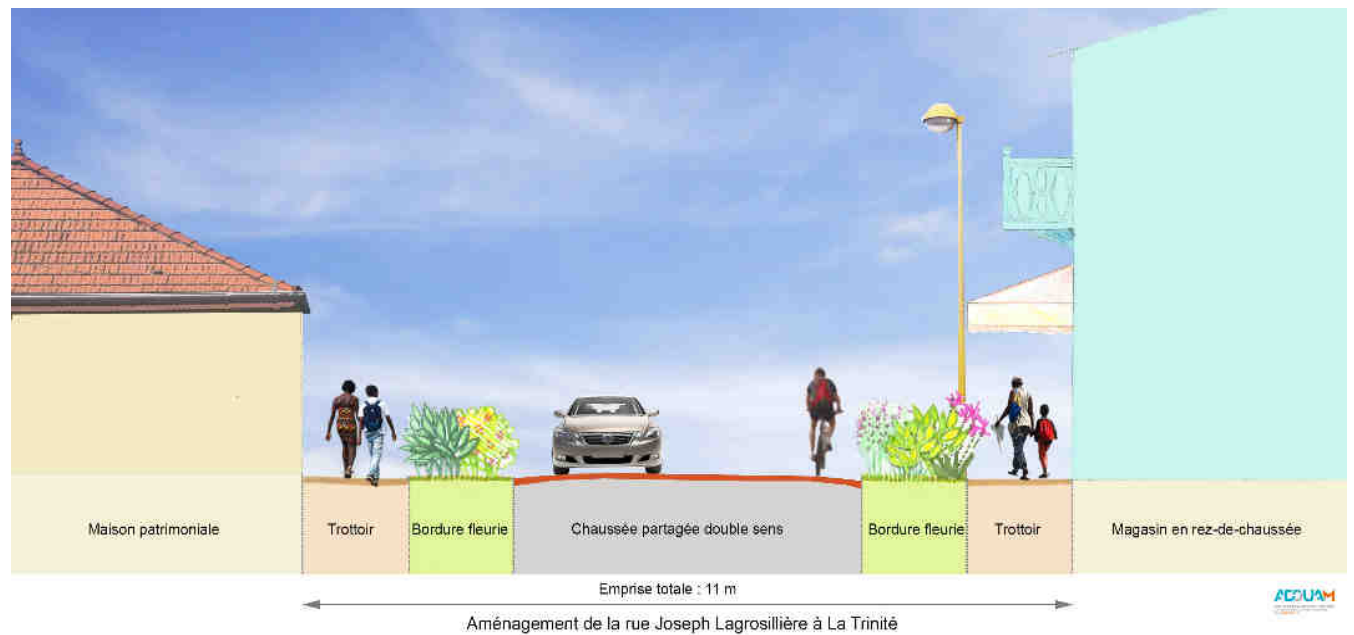
Au vu de la topographie particulièrement plane et pouvant s'appuyer sur l'existence de nombreuses rues piétonnes, l'ADDUAM a préconisé d'orienter les aménagements vers une mobilité douce et partagée en concevant le centre-ville comme support de parcours piétons.

Colonne vertébrale de ce parcours, la rue J. Lagrosillière fera également l'objet d'un réaménagement. Longue de plus de 500 mètres, elle est un axe structurant accueillant de nombreuses activités économiques et administrations. La configuration de cette rue et la coexistence des activités entraîne de nombreux conflits d'usages qui participent à sa congestion.

L'action préconisée consistera à améliorer la fluidité de la rue au bénéfice des modes actifs, tout en renforçant son dynamisme commercial. Cela passera par la requalification de la voirie et au-delà, par la requalification du cadre urbain.



*Simulation de capacité de places de parking supplémentaires sous condition d'acquisitions foncières et estimation de l'impact sur le stationnement longitudinal de la rue J. Lagrosillière*



## Le Vauclin : affirmer des itinéraires, croisant efficacité et agrément, par la valorisation des wets

La commune du Vauclin présente une organisation naturelle unique qui s'organise entre océan et rivière et entre morne et prairie.

Le bourg historique s'est développé sur un petit morne et présente une trame viaire d'axe Est/Ouest, du bourg à l'océan, dont le gabarit inapproprié aux véhicules, occasionne des difficultés de traversée. Depuis son élargissement urbain, éclatant en plusieurs polarités les différents équipements publics, la circulation Nord/Sud est difficile et contrariée.

En réponse à cette situation, un réseau très important de ruelles, les « wets » véritables raccourcis piétons, strie le centre historique et permet de l'arpenter, plus ou moins, à l'écart de la voiture.

Son envergure peu habituelle en Martinique et la pertinence des tracés en fait un maillage piéton très efficace mais peu utilisé. En effet, la plupart sont des espaces délaissés non entretenus voire des lieux de dépôts d'encombrants et sont parfois menacés de privatisations.

Pourtant, ces ruelles piétonnes pourraient constituer des itinéraires alternatifs à l'automobile. Un recueil de fiche d'identité de chacune des wets est en cours d'élaboration. Il permettra de cerner les qualités, les potentiels et points d'attention afin de mettre en œuvre les actions juridiques et de valorisations, pour les pérenniser.



Wet non entretenue dont l'encombrement empêche la circulation



Wet pittoresque avec dénivelé et maisons patrimoniales

## Les wets au coeur du réseau de circulations du bourg du Vauclin



A

0 100 200 m

Sources : ©IGN - BD TOPD® 2017; Cadastre-DGI, 2018, ADDUAM, 2020



Wet aux façades bien entretenues et contigue à un passage clouté qui propose un itinéraire piéton



Wet avec végétation à conforter et un potentiel de liaison canal-mer

