

# Rapport d'exploitation **EMD Martinique** 2 0 1 3 - 2 0 1 4



**AUM**  
AGENCE D'URBANISME  
ET D'AMÉNAGEMENT  
DE MARTINIQUE

<b>I.</b>	<b><u>Table des matières</u></b>	
II.	Contexte .....	3
A.	Démarche.....	3
i)	Contenu du rapport d’exploitation.....	4
ii)	Une démarche qui s’inscrit dans la dernière phase de réalisation d’une EMD .....	4
B.	Précisions méthodologiques .....	5
i)	Précisions sur la méthodologie de l’EMD Martinique .....	5
ii)	Précisions sur le découpage des zones d’enquête.....	6
iii)	Justification des découpages retenus pour le présent rapport.....	12
III.	Caractéristiques des ménages.....	13
A.	Les ménages martiniquais .....	13
i)	Répartition des ménages sur le territoire .....	13
ii)	Taille des ménages.....	14
B.	Ménages et automobile.....	16
i)	La taille des ménages et le nombre de VP à disposition .....	16
ii)	Équipement en automobile (véhicules possédés par ménage).....	16
C.	Ménages et deux-roues .....	17
i)	Équipement en deux-roues motorisés.....	17
ii)	Équipement en vélo .....	18
D.	Ménages et habitat .....	19
i)	Type d’énergie du parc automobile .....	19
ii)	Nombre de personnes ayant le permis .....	20
iii)	Moyens de télécommunication au domicile .....	21
iv)	Type d’habitat (répartition du type d’habitat) .....	23
v)	Type d’habitat et statut d’occupation .....	24
E.	Autres caractéristiques des ménages martiniquais .....	25
i)	Niveau d’instruction .....	25
ii)	La possession d’un abonnement TC .....	26
iii)	Les actifs ayant un emploi .....	27
iv)	Les scolaires et les étudiants – lieu d’études .....	28

v)	Équipement en automobile selon l'occupation principale.....	28
IV.	Les déplacements .....	30
A.	Types de déplacements .....	30
i)	Présentation des divers déplacements.....	30
ii)	Répartition des déplacements par mode de transport .....	30
B.	Mobilité en voiture .....	32
i)	Mobilité en voiture : utilisation voiture conducteur .....	32
ii)	Mobilité en voiture .....	33
iii)	Le taux d'occupation des voitures en Martinique .....	35
C.	Autres formes de mobilités.....	36
i)	Mobilité en transports en commun .....	36
ii)	Mobilité en vélo.....	40
iii)	Mobilité à pieds .....	42
iv)	Mobilité en Deux-Roues Motorisés (DRM).....	44
D.	Mobilité par groupe et par motif.....	46
i)	Mobilité par âge.....	46
ii)	Mobilité selon le genre .....	47
iii)	Mobilité selon la catégorie socioprofessionnelle.....	47
iv)	Les motifs des déplacements .....	48
v)	Parts modales par EPCI en fonction du motif .....	48
vi)	Parts modales par EPCI en fonction des horaires de départs .....	50
vii)	Les déplacements intermodaux (combinaisons de plusieurs modes) .....	55
E.	Déplacements moyens.....	56
i)	Distance moyenne des déplacements .....	56
ii)	Temps moyen de déplacements d'une zone à une autre (comparatifs par secteurs et moyenne martiniquaise).....	61
iii)	Les flux de déplacements — Matrices origines-destinations.....	62
iv)	Les flux de déplacements (découpage D30).....	64
v)	Nombre de déplacements par jour et par mode.....	65
V.	Opinions .....	66
i)	Sondage : les points les plus importants de la vie locale selon la zone de résidence (par EPCI).....	66
ii)	Sondage : les points les importants de la circulation et des transports en commun .....	67
VI.	Table des illustrations.....	68

## II. Contexte

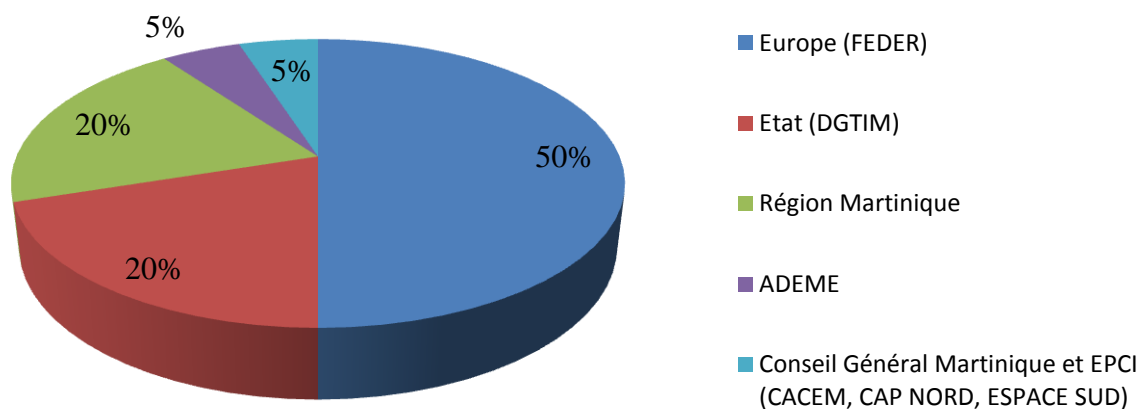
### A. Démarche

En matière de déplacements, le constat en Martinique est préoccupant. Les alternatives à la voiture particulière demeurent aujourd'hui insuffisantes et inadaptées, ce qui pénalise particulièrement les Martiniquais les plus modestes, et ceux qui vivent le plus loin du centre. La congestion des axes de circulation durant les heures de pointe, en raison de la croissance rapide du parc automobile, a des répercussions importantes sur l'économie de l'île, sur le portefeuille et sur la santé des Martiniquais, ainsi que sur l'équilibre écologique du milieu.

Pour apporter une réponse concrète, le Conseil Régional de la Martinique a initié une réforme des transports, en partenariat avec l'ensemble des acteurs de l'aménagement territoire (État, Département, communautés d'agglomération, Syndicat mixte du TCSP, chambres consulaires). La création d'un observatoire des transports fut l'une des premières grandes décisions de cette réforme, avec pour objectif de réunir toutes les données permettant d'évaluer précisément les problèmes posés. Cet outil est aujourd'hui administré par l'Agence D'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique (ADUAM). Lors de cette première étape de diagnostic, les acteurs se retrouvèrent assez rapidement confrontés à un manque de données, et plus particulièrement un manque de statistiques récentes sur le sujet.

C'est ce qui justifia le lancement d'une grande Enquête Ménages-Déplacements standard CERTU (EMD) sur l'ensemble du territoire martiniquais.

### Répartition du financement de l'EMD Martinique 2013-2014



Une EMD est une vaste enquête statistique permettant de dresser un inventaire des habitudes en termes de mobilité dans une région donnée. À la Martinique, près de 2 500 ménages furent interrogés en détail sur leurs pratiques courantes de déplacement (au total, plus d'un Martiniquais sur 100 fut interrogé). Le but est de collecter un nombre conséquent d'informations sur les déplacements réalisés par un échantillon de personnes sélectionnées. Ces informations renseignent sur les modes, les types et les pratiques de mobilité.

Les nombreuses données recueillies dans le cadre de cette EMD serviront de base de données pour l'Observatoire des Transports. Celle-ci constituera une première étape vers un Plan de Déplacement Urbain (PDU) unique. Les informations recueillies par l'enquête seront aussi intégrées dans d'autres documents de planification tels que les plans locaux d'urbanisme (PLU), les Schémas de Cohérence Territoriaux (SCOT) et les Schémas d'Aménagement Régionaux (SAR).

La démarche de rédaction du présent rapport est explicitée dans les 5 points suivants :

*i) Contenu du rapport d'exploitation*

Le présent rapport est le fruit d'un premier travail de sélection d'indicateurs mené par l'ADUAM et ses partenaires parmi les exploitations standards transmises par les services du Centre d'Étude et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA, anciennement CERTU). Il réunit les résultats bruts les plus pertinents et les plus représentatifs des difficultés de transport actuelles. Il est important de signaler que ce document sera accompagné d'une série de publications plus approfondies, présentant des analyses des résultats de l'EMD.

*ii) Une démarche qui s'inscrit dans la dernière phase de réalisation d'une EMD*

Une EMD standard CERTU se déroule en plusieurs étapes :

- La première phase consiste à préparer l'enquête, notamment le périmètre de recueil de données, le découpage des secteurs, la taille de l'échantillon. C'est aussi durant cette phase que l'on définit le plan de sondage, le phasage de l'enquête et la rédaction du cahier des charges. Enfin, cette phase se termine par le choix du prestataire et le début du repérage des habitations à enquêter.
- La collecte de données auprès des ménages sélectionnés constitue l'essentiel de la seconde phase.
- La troisième étape est consacrée à la correction statistique. Les informations sont redressées afin d'améliorer la représentativité de l'échantillon. On y intègre par exemple des données sociodémographiques.

- Enfin, la dernière phase est consacrée à l'analyse des résultats de l'enquête. Cette phase débute par un rapport d'exploitation général et se prolonge avec une série de publications thématiques, intégrant si nécessaire des comparaisons avec des enquêtes précédentes, ou encore avec des territoires similaires. .

## B. Précisions méthodologiques

### i) Précisions sur la méthodologie de l'EMD Martinique

La phase de conception de l'enquête a commencé en 2012, au sein des comités techniques de l'Observatoire Territorial des Transports de Martinique (l'O2TM), composés de divers partenaires techniques et institutionnels (EPCI, collectivités, chambres consulaires, Université). C'est durant ces réunions qu'ont été précisés le périmètre d'étude, l'échantillon à interroger, le phasage des périodes d'enquête et la rédaction du cahier des charges.

Le choix du prestataire Qualistat marqua le début de l'étape suivante : la collecte de donnée. La phase de repérage de l'EMD Martinique a débuté au mois de juillet 2013. Il s'agissait d'identifier l'ensemble des habitations tirées au sort avant le début de la collecte, à partir du fichier des propriétés bâties.

Les enquêtes de terrain se sont déroulées entre novembre 2013 et mai 2014. Ce sont 2 370 ménages qui ont été interrogés, soit 5 119 personnes au total. La méthodologie de collecte de données est définie par le standard CERTU. Elle comprend un certain nombre de règles strictes à respecter.

Concrètement, les enquêtes doivent se dérouler au domicile, et toutes les personnes qui composent le ménage sont interrogées (à l'exception des enfants de moins de 5 ans). Les questions portent sur l'ensemble des déplacements réalisés la veille de l'interview, ainsi que sur les caractéristiques de ces déplacements : modes, motifs, origines et destinations).

Les EMD Standard CERTU portent sur un échantillon représentatif des ménages. Les interviews sont réalisées à partir de questionnaires labellisés « standard CERTU ». Les enquêtes visent à connaître la mobilité des habitants pour un jour ouvrable « moyen » de la semaine. La collecte de données doit être réalisée entre la mi-octobre et la fin avril, hors vacances scolaires et sur une durée minimum de 10 semaines. La réalisation des enquêtes se fait du mardi au samedi, jours fériés exclus, et porte donc sur les déplacements réalisés du lundi au vendredi (un jour avant l'enquête).

*ii) Précisions sur le découpage des zones d'enquête*

La zone de recherche comprend l'ensemble du territoire martiniquais, qui compte au total 34 communes. Durant le processus, le nombre de secteurs d'enquête (appelés « secteurs de tirage ») a été réduit (passant de 35 à 24), afin de répondre aux standards imposés par le CERTU et aux problématiques rencontrées durant la collecte de données (déficit d'enquêteurs et d'enquêtés sur certains secteurs de l'île).

Carte 1. Carte des secteurs de tirage (24 secteurs)

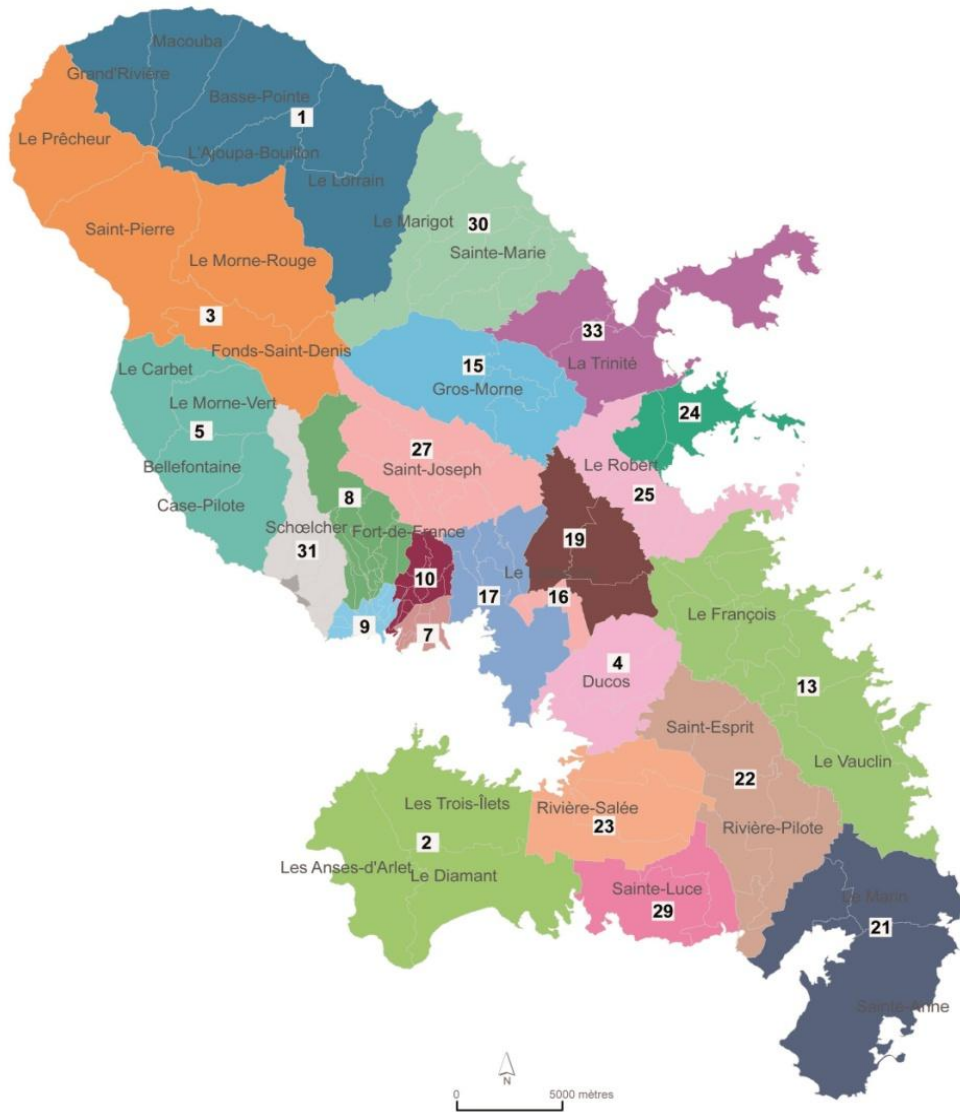




Tableau 1. Numéros des secteurs de tirage et communes correspondantes.

