



LA LETTRE DE L'O2TM

MOBILITÉ TRANSPORT DÉPLACEMENTS

NUMERO 09 • NOVEMBRE 2018

AGDUAM



OBSERVATOIRE TERRITORIAL
DES TRANSPORTS DE MARTINIQUE

LES MODES DOUX EN MARTINIQUE

CHIFFRES CLES

- **15%** des déplacements en Martinique sont principalement réalisés à pied et **0,3%** en vélo.
- **7 km**, c'est la distance moyenne des trajets des Martiniquais tous modes et motifs confondus
- **52%** des déplacements effectués en voiture ne dépassent pas 10 km
- **44%** des actifs martiniquais travaillent dans leur commune de résidence
- **25%** de la population ont entre 0-19 ans et **24%** ont plus de 60 ans
- **1 ménage martiniquais sur 2** a une seule voiture

Sources : EMD 2014, INSEE 2013-2014

Dans des centralités où se concentrent populations et activités, il est nécessaire de penser et planifier au mieux la mobilité de proximité (*déplacements de quelques mètres à environ 5 km à pied ou de 10 km à vélo*), afin d'assurer une certaine qualité de vie et limiter les nuisances. Ceci passe essentiellement par la réduction de l'usage de la voiture pour les trajets de courtes distances.

En Martinique, une attention particulière a été portée depuis une dizaine d'années au développement des transports en commun. Mais singulièrement peu de réflexions ont été menées sur le développement des modes doux, aussi appelés modes actifs (*vélos, marche à pied, roller, trottinette*), et ce malgré un contexte plutôt favorable comme en témoignent les chiffres clés et le panorama des déplacements en modes actifs.

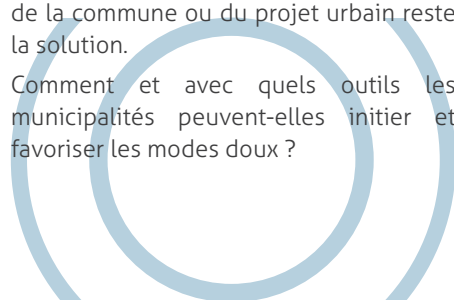
Or, les modes doux sont un maillon de l'efficacité globale du système de déplacement. Ils conditionnent l'accessibilité aux activités, aux transports en commun, aux pôles d'échanges,

aux stations de taxis, de transport à la demande, d'auto-partage ou de vélos en libre-service. Envisagés comme modes alternatifs à la voiture et modes de rabattement, ils sont l'enjeu majeur en faveur de l'intermodalité, de la multimodalité (*bus, TCSP, navette maritime...*) et de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Malgré un consensus apparent, la mise en pratique reste complexe. Au-delà des coûts d'investissements pour les acteurs publics et privés, c'est la nécessité de renouveler le lien urbanisme-transport qui constitue la plus forte résistance. Pour engager ce changement, l'échelon communal semble le plus pertinent pour initier une politique locale de déplacements.


Prendre en compte le plus en amont possible cette mobilité douce à l'échelle de la commune ou du projet urbain reste la solution.

Comment et avec quels outils les municipalités peuvent-elles initier et favoriser les modes doux ?

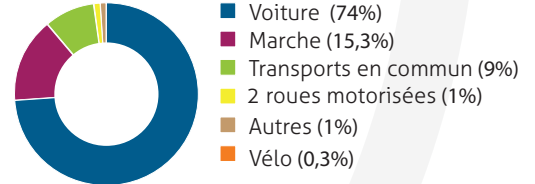


PANORAMA DES DEPLACEMENTS EN


DES PRATIQUES PEU RÉPANDUES

 **15%** des déplacements sont réalisés principalement à pied

 **0,3%** des déplacements sont réalisés principalement à vélo



 **Pendant combien de temps ?**

 **17 min** c'est le temps moyen des trajets parcourus à pied

 **32 min** c'est le temps moyen des trajets réalisés à vélo

170 000
déplacements


par jour

en


modes actifs

Pour quelle distance ?