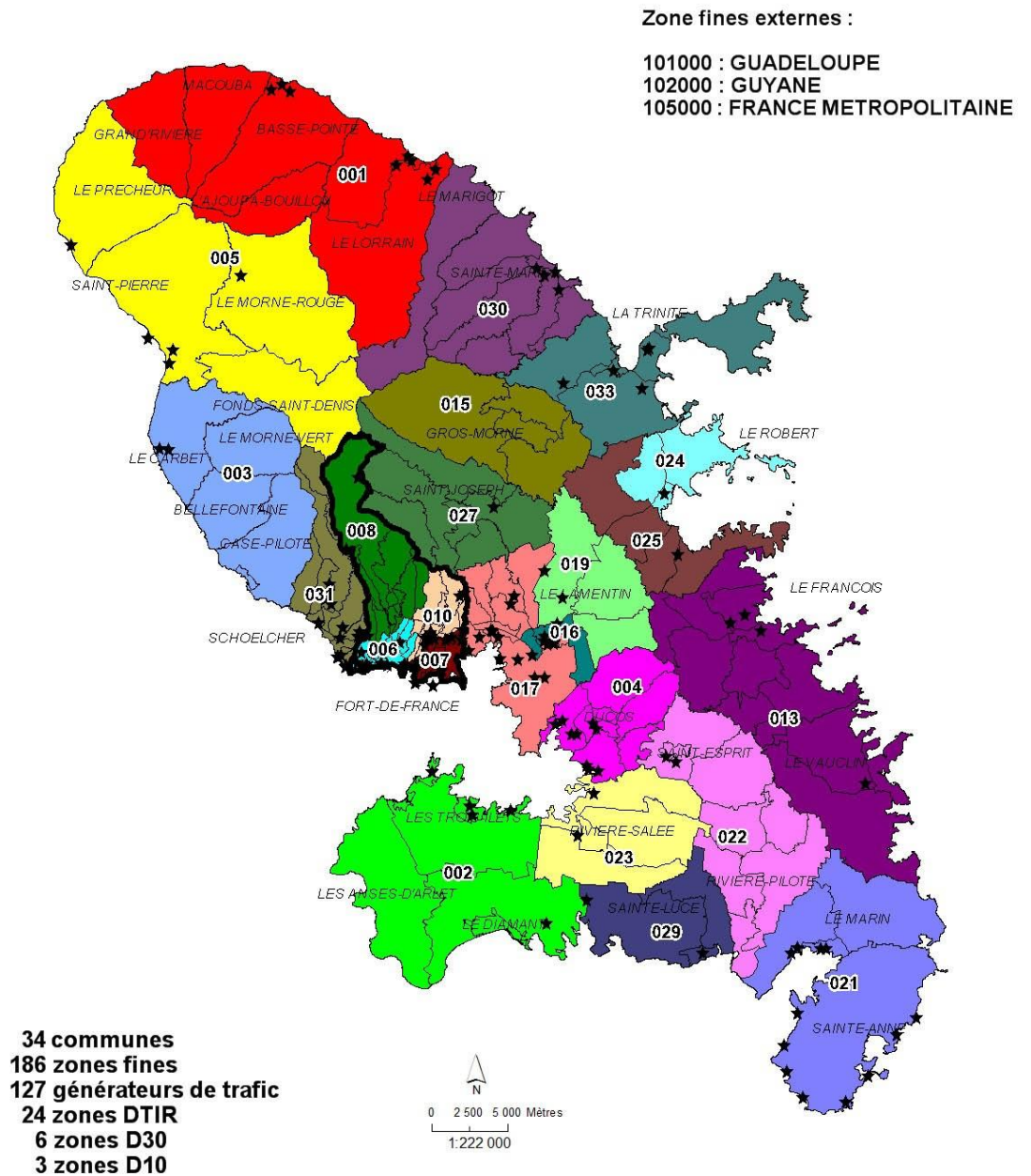
	<b>Communes</b>
001	L'Ajoupa-Bouillon / Basse-Pointe / Grand'Rivière/ Le Lorrain/ Macouba
002	Les Anses-d'Arlet /Le Diamant/Les Trois-Îlets
003	Fonds-Saint-Denis/ Le Morne-Rouge / Le Prêcheur/ Saint-Pierre
004	Ducos
005	Le Carbet/ Case-Pilote / Le Morne-Vert / Bellefontaine
006	Fort-de-France Centre
007	Fort-de-France Sud-Est
008	Fort-de-France Nord-Ouest
010	Fort-de-France Nord-Est
013	Le François /Le Vauclin
015	Gros-Morne
016	Le Lamentin Centre
017	Le Lamentin Ouest
019	Le Lamentin Est
021	Le Marin/Sainte-Anne
022	Saint-Esprit/Rivière-Pilote
023	Rivière-Salée
024	Le Robert Pointe Savane
025	Le Robert Pointe Larose
027	Saint-Joseph
029	Sainte-Luce
030	Sainte-Marie/Le Marigot
031	Schœlcher
033	La Trinité

Durant la phase d'exploitation, quatre secteurs ont été identifiés avec un nom spécifique :

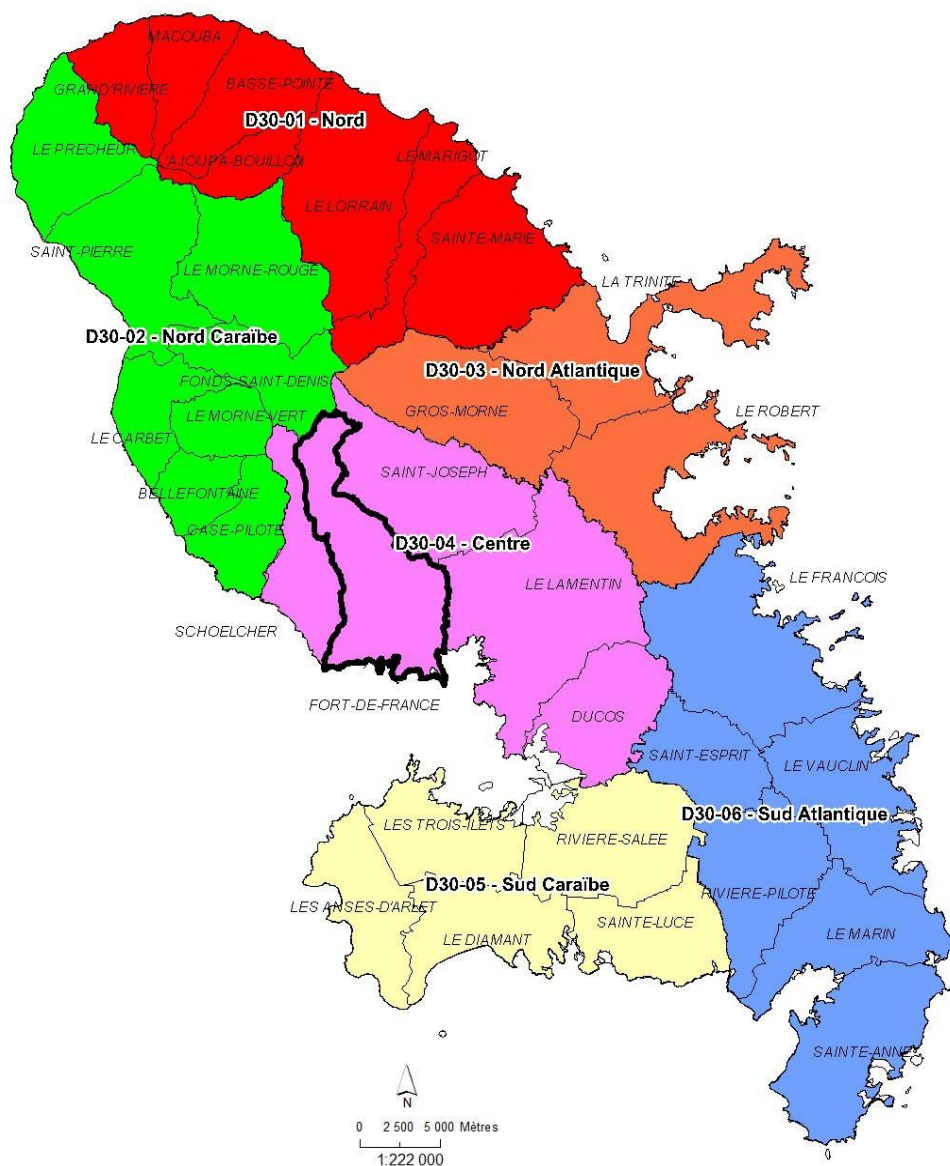
- Secteur 1 : Grand Nord Atlantique : L'Ajoupa-Bouillon / Basse-Pointe / Grand'Rivière/ Le Lorrain/ Macouba
- Secteur 2 : Presqu'île Caraïbe : Les Anses-d'Arlet /Le Diamant/Les Trois-Îlets
- Secteur 3 : Nord Pelée : Le Carbet/ Case-Pilote / Le Morne-Vert / Bellefontaine
- Secteur 5 : Carbet Caraïbe : Le Carbet/ Case-Pilote / Le Morne-Vert / Bellefontaine

Pour appliquer convenablement la méthodologie CERTU, il était nécessaire d'enquêter au moins 70 ménages, soit plus de 160 personnes âgées de 5 ans et plus, dans chaque secteur. Un autre découpage a été réalisé pour analyser plus finement les distances et les lieux d'activités. Il s'agit d'un découpage dit en « zones fines » et en « générateur de déplacements ». Chaque élément est codifié et permet une meilleure traçabilité des origines-destinations. Ce travail fut réalisé par l'ADUAM grâce à sa bonne connaissance du territoire et des enjeux de l'île.

Carte 2. Découpage en zones fines



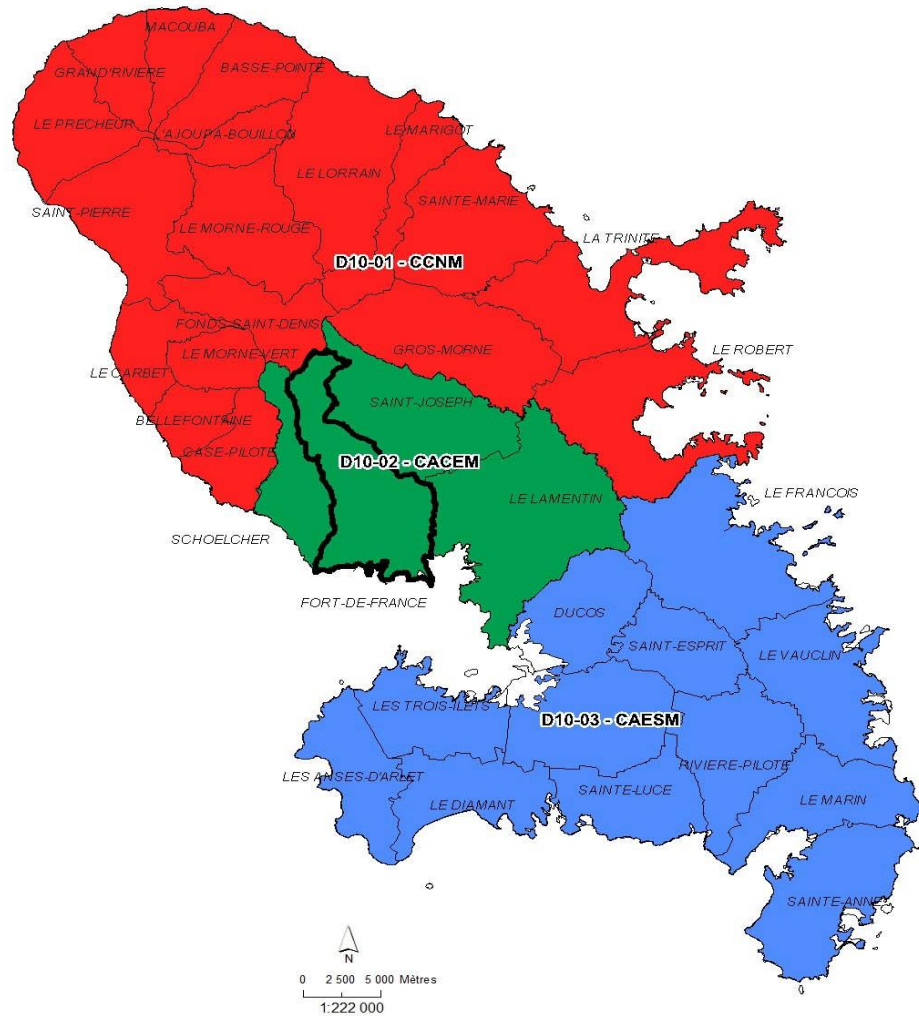
Carte 3. Découpage D30 de l'EMD (6 zones)



Un découpage plus grossier distingue six grandes régions martiniquaises (découpage D30). L'un des intérêts de ce découpage est qu'il correspond au périmètre

de l'EMD menée en 2000 sur le Centre de la Martinique, ce qui permet des comparaisons pour cette zone.