 **≈ 1 km** c'est la distance moyenne parcourue par les usagers de la marche

 **3 km** c'est la distance moyenne effectuée par les usagers du vélo


 **Qui ?**

 Les utilisateurs journaliers de la marche sont à **30%** des personnes scolarisées jusqu'au BAC


20,5% des chômeurs en recherche active

20% des travailleurs à temps plein

13% des personnes qui restent à domicile

 Les usagers quotidiens du vélo sont à **65%** des personnes scolarisées jusqu'au BAC

Pour quel motif ?

 **13%** pour « les loisirs et la restauration »

13% pour « les achats en magasin »

 **31%** pour « les loisirs et la restauration »

7% pour « les déplacements dits professionnels »

OPINION

51% des Martiniquais estiment que «le vélo en ville, c'est l'avenir»

(*) Source : Enquête Ménages Déplacements 2014

(**) Moyenne journalière, du lundi au vendredi

MODES DOUX EN MARTINIQUE

DES AMÉNAGEMENTS INADAPTÉS

⊙ Exemple de trottoir obstrué par un véhicule - Fort-de-France

source : ADDUAM Octobre 2018



⊙ Exemple « d'espace partagé de fait » - Le Vauclin

source : ADDUAM 2018

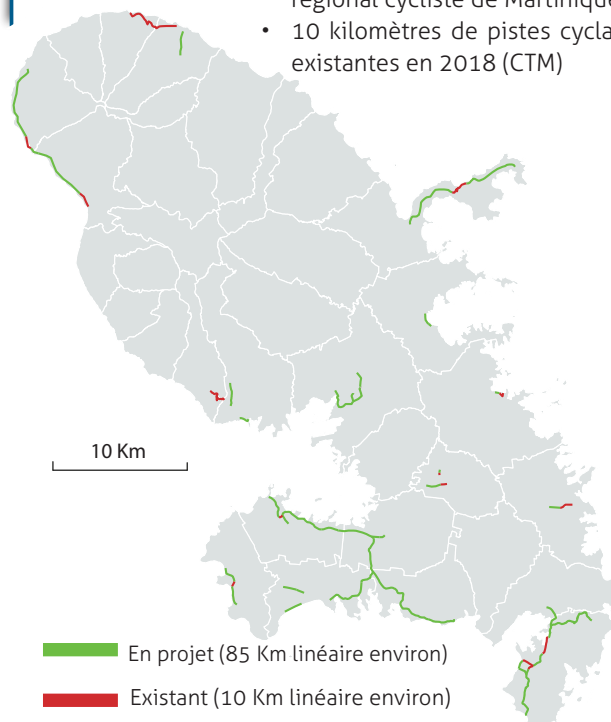


⊙ Exemple d'abaissement de trottoir localisé appelé aussi « bateau de trottoir » - Fort-de-France source : ADDUAM octobre 2018



En aparté : La pratique sportive du vélo en Martinique

- 1600 licenciés en 2013 (Fédération française de cyclisme)
- 21 clubs sportifs en 2018 (Comité régional cycliste de Martinique)
- 10 kilomètres de pistes cyclables existantes en 2018 (CTM)



NB: Etat des lieux réalisé à partir des informations du SDIC, des services de la CTM et des relevés terrain de l'O2TM.

Les enjeux du développement durable liés à l'essor des modes actifs

Les enjeux environnementaux

Réduction des pollutions atmosphériques, sonores, olfactives, thermiques.

Les enjeux sociaux

Amélioration de la santé et des conditions physiques, amélioration du cadre de vie, lutte contre les discriminations pour les personnes non motorisées et/ou à mobilité réduite.

Les enjeux économiques

Réduction du coût de l'utilisation de la voiture et du coût lié aux infrastructures routières.

DEUX OUTILS DE PLANIFICATION AU SERVICE DES MUNICIPALITÉS POUR PROMOUVOIR LES MODES DOUX

Le développement de la pratique des modes doux pour les déplacements du quotidien nécessite de réaliser des cheminements prenant mieux en compte les attentes des usagers, à savoir la sécurisation et la praticité d'usage. En milieu urbain déjà constitué, la voiture tient une place prédominante dans la conception et l'occupation de

l'espace public dédié aux déplacements. Ainsi, la création ou l'amélioration de cheminements cyclistes et/ou piétons implique nécessairement une réorganisation du partage de la voirie. Préalablement à la réalisation des différents aménagements (trottoirs, pistes ou bandes cyclables, bancs, panneaux de signalisation...), il est donc impératif

de repenser, dans leur ensemble, les différents modes de déplacements. Les municipalités peuvent recourir à deux outils. Le premier est moins utilisé, il s'agit des schémas ou plans communaux de déplacement. Le second leur est généralement connu, il s'agit des OAP des PLU (Orientations d'Aménagement et de Programmation).

1. LES SCHÉMAS OU PLANS COMMUNAUX DE DÉPLACEMENT

Les schémas ou plans communaux de déplacement sont des documents de planification qui définissent les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour repenser de façon durable la mobilité dans les rues de la ville et notamment la mobilité douce.

Ils visent à assurer un équilibre entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé.

Ils permettent aux communes de définir sur l'ensemble de leur territoire les principales orientations relatives à la mobilité, pour répondre aux besoins des différentes catégories de personnes (jeunes, touristes, actifs, personnes à mobilité réduite) et traiter de différentes thématiques :

- L'amélioration de la sécurité des déplacements.
- La diminution du trafic routier.
- Le développement des transports collectifs et des modes doux.
- Le partage de la voirie entre les différents modes de déplacement.
- La mise en place d'informations sur la circulation.
- L'organisation du stationnement.
- L'optimisation du transport et de la livraison des marchandises.
- La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour tous les déplacements.
- L'encouragement des plans de déplacements entreprises/administrations pour favoriser l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

Pour chacune des orientations, seront définies des actions (réalisation de travaux, mise en place de politiques publiques, études, etc.).

Éléments à savoir

1/ Les phases d'élaboration :

- Cadrage de la démarche - 1 à 6 mois
- Consultation publique - 3 à 6 mois
- Diagnostic - 2 à 6 mois
- Scénarios - 1 à 3 mois
- Programme d'actions - 2 à 6 mois
- Approbation - 3 à 4 mois
- Mise en oeuvre, suivi et évaluation - 5/10 ans

2/ Un indice de coût : 10 000 à 20 000 €.

3/ Les partenaires à mobiliser : Etat (accompagnement technique), ADEME (accompagnement technique et financier), association (référencement des usages et des besoins).

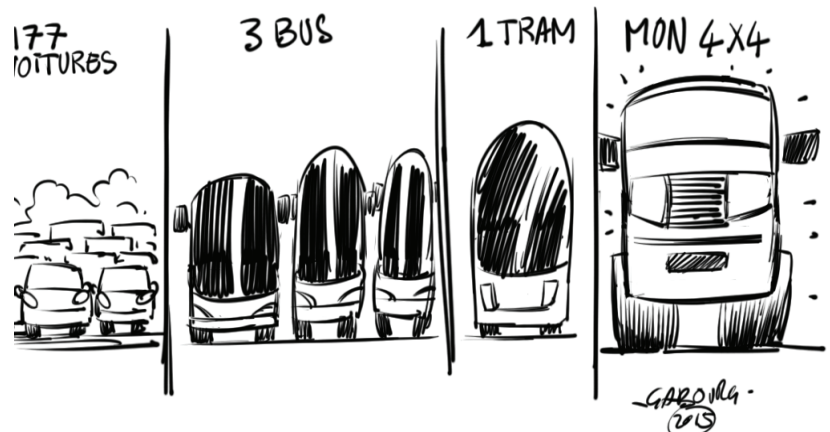
4/ Les possibilités de financement : ADEME (actions de communication et sensibilisation, démarches exemplaires telle des stations de vélos, 70% du coût des études relatives aux déplacements).