Carte 4. Découpage D10 de l'EMD (3 zones)



Enfin, le quatrième et dernier découpage utilisé, appelé D10, permet d'analyser les résultats à l'échelle des Établissements Publics de Coopération intercommunale (EPCI) de Martinique.

*iii) Justification des découpages retenus pour le présent rapport.*

Pour la présente publication, nous avons réalisé une première sélection d'indicateurs dont les résultats sont le plus souvent déclinés au format D30 et DTIR. Ce premier rapport se voulant un aperçu global des résultats, nous avons volontairement choisi ces échelles d'analyse relativement peu détaillées, pour dégager les tendances « lourdes » du territoire, avant d'affiner ultérieurement dans des publications à venir.

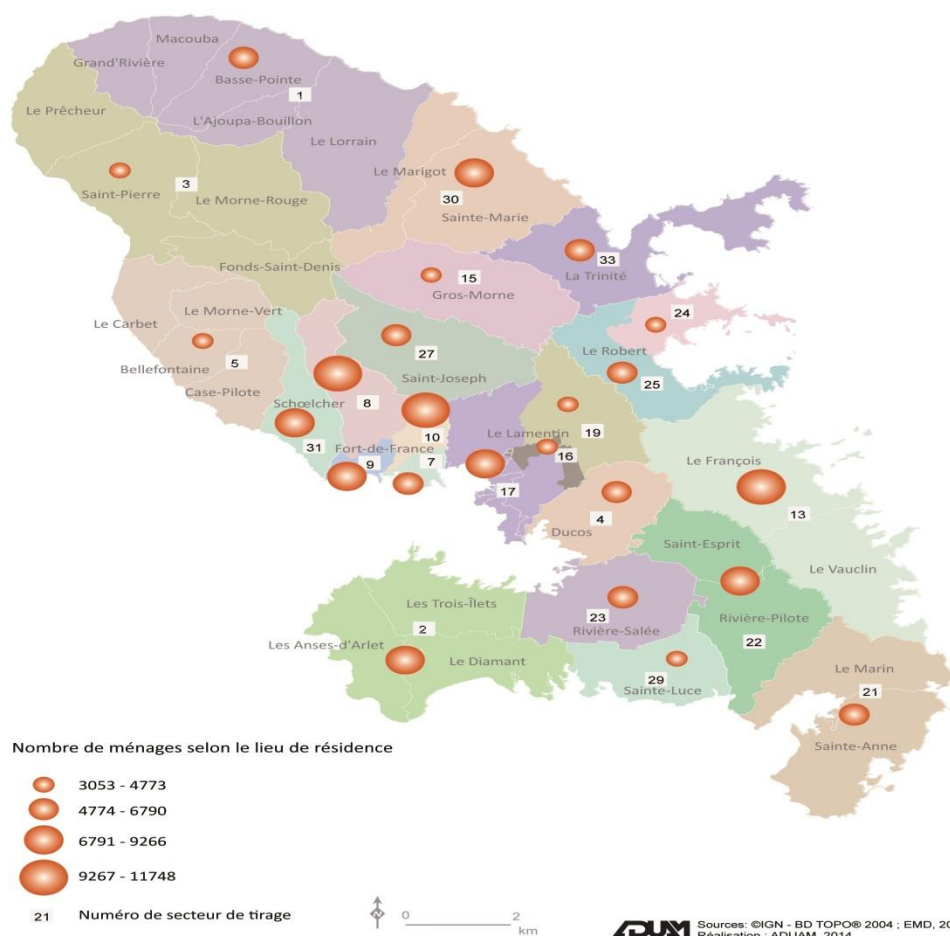
### III. Caractéristiques des ménages

#### A. Les ménages martiniquais

##### i) Répartition des ménages sur le territoire

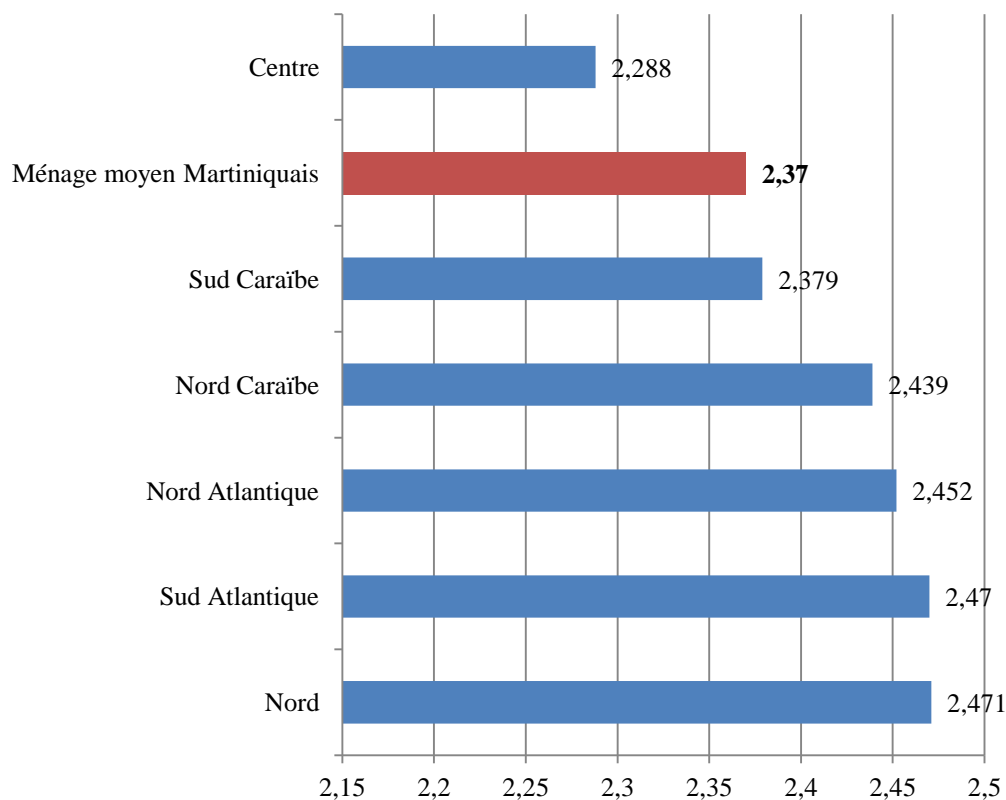
L'EMD se base sur le recensement de 163 000 ménages pour l'ensemble de l'île. La zone Centre de la Martinique concentre 42 % de ces ménages martiniquais, dont plus de la moitié à Fort de France. Environ un quart des ménages martiniquais résident donc dans le chef-lieu. La seconde région est le Sud, où on recense un peu moins d'un tiers des ménages de l'île (31 %). Le Nord, enfin, ne compte que 21 % des ménages martiniquais – bon nombre desquels sont concentrés dans la partie Sud-Atlantique de cette zone. (Marigot – Sainte Marie, Trinité).

Carte 5. Répartition des ménages sur le territoire Martiniquais



## ii) Taille des ménages

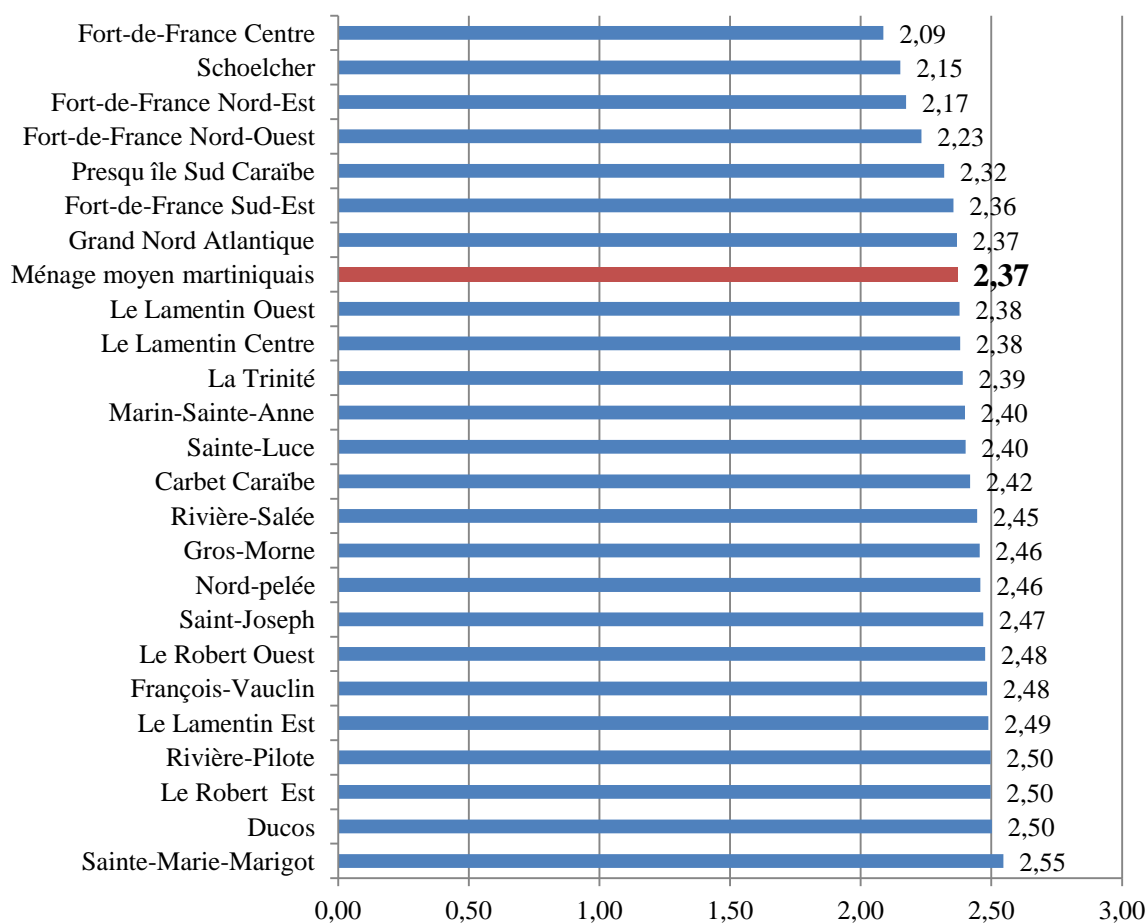
Graphique 1. Nombre de personnes par ménage



Au sens de l'INSEE, un ménage est composé de l'ensemble des personnes qui résident au sein du même logement (un ménage peut donc n'être composé que d'une seule personne), indifféremment du fait qu'ils aient ou non des liens de parenté. En moyenne, un ménage martiniquais se compose de 2.37 personnes.

La taille des ménages n'est pas homogène sur le territoire. La zone Centre (Fort-de-France, Lamentin, Schœlcher, Saint-Joseph, Ducos) de la Martinique a un nombre moyen de personnes par ménage inférieur à la moyenne martiniquaise (2.28 contre 2.37 pers. par ménage en moyenne). Les ménages des zones Nord et du Sud Atlantique sont en moyenne ceux ayant les tailles les plus élevés sur l'île (zone Nord : 2.471 — zone Sud Atlantique : 2.47).

Graphique 2. Nombre moyen de personnes par ménage.



À l'échelle du découpage DTIR, on constate que ce sont globalement les communes du Centre Caraïbe comme Fort-de-France et Schœlcher qui affichent la taille moyenne de ménage la plus faible (FDF Centre : 2,09 ; Schœlcher : 2,15). À l'inverse les communes de la côte Atlantique et de l'intérieur affichent souvent une taille moyenne de ménage plus importante (Sainte-Marie-Marigot : 2,55 ; Le Robert Est, Ducos, Rivière pilote : 2,50 ; Saint-Joseph : 2,47).



## B. Ménages et automobile

### i) La taille des ménages et le nombre de VP à disposition

Tableau 2. Nombre moyen de voitures particulières à disposition en fonction de la taille du ménage.

TAILLE DU MÉNAGE	VOITURES PARTICULIÈRES À DISPOSITION		
	0	1	2 et plus
Ménage d'1 personne :	50 %	48 %	2 %
Ménage de 2 personnes :	24 %	52 %	24 %
Ménage de 3 personnes :	19 %	41 %	40 %
Ménage de 4 personnes :	16 %	36 %	49 %
Ménages de 5 personnes et plus :	19 %	32 %	49 %
<b>Ensemble :</b>	<b>30 %</b>	<b>45 %</b>	<b>25 %</b>

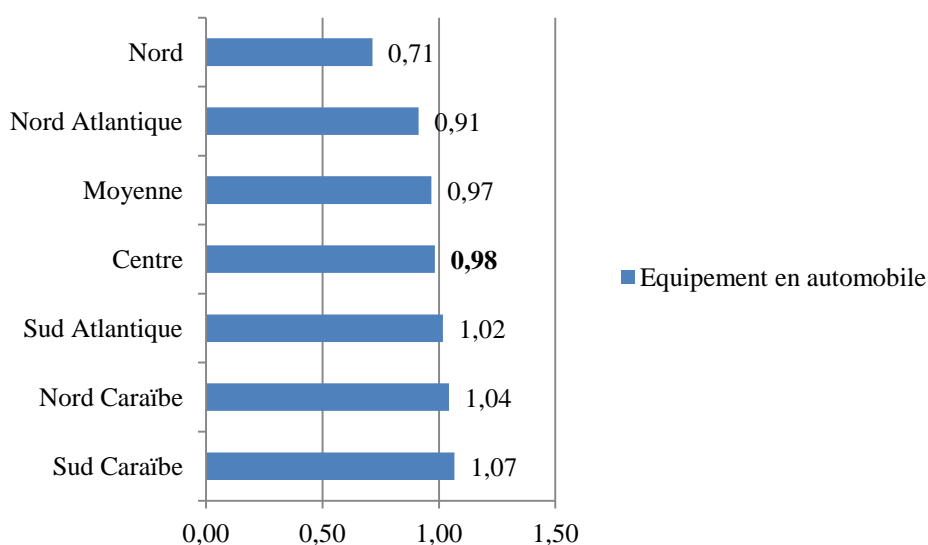
*Note. Le tableau se lit comme suit : 50 % des ménages composés d'une personne ne disposent pas de voiture. 48 % des ménages d'une personne ont à disposition une voiture. Etc.*

En Martinique, 45 % des ménages ont à disposition une voiture particulière (VP) et 25 % au moins deux. Un peu moins d'un tiers des ménages n'ont pas de VP à disposition. Le nombre de véhicules à disposition varie selon la taille des ménages : la moitié des ménages d'une personne ne sont pas équipés tandis que c'est le cas de seulement 20 % des ménages de 5 personnes et plus ; près de la moitié des ménages de 4 personnes et plus ont à disposition 2 voitures ou plus.