5/ Les démarches complémentaires : schéma directeur modes doux, schéma piétons ou vélos, Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE).

Avantages :

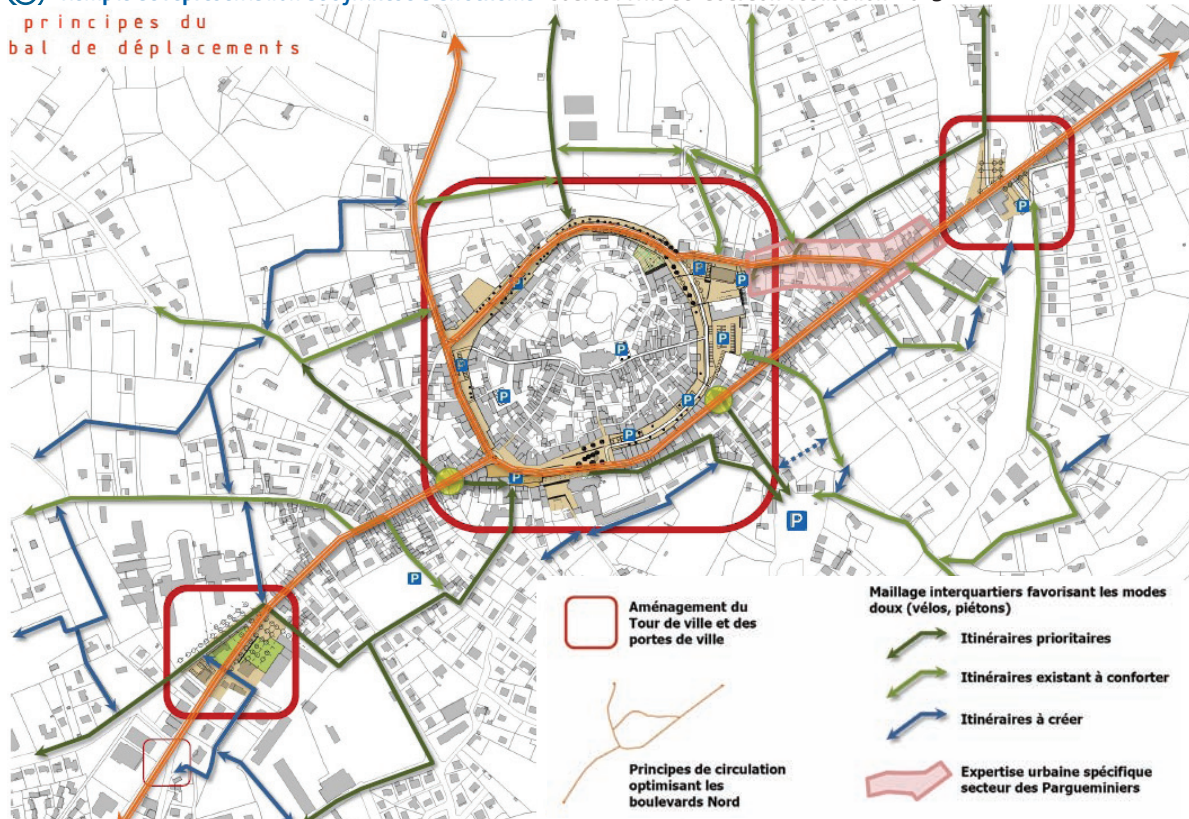
- Réflexion d'ensemble prenant en compte les différentes thématiques ou modalités de déplacement.
- Réflexion programmatique (coût et phasage).
- Réflexion pré-opérationnelle (travaux et politiques publiques).

Le schéma ou plan communal de déplacement peut s'inspirer du contenu et des modalités d'élaboration du PDU mais il n'aura pas sa valeur juridique.



Exemple de représentation de synthèse d'un schéma - source : ville de Gourdon réalisation 2013

principes du bal de déplacements



2. LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ont été instituées par la loi dite "Grenelle" de 2010. Au sein des plans locaux d'urbanisme (PLU), et dans la suite logique du projet politique exprimé dans le plan d'aménagement et de développement durables (PADD), elles constituent un outil à la disposition des élus pour assurer la qualité des opérations d'aménagement.

En effet elles définissent les intentions d'aménagement sur un secteur ou une thématique donnée quelle qu'en soit l'échelle (parcelle, îlot, quartier...) et peuvent comprendre des dispositions portant sur l'habitat, la mobilité... traduites par des croquis, schémas ou plans et des notes descriptives.

Quand elles sont réalisées en concertation avec les acteurs concernés, les OAP se révèlent être des dispositifs de planification stratégique efficaces, très complémentaires des règlements de PLU, auxquels elles peuvent aller jusqu'à se substituer.

Elles permettent donc d'orienter le devenir de secteurs de projets tout en laissant des marges de manoeuvre.

Ainsi, pour préciser ses orientations en matière de mobilités, tout en restant dans une logique de projet, une municipalité peut :

- Soit réaliser une OAP sur un secteur urbain ou à urbaniser, en déclinant

des objectifs d'aménagement sur différentes thématiques (habitat, patrimoine, commerce, continuité écologique...). Une attention particulière sur la mobilité devra alors être portée.

- Soit réaliser une OAP portant uniquement sur la thématique des mobilités ou sur les modes actifs. Elle pourra concerner une partie ou l'intégralité du territoire.

Concernant les déplacements, les OAP peuvent préciser les orientations relatives :

- Aux stationnements : création/ mutualisation de parking (de surface, en silo ou souterrain), de parking relais.
- A l'intermodalité : création/ amélioration de pôles d'échange.
- Aux modes actifs : création de zones 30km/h, de parkings vélos, création/ amélioration de cheminements doux (mixte/ piéton/ piste ou bande cyclable).
- Au trafic routier : création/ amélioration de giratoires, hiérarchisation de la voirie, création/ recalibrage de voirie.
- Aux traitements paysagers.
- Aux transports en commun : création de voies réservées, de gares routières, d'arrêts.

Quelques recommandations

Les OAP sont opposables aux autorisations d'urbanisme selon un rapport de compatibilité. Afin d'assurer leur sécurité juridique, favoriser l'émergence de projets de qualité, et éviter les modifications successives du PLU, les OAP doivent respecter certains principes :

1/Elles doivent être claires et rester souples, afin d'intégrer toutes les modifications auxquelles sont soumis les projets urbains, de leur élaboration jusqu'à leur réalisation.

A noter qu'une fois le PLU entré en vigueur, il est possible de modifier les OAP via des procédures de modifications, voire de modifications simplifiées.

2/Les représentations graphiques (schémas, croquis, coupes, etc.), parfois accompagnées de descriptions littérales, doivent demeurer à l'état d'esquisse, pour traduire l'esprit du projet sans en figer les contours.