### ii) Équipement en automobile (véhicules possédés par ménage)

En moyenne en Martinique, on compte 0.97 VP par ménage. Les secteurs Centre, côte Caraïbe (Sud et Nord) et le Sud Caraïbe affichent des valeurs plus élevées avec respectivement 0.98, 1.02, 1.04 et 1.07 VP par ménage. À l'inverse, deux secteurs du Nord sur trois montrent des valeurs en dessous de la moyenne (0.71 VP possédés par ménage pour le Nord et 0.91 pour le Nord Atlantique).

Graphique 3. Nombre moyen de véhicules particuliers par ménage.

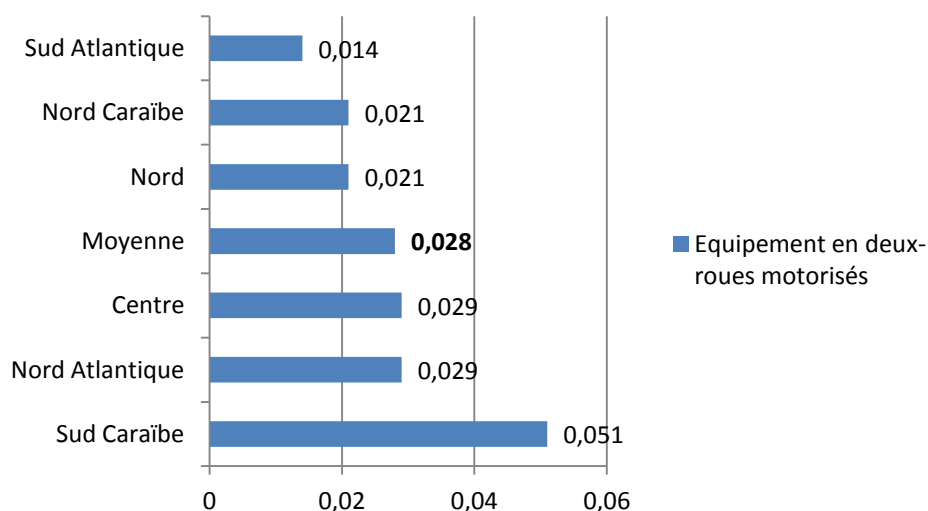


### C. Ménages et deux-roues

#### i) Équipement en deux-roues motorisés

Le taux d'équipement moyen en deux-roues motorisés (DRM) en Martinique est de 0.028. En d'autres termes, seul un ménage sur 35 est équipé d'un DRM. Les ménages du Sud Caraïbe affichent des valeurs bien plus fortes que les autres, mais le chiffre reste très faible (0.051, soit un ménage sur 20 environ). Le Nord Atlantique et le Centre affichent des valeurs qui se rapprochent de la moyenne (0.029). À l'inverse, dans le Sud Atlantique, on observe un très faible taux d'équipement en deux-roues motorisés (0.014).

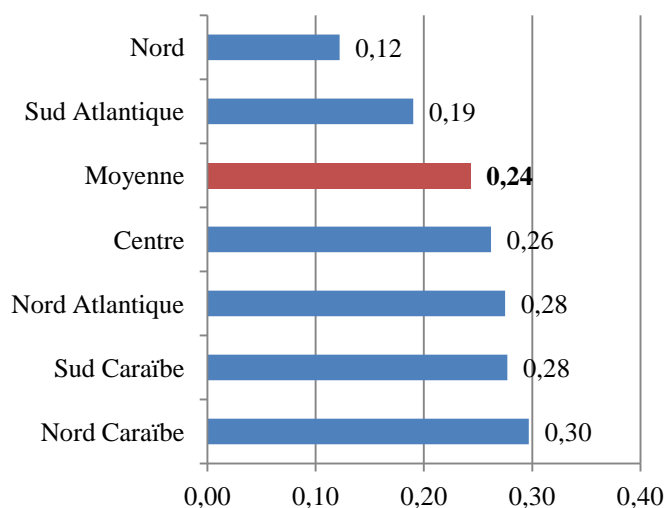
Graphique 4. Nombre moyen de deux-roues motorisés par ménage.



ii) Équipement en vélo

En moyenne, le taux d'équipement en vélo par ménage est de 0.26 – soit un vélo pour 4 ménages en moyenne. Les ménages de la côte Caraïbe sont les mieux équipés (0.30 pour le secteur Nord Caraïbe et 0.28 pour le Sud Caraïbe), suivis du Nord Atlantique (0.28). Le Nord est par contre deux fois moins équipé que la moyenne (0.12), tout comme le Sud Atlantique (0,19).

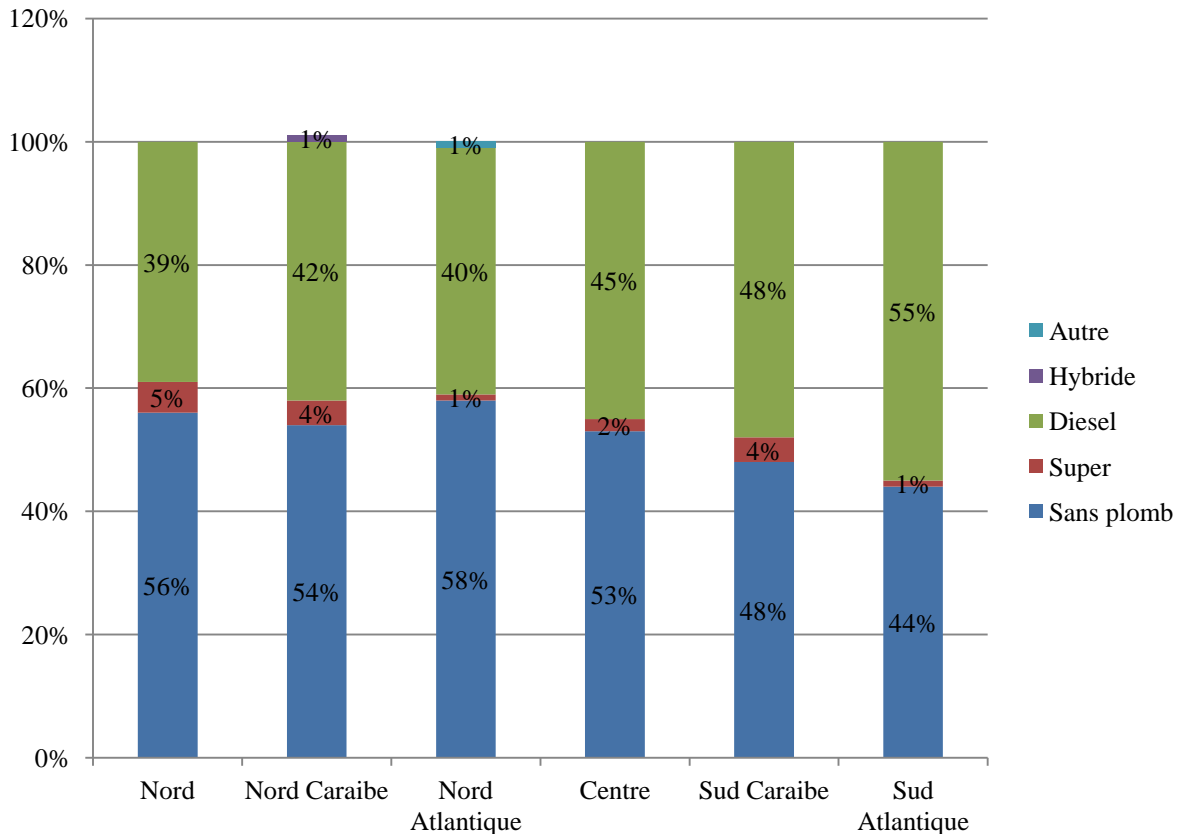
Graphique 5. Nombre moyen de vélos par ménage.



## D. Ménages et habitat

### i) Type d'énergie du parc automobile

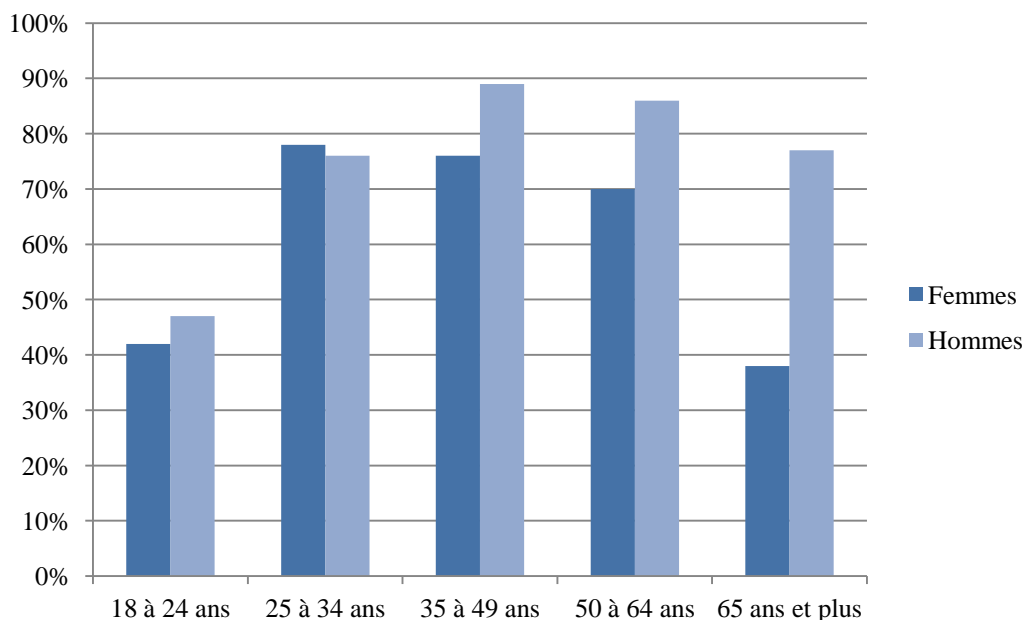
Graphique 6. Type d'énergie du parc automobile selon la zone de résidence.



Le diesel et le sans-plomb sont de loin les deux carburants les plus utilisés en Martinique. Dans le secteur Nord (Nord, Nord Caraïbe et Nord Atlantique), le sans-plomb est plus utilisé que le diesel, avec respectivement 56 %, 54 % et 58 % de voitures fonctionnant avec ce type de carburant. À l'inverse, La part des voitures fonctionnant au diesel est plus importante dans le Sud Caraïbe (55 %). Le super et le carburant hybride sont très peu utilisés en Martinique (<5 %).

ii) Nombre de personnes ayant le permis

Graphique 7. Part des titulaires du permis de conduire, par tranche d'âge.



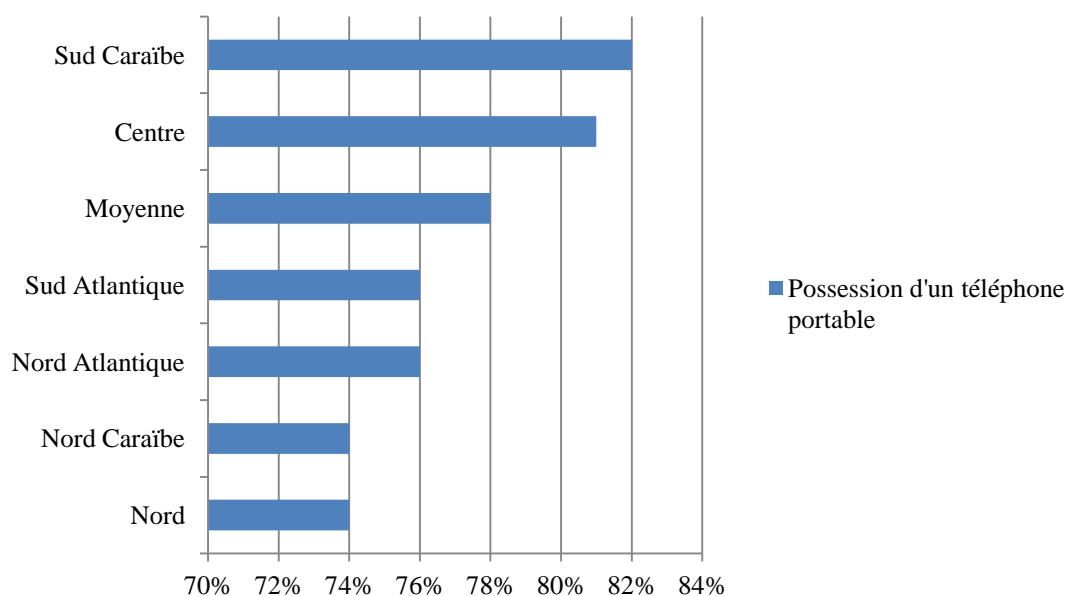
Près de 70 % des Martiniquais(es) âgé(e) s de 18 ans et plus sont titulaires du permis de conduire. Ce taux varie selon l'âge et le sexe : la part de titulaires du permis est nettement plus élevée chez les hommes (mais l'écart baisse chez les jeunes et s'inverse même dans la tranche des 25 – 34 ans) ; la part des personnes âgées de moins de 15 ans et celle des personnes de plus de 65 ans qui sont titulaires du permis de conduire sont nettement plus faibles que celle des 25 — 60 ans.