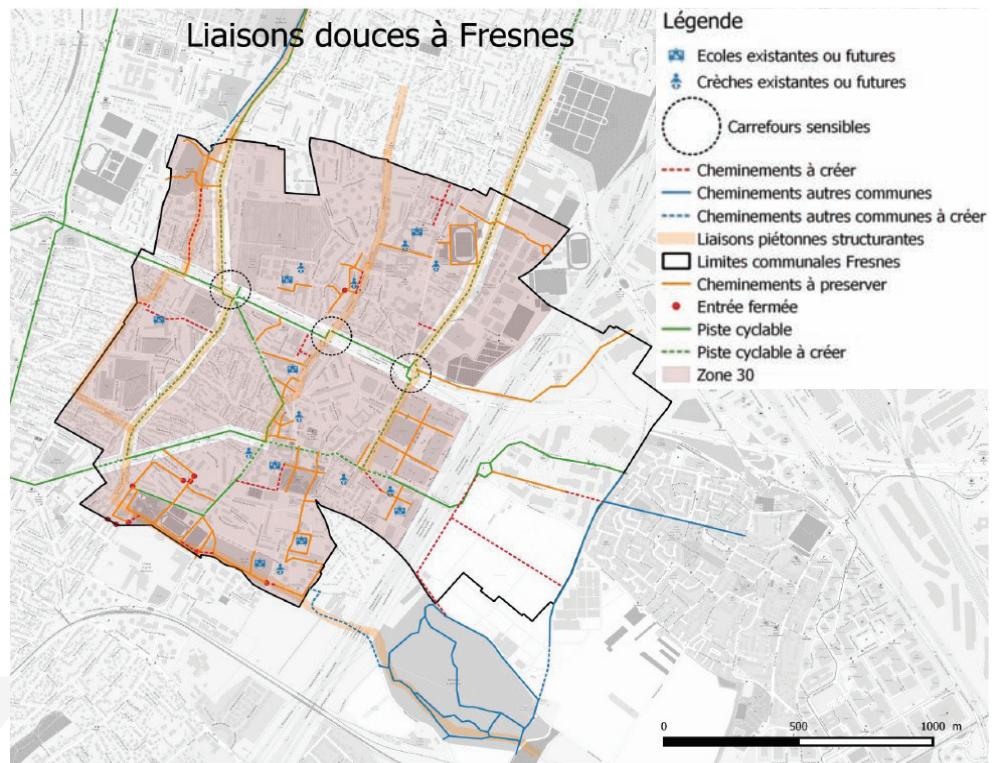
3/Les dispositions devant s'appliquer selon un rapport de conformité doivent être déclinées dans le règlement écrit ou graphique. Il est également possible de faire des OAP réglementaires qui se substituent au règlement (Cf. : article 157 de la loi ALUR).

Avantages :

- Réflexion intégrée lors de la réalisation du PLU (procédure quasiment obligatoire pour une commune) permettant un gain financier et temporel.
- Réflexion de principe préalablement à la réalisation d'études plus poussées.
- Réflexion d'ensemble prenant en compte les différentes thématiques ou modalités de déplacement.

Inconvénients :

- Absence de réflexion pour la programmation opérationnelle (coût et phasage pour la réalisation des travaux).

(O) Exemple d'OAP de secteurs traitant des déplacements - source : PLU de Fresnes réalisation Juin 2016**Les conditions favorables à la pratique des modes actifs**

Lors de la réalisation d'OAP, de schémas, ou d'aménagements, il est important de garder à l'esprit les éléments pris en compte par les usagers avant de recourir aux modes actifs.

L'intérêt temps/distance

En fonction du motif, un usager prendra en compte les facteurs temps et distance pour choisir le mode de déplacement à utiliser.

Le niveau de sécurisation des itinéraires (chemins piétons, itinéraires cyclables).

La praticité d'usage

Elle implique quatre principaux éléments :

- Le jalonnement des parcours (panneaux de signalisations..) permettant une bonne orientation des usagers, ainsi qu'une lisibilité des temps et distances afin d'organiser son déplacement au mieux par rapport à son motif.

- Des aménagements paysagers des itinéraires permettant d'avoir de l'ombrage et d'atténuer la difficulté du relief.
- La présence d'espaces ou d'équipements de stationnement pour les voitures et vélos près des pôles générateurs de flux.
- La desserte des pôles générateurs de flux par des itinéraires adaptés.

(O) Exemples de réorganisation de la voirie sur l'avenue Maurice Bishop à Fort de France - source : ADDUAM réalisation Juin 2002 / Octobre 2018**(O) Exemples de Jalonnements piétons au centre-ville de Fort-de-France - source : ADDUAM réalisation Septembre 2018**



POINT INFO



LES DISPOSITIFS FINANCIERS ET INCITATIFS EN FAVEUR DU VELO

L'aide de l'Ademe pour les collectivités

Dans le cadre du Grand Plan d'Investissement, l'Etat a décidé de consacrer sur le quinquennat 500 M€ de la dotation de soutien à l'investissement local aux mobilités, et notamment aux mobilités actives.

Dans le cadre de la stratégie d'orientation des mobilités, le gouvernement a présenté le 14 septembre 2018 un plan vélo qui vise à faire passer la part modale du vélo de 2,7% actuellement à 9 % d'ici 2024. Ce plan prévoit notamment la mise en place d'un fonds vélo doté de 350 M€ sur 7 ans, pour créer des itinéraires sans obstacles, une rocade ou une gare par exemple.

Pour atteindre cet objectif, le ministère de la Transition écologique et solidaire et l'ADEME souhaitent notamment accompagner les territoires. Ils lancent ainsi un appel à projet «Vélo et territoires 2018 » qui est piloté par l'ADEME.

Les principaux critères

- Les trois types de projets soutenus sont : la réalisation d'études, la mise en place de services vélos, le recrutement de chargés de mission vélo et mobilités actives et la conception de campagnes de communication
- L'ensemble des communes et les trois Communautés d'Agglomération sont éligibles.
- Elles pourront déposer des projets pour une ou plusieurs catégories sous certaines conditions. Les règles générales d'attribution et de versement des aides financières de l'ADEME applicables sont disponibles sur <http://www.ademe.fr/deliberations-conseil-administration>

Le calendrier

- Date d'ouverture : 14/09/2018
- Date de 1^{er} relevé : 10/12/2018
- Date de 2^{ème} relevé : 11/02/2019

Les contacts

Pour toute information relative à cet appel à projet et pour déposer des projets :

- Consultez la page : <https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/VELO2018-71>
- Ou contacter l'ADEME Martinique aux coordonnées suivantes : anabelle.vigilant@ademe.fr / 0596 63 51 42 (standard)

Les aides des collectivités pour les particuliers

Afin d'encourager la pratique du vélo, deux principales aides ont été mises en place à l'échelle nationale.

La prime pour l'achat d'un vélo électrique

En 2018, la prime pour l'achat d'un vélo électrique est possible sous trois conditions : être non-imposable, résider dans une collectivité ayant instauré localement un bonus vélo électrique, que l'aide totale (Etat et locale) ne dépasse pas 200 € et 20 % du prix d'achat. Les collectivités locales ne proposent pas à ce jour de subventions, ce qui rend de facto impossible l'application de cette prime en Martinique.

L'indemnité kilométrique vélo

Cette aide est fixée à 0,25 € par kilomètre effectué entre le domicile et le lieu de travail. L'indemnité est prise en charge de façon facultative par l'employeur et est plafonnée à 200 € par an. Elle est cumulable avec le remboursement des abonnements de transports en commun, lorsqu'un trajet de rabattement est nécessaire pour rejoindre un arrêt de transport public. Cette aide concerne les salariés du secteur privé et, à titre expérimental, certains salariés du secteur public.

PLAN DE
DÉPLACEMENT...



SABON
2018

PERSPECTIVES

Avec la réforme des transports initiée en 2011, une décision majeure a été prise: celle de mettre en place une autorité unique pour l'organisation des transports (AOTU). L'objectif affirmé : la création d'un réseau de transport en commun performant et couvrant l'ensemble du territoire. Depuis Martinique Transport a été créé en 2016, le TCSP est entré en service, les réseaux de bus notamment dans le Sud et les navettes maritimes ont connu d'importantes avancées. Ainsi, dans les années à venir, l'offre en transport en commun devrait répondre de

plus en plus aux attentes des Martiniquais et leurs pratiques évolueront.