Chez les femmes, le taux de possession du permis est plus élevé pour les tranches de 25 à 34 ans (78 %) et 35-49 ans (76 %). Chez les hommes, cette répartition est légèrement différente. Pour la tranche 35-49 ans, 89 % des hommes sont titulaires du permis et 86 % pour les 50-64 ans. À noter que 77 % des hommes de plus de 65 ans ont le permis, ce qui en proportion est deux fois plus important que chez les femmes (seulement 38 % des femmes de plus de 65 ans ont le permis). Cette discrimination semble avoir disparu chez les plus jeunes puisque les taux sont presque identiques chez les moins de 25 ans.

### iii) Moyens de télécommunication au domicile

#### (1) Possession d'un téléphone portable

Graphique 8. Part de la population possédant un téléphone portable, par région.

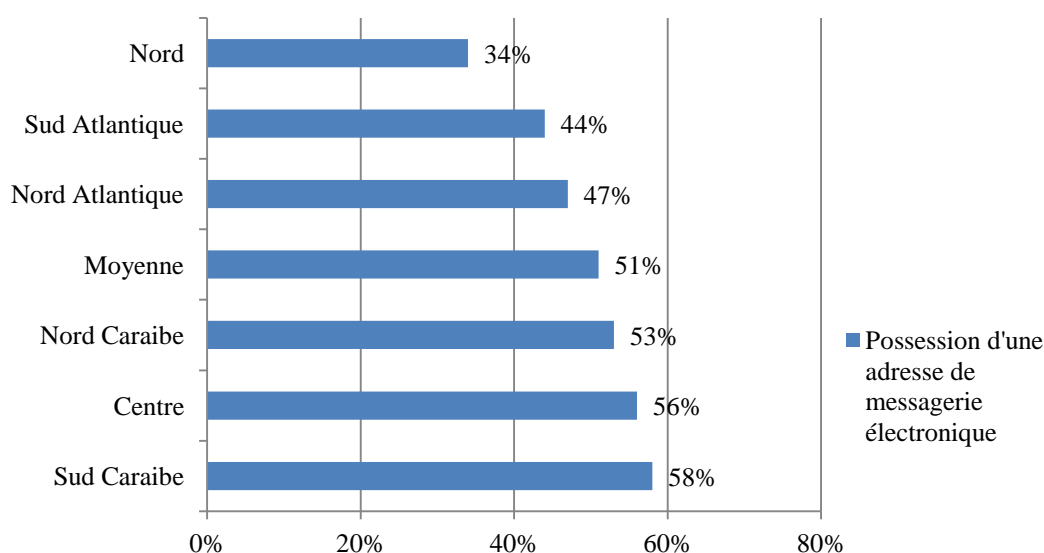


En considérant la population âgée de 5 ans et plus, 78 % des Martiniquais possèdent un téléphone portable. Dans le secteur Nord (Nord, Nord Caraïbe, et Nord Atlantique), la part de possession d'un téléphone portable est légèrement en dessous de la moyenne martiniquaise avec respectivement 74 %, 74 % et 76 %.

À l'inverse, le Sud Caraïbe arrive en tête avec 82 % de personnes équipées d'un téléphone portable, suivi de la zone Centre qui affiche 3 points de plus que la moyenne.

## (2) Possession d'une adresse de messagerie électronique

Graphique 9. Part de la population disposant d'une adresse de messagerie électronique, par région.



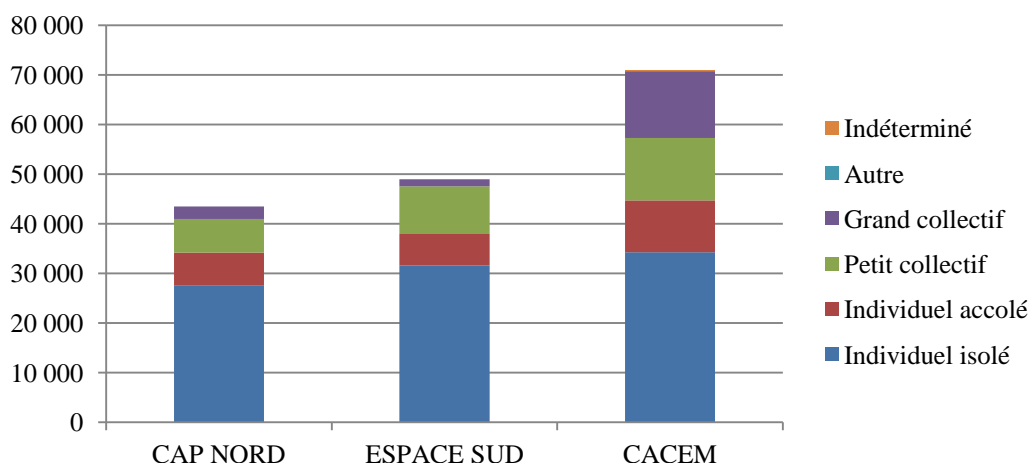
Selon les résultats de l'enquête, un Martiniquais sur deux dispose d'une adresse de messagerie électronique. Les résultats sont variables selon les secteurs. Les habitants de la côte Caraïbe (Sud Caraïbe et Nord Caraïbe) et ceux du Centre présentent des chiffres plus élevés que la moyenne avec respectivement 58 %, 53 % et 56 % de personnes possédant une adresse de messagerie électronique.

Le Nord présente 17 points de moins que la moyenne. Pour le Sud Atlantique et le Nord Atlantique, les chiffres sont respectivement de 44 % et 47 %.

iv) Type d'habitat (répartition du type d'habitat)

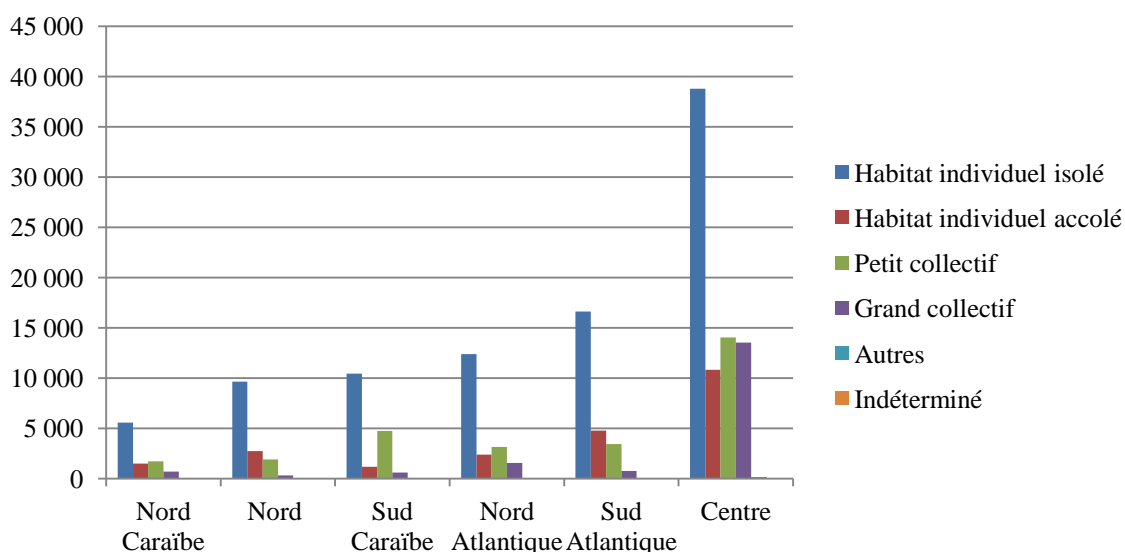
De manière générale, on constate que l'habitat se concentre nettement dans la zone CACEM, suivie par la zone de l'Espace Sud. Si on considère uniquement l'habitat individuel par contre, cette prédominance est beaucoup moins marquée. La différence est donc due surtout à la prédominance de l'habitat individuel accolé et de l'habitat collectif dans la région Centre.

Graphique 10. Nombre de logements par zone de résidence selon le type d'habitat (D10).



Le découpage D30 permet une prise en compte plus fine. L'habitat individuel isolé domine largement partout. Ensuite, on observe généralement une légère prédominance de l'habitat en petit collectif sur l'habitat individuel accolé et l'habitat en grand collectif. Ce dernier type d'habitat est plus présent dans la région centre et, secondairement dans le Sud Atlantique. La part du petit habitat collectif est particulièrement forte dans le Sud-Caraïbe.

Graphique 11. Nombre de logements par zone de résidence selon le type d'habitat (D30)

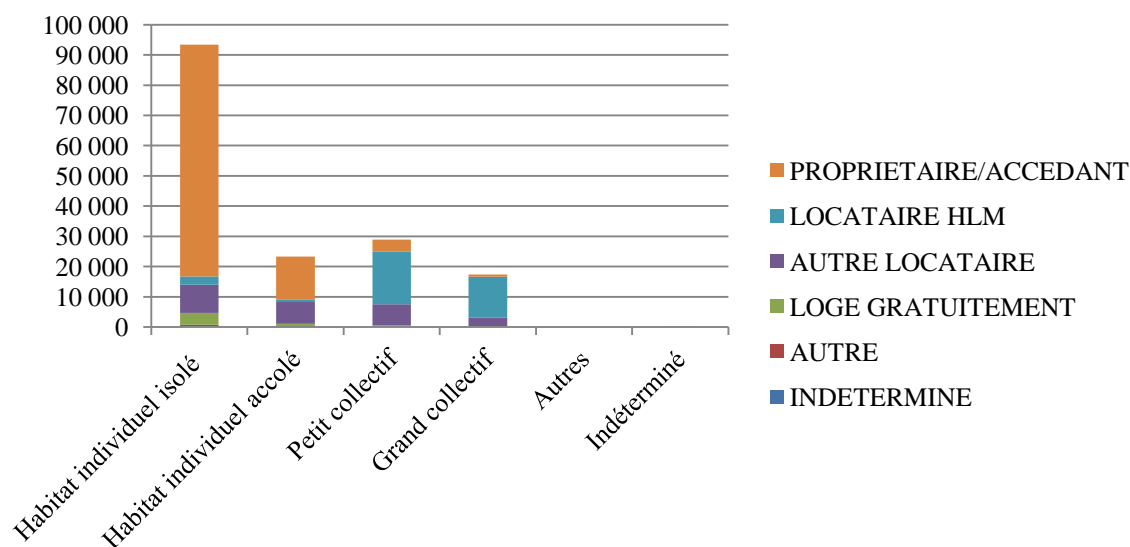




v) Type d'habitat et statut d'occupation

Selon l'enquête, les logements de type habitat individuel sont largement occupés par leurs propriétaires ou accédants. Une portion non négligeable de ces logements est aussi occupée par des locataires, proportion particulièrement forte dans le cas de l'habitat individuel accolé. L'habitat collectif concentre très largement les locataires HLM, avec une proportion plus faible de locataires non-HLM (dont la part est plus forte dans le cas des petits logements collectifs). On note que la part globale des locataires HLM est plus forte que la part des locataires non HLM.

Graphique 12. Nombre de logements par zone de résidence selon le type d'habitat et le statut d'occupation.

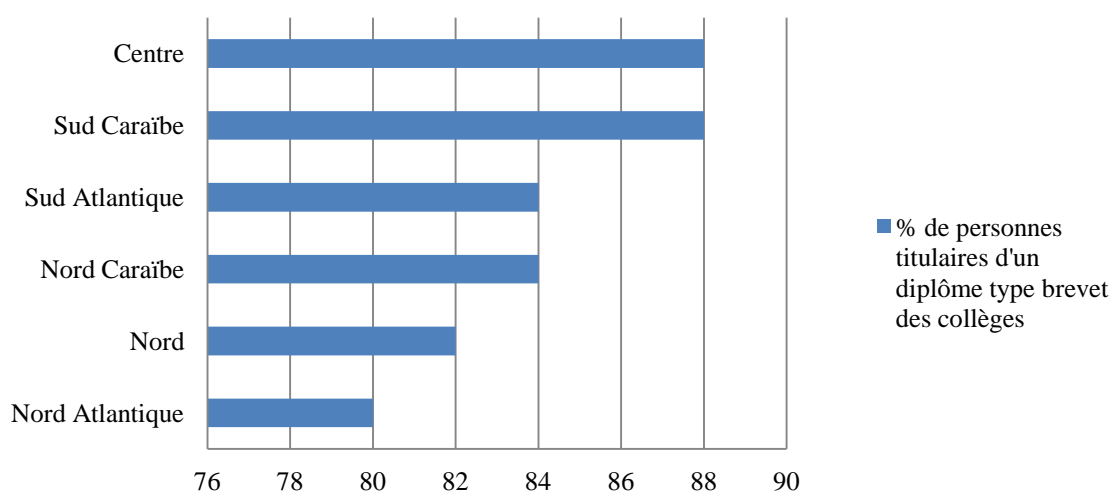


## E. Autres caractéristiques des ménages martiniquais

### i) Niveau d'instruction

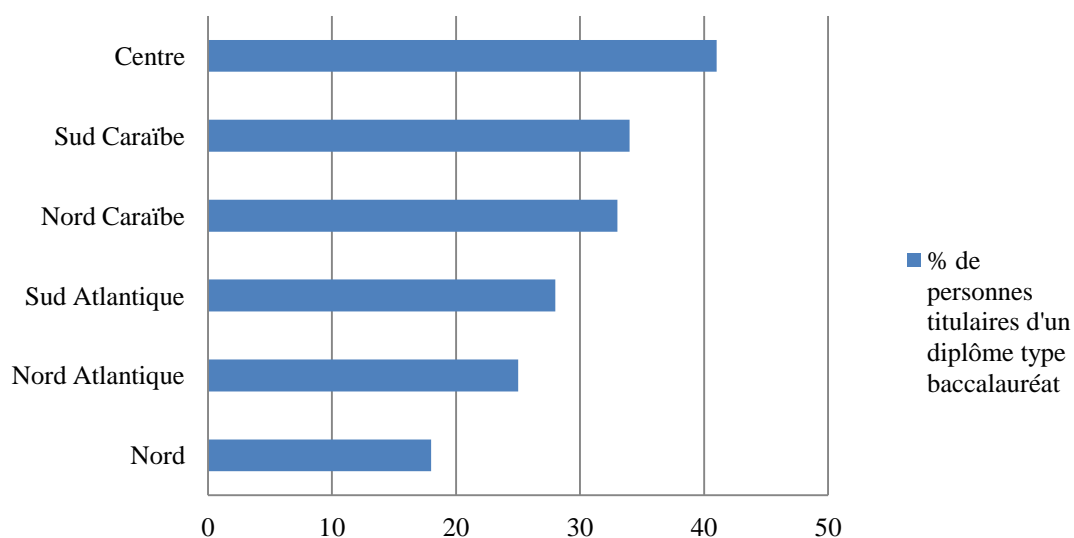
Les données de l'enquête montrent qu'entre 80 et 90 % des Martiniquais ont été scolarisés jusqu'en 3<sup>e</sup> (Martiniquais de plus de 5 ans, à l'exclusion de ceux étant actuellement scolarisés). Les zones du Nord affichent une part légèrement inférieure à celles du Centre et du Sud, mais l'écart est ici relativement faible.

Graphique 13. Part des personnes ayant été scolarisées jusqu'en 3e, par zone de résidence.



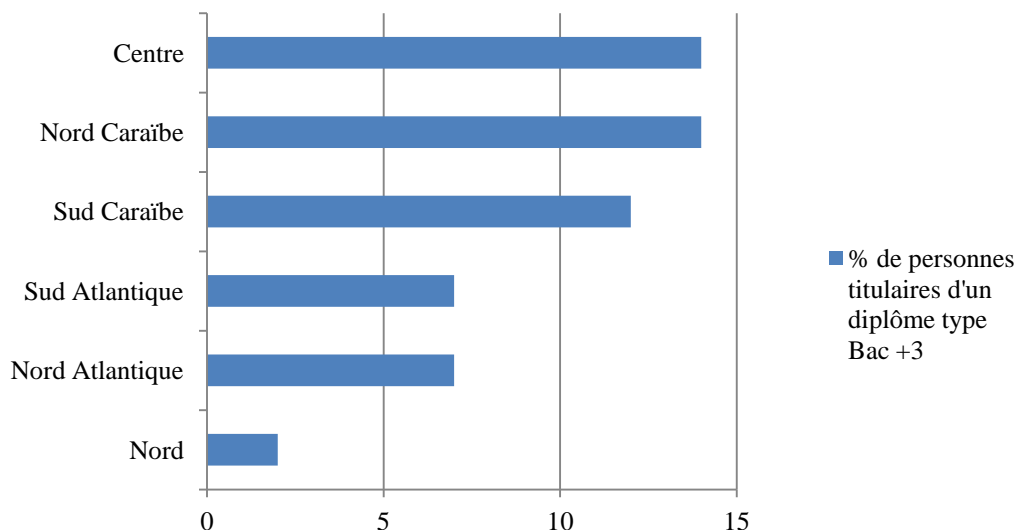
Au niveau des études secondaires, la même tendance est nettement accentuée : on compte une part de titulaires du baccalauréat deux fois plus forte dans le centre (41 %) que dans le Nord (18 %). Il existe également un décalage assez net, bien que moins marqué, entre la côte Caraïbe (Sud Caraïbe : 34 %, Nord Caraïbe : 33 %) et la côte Atlantique (Nord Atlantique : 25 %, Sud Atlantique : 28 %).

Graphique 14. Part des personnes titulaires d'un baccalauréat, par zone de résidence.



Plus on monte dans le niveau d'études, plus les écarts se creusent entre ces différentes régions. La part des titulaires d'un diplôme de type Bac + 3 ou plus est ainsi 7 fois plus forte dans le Centre et dans le Nord Caraïbe (14 %) qu'elle ne l'est dans le Nord (2 %). De même, la part est deux fois plus importante sur la côte Caraïbe (Nord Caraïbe : 14 %, Sud Caraïbe : 12 %) qu'elle ne l'est sur la côte Atlantique (7 %).

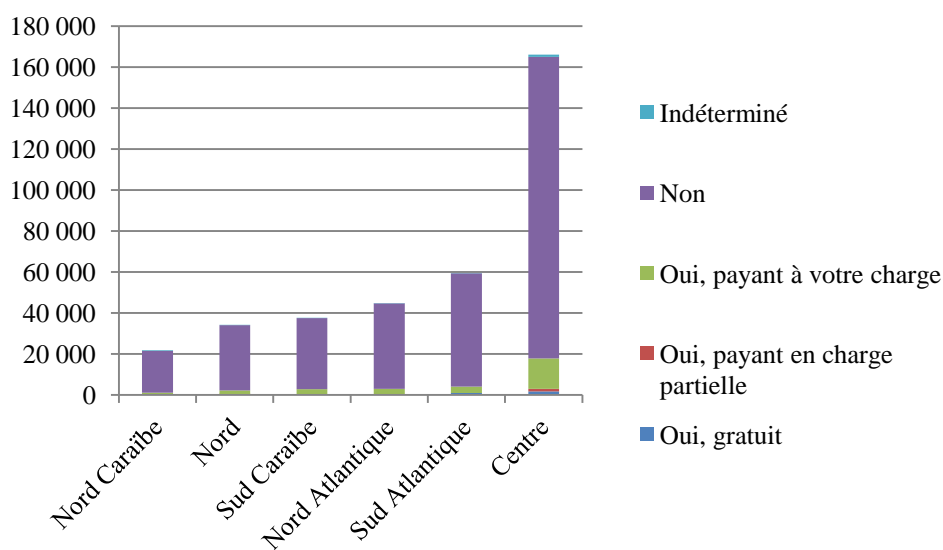
Graphique 15. Part des personnes titulaires d'un diplôme de type Bac+3 ou plus, par zone de résidence.



## ii) La possession d'un abonnement TC

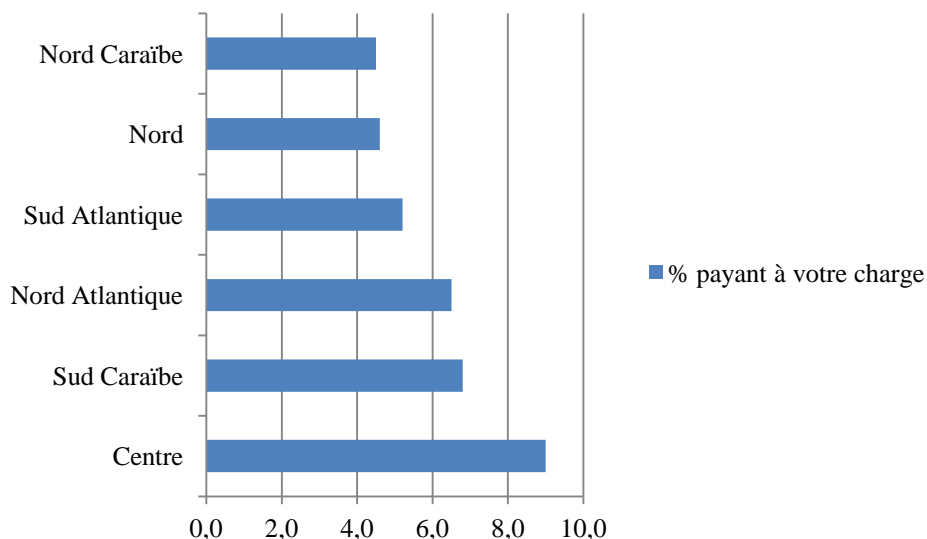
Quelle que soit la région concernée, il ressort que les Martiniquais possèdent très rarement un abonnement aux transports en commun. Dans la plupart des cas, les possesseurs d'un abonnement payent entièrement le coût de cet abonnement.

Graphique 16. Nombre de personnes possédant un abonnement aux transports en commun, selon la zone de résidence.



Selon la région concernée, entre 4 et 9 % des Martiniquais payent un abonnement aux transports en commun. C'est dans le Nord que ce taux est le plus faible (4,5 %), et dans le Centre qu'il est le plus fort (9 %).

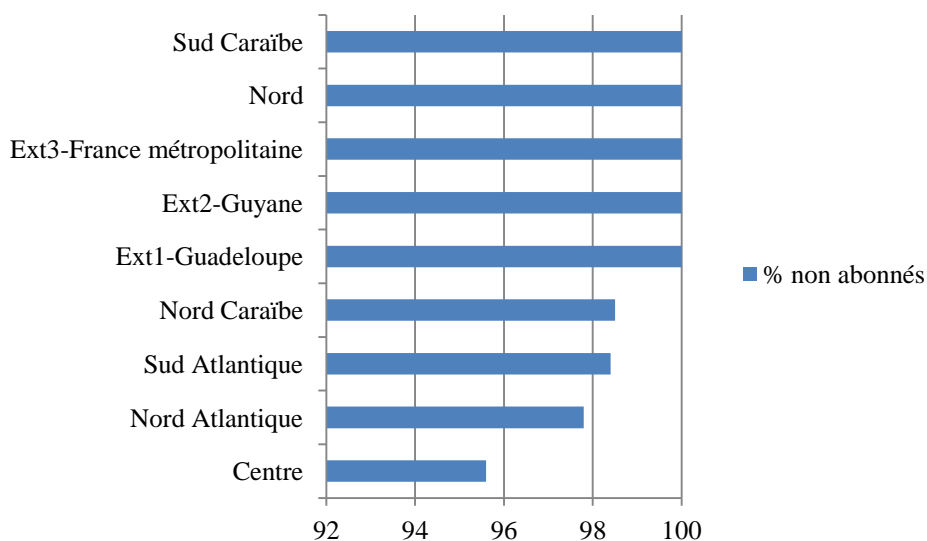
Graphique 17. Part des personnes payant un abonnement aux transports en commun, par région.



### iii) Les actifs ayant un emploi

En ce qui concerne les actifs ayant un emploi, la tendance est encore plus marquée : dans le Nord et dans le Sud Caraïbe, aucun actif ayant un emploi ne possède d'abonnement aux transports en commun ! Dans le centre, qui affiche le plus fort taux d'enrôlement, 95,6 % des actifs ayant un emploi ne possèdent pas d'abonnement...

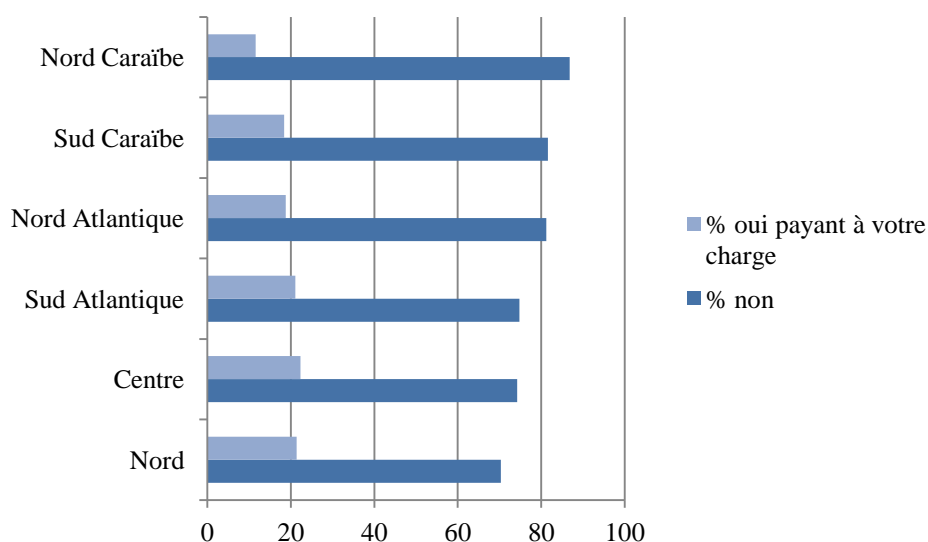
Graphique 18. Part des actifs ayant un emploi et qui ne sont pas abonnés aux transports en commun.



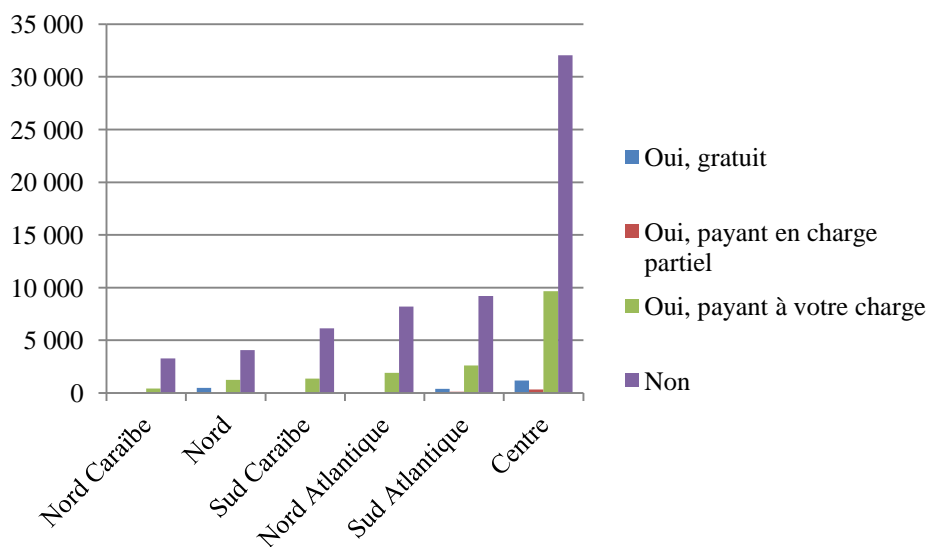
iv) Les scolaires et les étudiants – lieu d'études

Les scolaires et les étudiants représentent visiblement le public le plus concerné par les transports en commun. Pourtant, même dans cette catégorie, entre 70 % et 85 % ne sont pas abonnés. La plupart des abonnés payent entièrement leur abonnement.