Parallèlement, les réseaux routiers ont connu quelques évolutions. Les orientations du STIRM en cours de révision s'axent sur l'intermodalité et la multimodalité.

Pour autant, tous ces efforts pourront rester vains ou grandement amoindris si une réflexion globale sur la chaîne de déplacements n'est pas engagée.

En effet, il suffira que quelques maillons de la chaîne soient rompus, pour que tout

le processus de déplacement soit impacté et devienne parfois inopérant (surtout pour les personnes à mobilité réduite). Ainsi, l'essor des transports en commun ne pourra se faire sans celui des modes actifs.

Il apparaît donc impératif que les municipalités prennent leur place dans ce changement et que de nouvelles méthodes de travail collaboratives s'expriment, afin d'assurer une coordination entre les différentes autorités locales.



Exemple d'espace multimodal - Fort-de-France
source : ADDUAM réalisation 2018

Dernière Actu : le projet de loi d'orientation des mobilités

En pleine mobilisation des «gilets jaunes», la ministre des Transports, a présenté lundi 26 novembre son projet de loi d'orientation des mobilités (LOM). C'est une loi importante, car la dernière loi du même genre remonte à décembre 1982, il y a presque trente-six ans.

Elle portait le nom de LOTI (pour loi d'orientation des transports intérieurs) et constituait jusqu'ici la référence en matière d'organisation des transports en France (cf.Regards croisés sur les transports de Martinique, ADUAM 2013)

Le texte vise à améliorer les déplacements du quotidien et selon elle, permettre de «sortir les zones blanches de la mobilité» pour «apporter partout des solutions» pour diminuer la dépendance à la voiture individuelle.

Le plan vélo est présenté au chapitre de «la réussite de la transition écologique des mobilités» : la LOM prévoit des mesures en faveur du vélo (contre le vol, ou pour encourager le déploiement de stationnements sécurisés), pour aider la transition vers les voitures électriques ou

favoriser le biogaz.

Le texte envisage aussi la création d'un «forfait mobilités durables» pour encourager les déplacements domicile-travail en vélo ou en covoiturage et la création de zones à faibles émissions dans les villes. Les entreprises pourront verser un forfait mobilité durable allant jusqu'à 400 euros sans charges fiscales et sociales. Il comprendra aussi la réforme du permis de conduire pour réduire les délais et en baisser le coût.

SIGLES :

- **ADDUAM** : Agence de Développement Durable, d'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique
- **ALUR** : Loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové
- **AOTU** : Autorité Organisatrice des Transports Urbains
- **ADEME** : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
- **EMD** : Enquête Ménages Déplacements
- **INSEE** : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
- **O2TM** : Observatoire Territorial des Transports de Martinique
- **OAP** : Orientation d'Aménagement et de Programmation
- **PADD** : Plan d'Aménagement et de Développement Durables
- **PAVE** : Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics
- **PDU** : Plan de Déplacement Urbain
- **PLU** : Plan Local d'Urbanisme
- **SDIC** : Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
- **STIRM** : Schéma Territorial des Infrastructures Routières de Martinique
- **TC** : Transport en Commun
- **TCSP** : Transport en Commun en Site Propre

LA LETTRE DE L'O2TM

N°9 : NOVEMBRE 2018

Directrice de la publication : Joëlle TAÏLAMÉ

Rédaction de cette publication :

Yannick MATHURINA, Eléonore URSULET, Joëlle TAÏLAMÉ,
Conception graphique & mise en page : Emphase /
ADDUAM (Yannick MATHURINA, Eléonore URSULET,
Damien THEODOSE)

Impression : ADDUAM

Agence de Développement Durable, 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.observatoire-transports-martinique.com

www.aduam.com