Graphique 19. Part des scolaires et étudiants payant un abonnement aux transports en commun et part des non-abonnés.



Graphique 20. Nombre de scolaires et d'étudiants selon la zone d'étude et la possession d'un abonnement aux transports en commun.

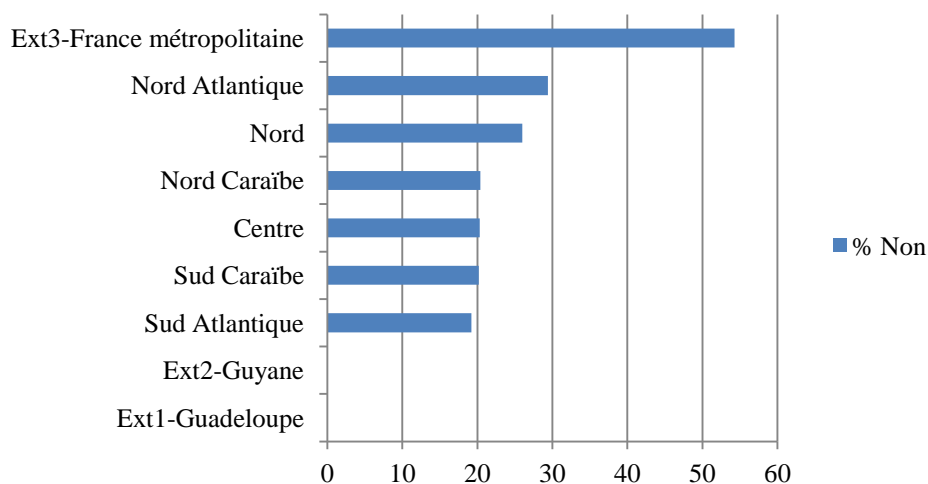


v) Équipement en automobile selon l'occupation principale

Plus de 2/3 des Martiniquais disposent d'une voiture pour accéder à leur lieu de travail ou d'études. C'est dans le Sud que cette part est la plus forte puisque moins de 20 % des résidents du Sud Caraïbe et du Sud Atlantique ne disposent pas d'une voiture pour ce type de déplacements. La part des personnes ne disposant pas d'un véhicule pour ces déplacements est un peu plus forte dans le Nord (29 % dans le Nord Atlantique, 26 % dans le Nord). Les chiffres sont très différents

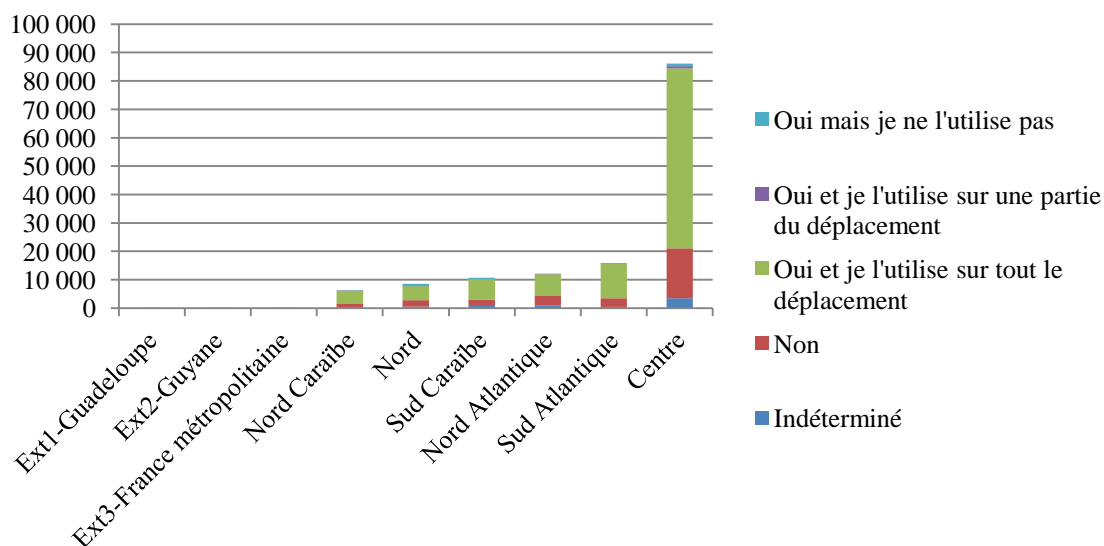
pour les Martiniquais résidant en France métropolitaine, qui dans plus d'un cas sur deux ne disposent pas de voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études. Ce dernier chiffre semble montrer que le fort recours à la voiture pour ces déplacements n'est pas lié aux Martiniquais... mais à la Martinique et à l'organisation de son territoire.

**Graphique 21.** Part des personnes ne disposant pas d'une voiture pour se rendre sur le lieu des études et du travail par zone de résidence.



On constate par ailleurs que très peu de personnes possèdent une voiture, mais ne l'utilisent pas ou que sur une partie du trajet.

**Graphique 22.** Disposition d'une voiture pour le travail ou les études, selon la région pour les actifs.



## IV. Les déplacements

### A. Types de déplacements

#### i) Présentation des divers déplacements

Les indicateurs qui vont suivre concernent uniquement les déplacements internes à l'aire d'étude, autrement dit le territoire martiniquais. Nous n'analyserons pas dans ce chapitre, les déplacements appelés « externes », car la part de ces derniers est très faible et ne permet pas de véritables analyses.

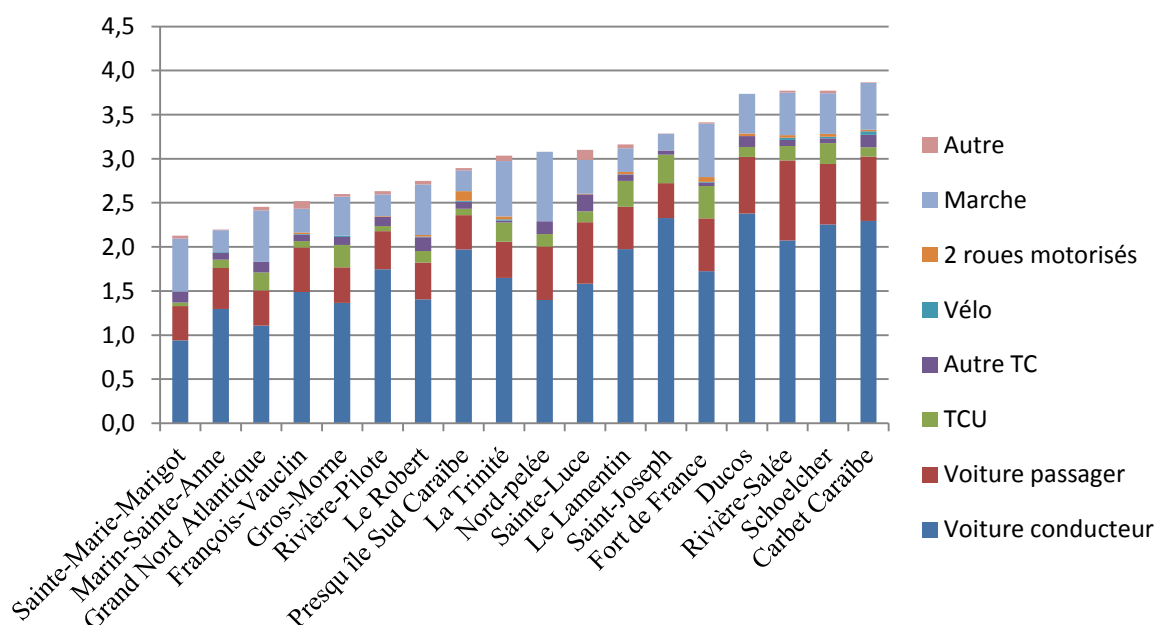
#### ii) Répartition des déplacements par mode de transport

Pour décrire les déplacements en voiture, nous avons sélectionné la mobilité à partir des personnes de 11 ans et plus.

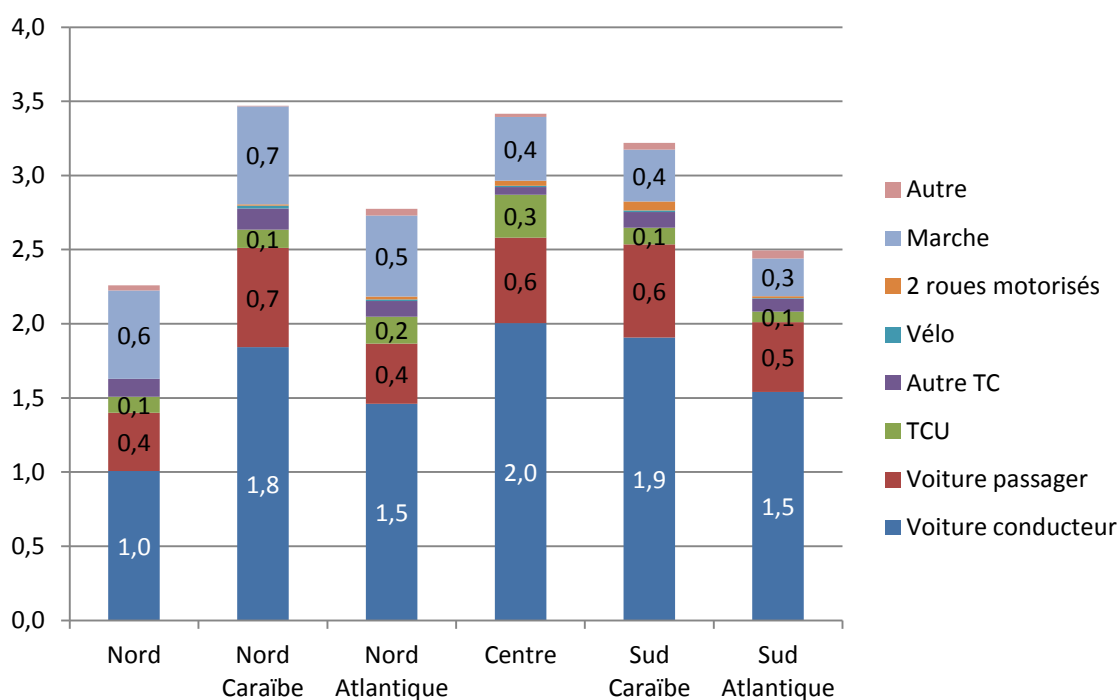
La mobilité par modes

Un Martiniquais moyen se déplace entre deux et quatre fois par jour, avec des disparités régionales allant presque du simple au double (Sainte-Marie et Marigot : 2,1 / Carbet et Caraïbe : 3,8). La grande majorité de ces déplacements s'effectuent en voiture.

Graphique 23. Nombre moyen de déplacements par personne et par jour, selon la zone de résidence et le mode de déplacement



Graphique 24. Nombre moyen de déplacements par personne et par jour, selon la zone de résidence et le mode de déplacement



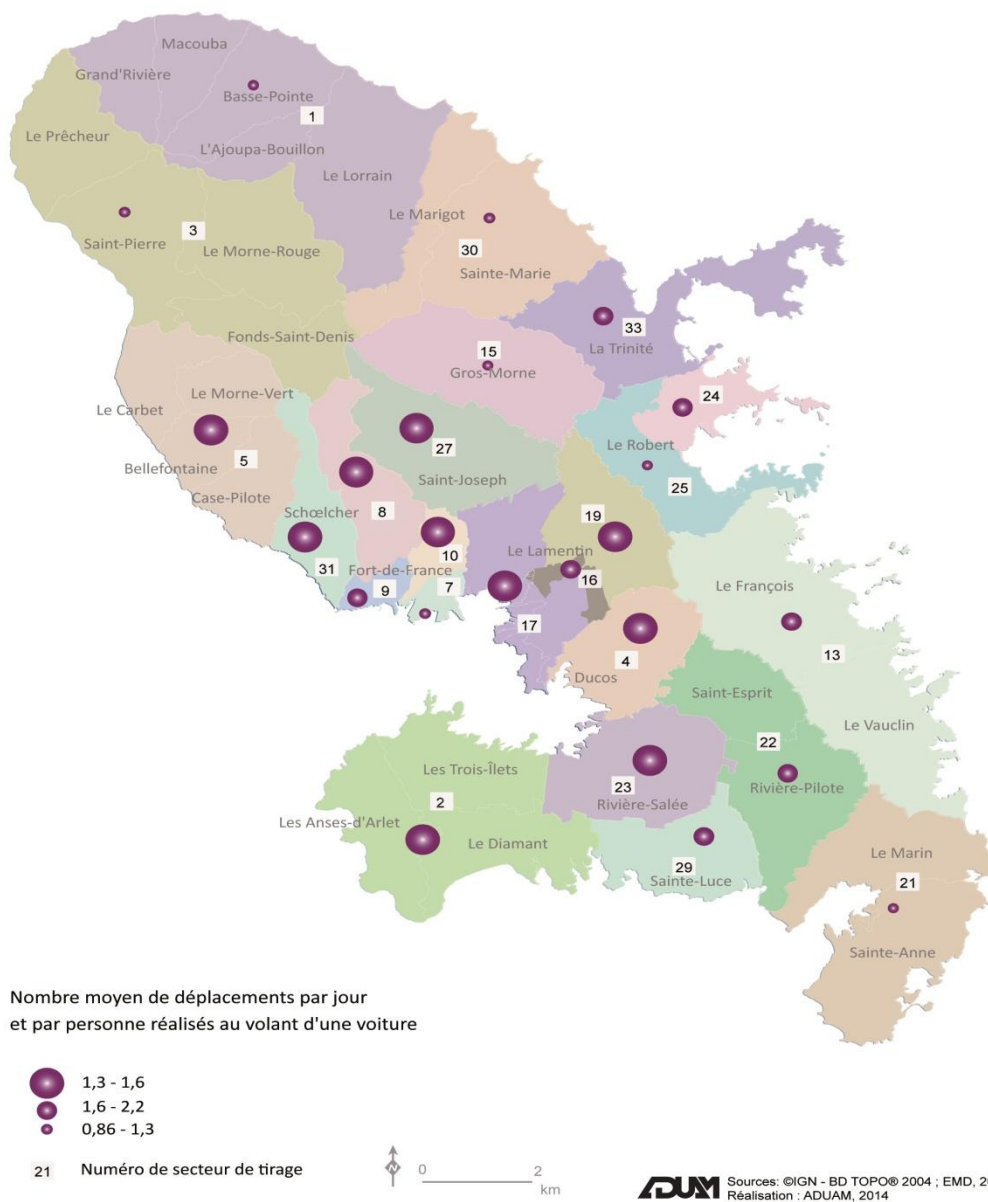
Quelle que soit la zone concernée, les déplacements en voiture (en tant que conducteur et secondairement en tant que passager) sont de loin les plus nombreux. Les Martiniquais qui se déplacent le plus, en termes de nombre moyen de déplacements, sont les résidents du Nord Caraïbe (3.46). À l'inverse, les habitants de la région Nord sont les Martiniquais qui se déplacent le moins (2.26).



## B. Mobilité en voiture

### i) Mobilité en voiture : utilisation voiture conducteur

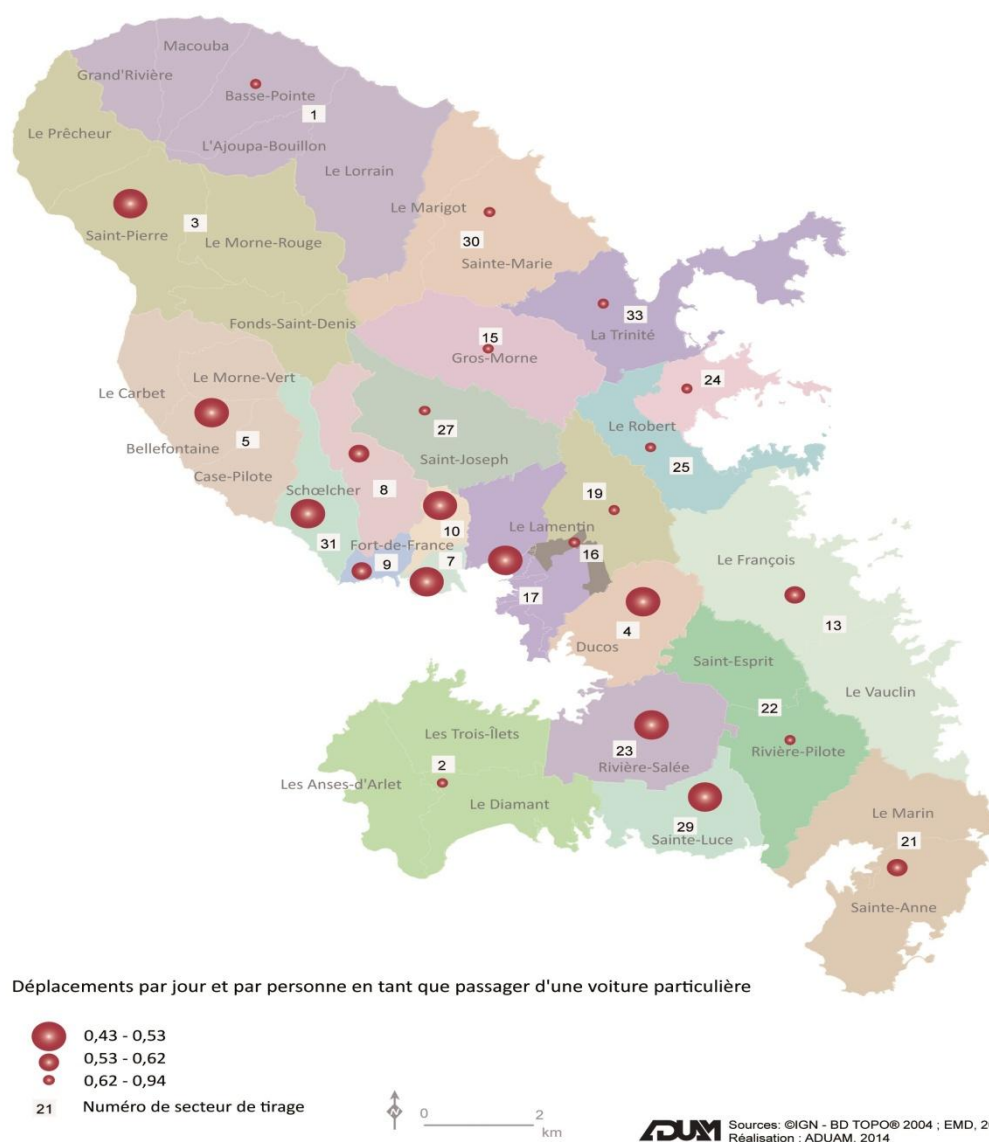
Carte 6. Nombre moyen de déplacements par jour et par personne réalisés au volant d'une voiture selon la zone de résidence.



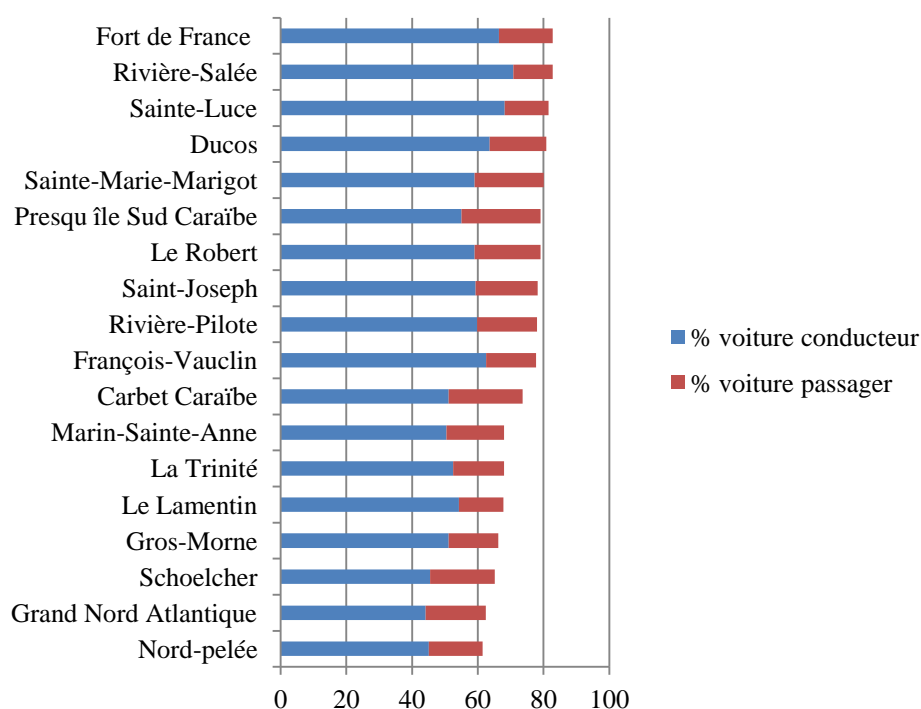
ii) Mobilité en voiture

Entre 60 % et 80 % des déplacements des Martiniquais s'effectuent en voiture. C'est dans le Nord que ce taux est le moins fort (Nord-pelée : 61 %, Grand Nord Atlantique : 62 %) et dans le Centre Caraïbe qu'il est le plus élevé (Fort de France : 83 %, Rivière Salée : 83 %, Sainte-Luce : 81 %, Ducos : 81 %). Dans plus de  $\frac{3}{4}$  des cas, ces déplacements en voiture s'effectuent en tant que conducteur.

Carte 7. Nombre moyen de déplacements par jour et par personne réalisés en tant que passager d'une voiture particulière selon la zone de résidence.

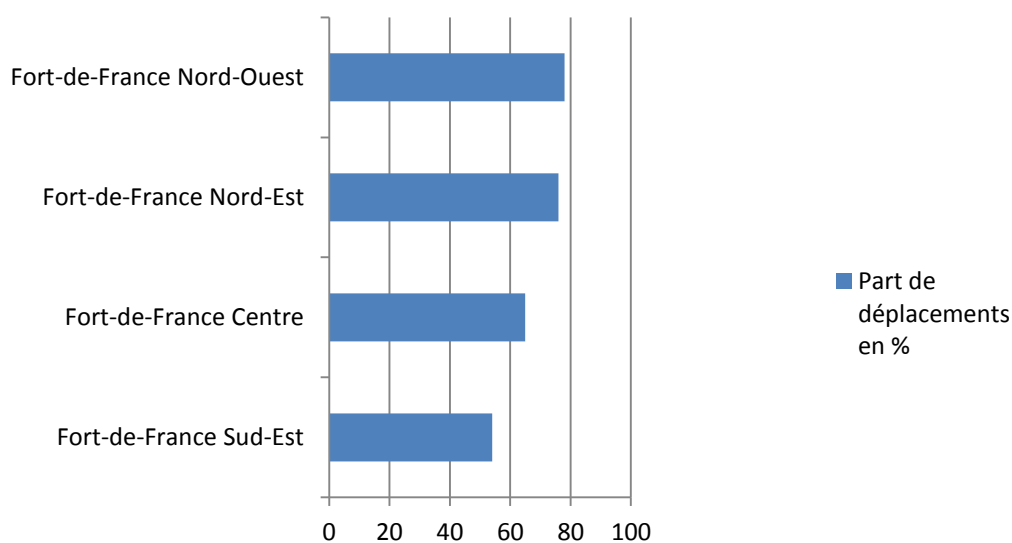


Graphique 25. Part des déplacements effectués en voiture en tant que conducteur et en tant que passager.



À noter ici qu'il existe des découpages plus fins pour les communes de Fort-de-France, le Lamentin et le Robert. L'exemple de Fort-de-France montre qu'il existe des disparités notables entre quartiers, avec notamment une part de déplacements en voiture beaucoup plus forte dans les quartiers du Nord de la ville que dans ceux du Sud-Est.

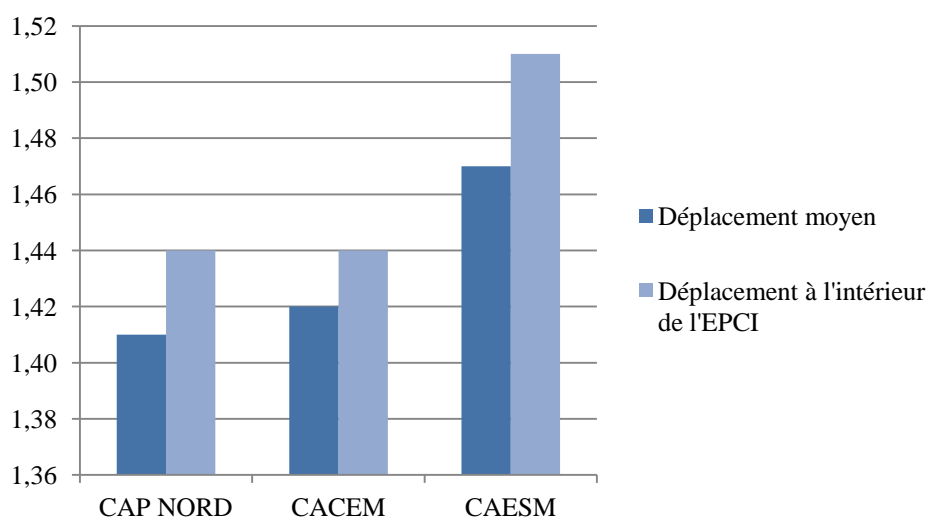
Graphique 26. Part des déplacements effectués en voiture, selon la zone de résidence.



### iii) Le taux d'occupation des voitures en Martinique

Les déplacements en voiture sont caractérisés par le faible nombre de personnes par véhicule : en moyenne un peu moins d'une personne et demie par déplacement en voiture. Le taux d'occupation du véhicule est très légèrement supérieur dans la zone ESPACE SUD, et est en moyenne un peu plus fort pour les déplacements à l'intérieur de l'EPCI.

Graphique 27. Nombre moyen de personnes par véhicule lors des déplacements

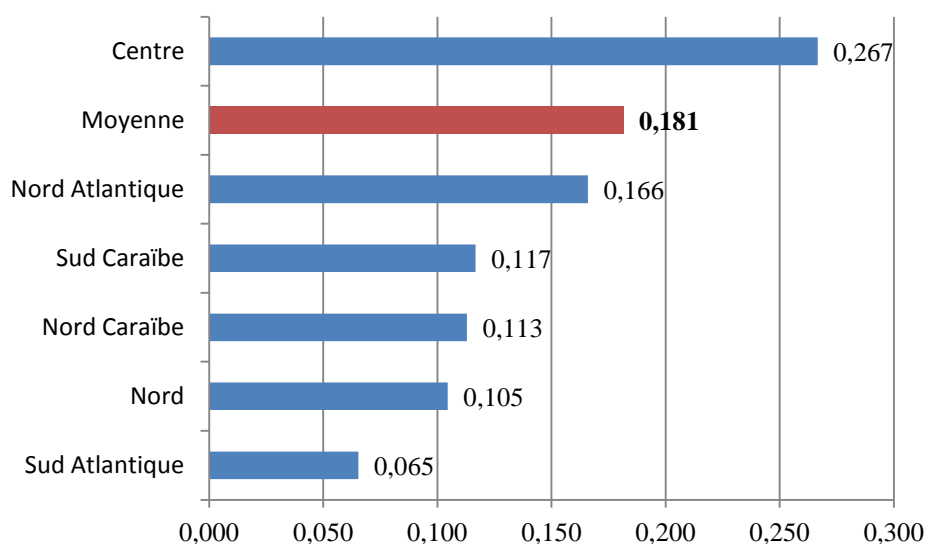


## C. Autres formes de mobilités

### i) Mobilité en transports en commun

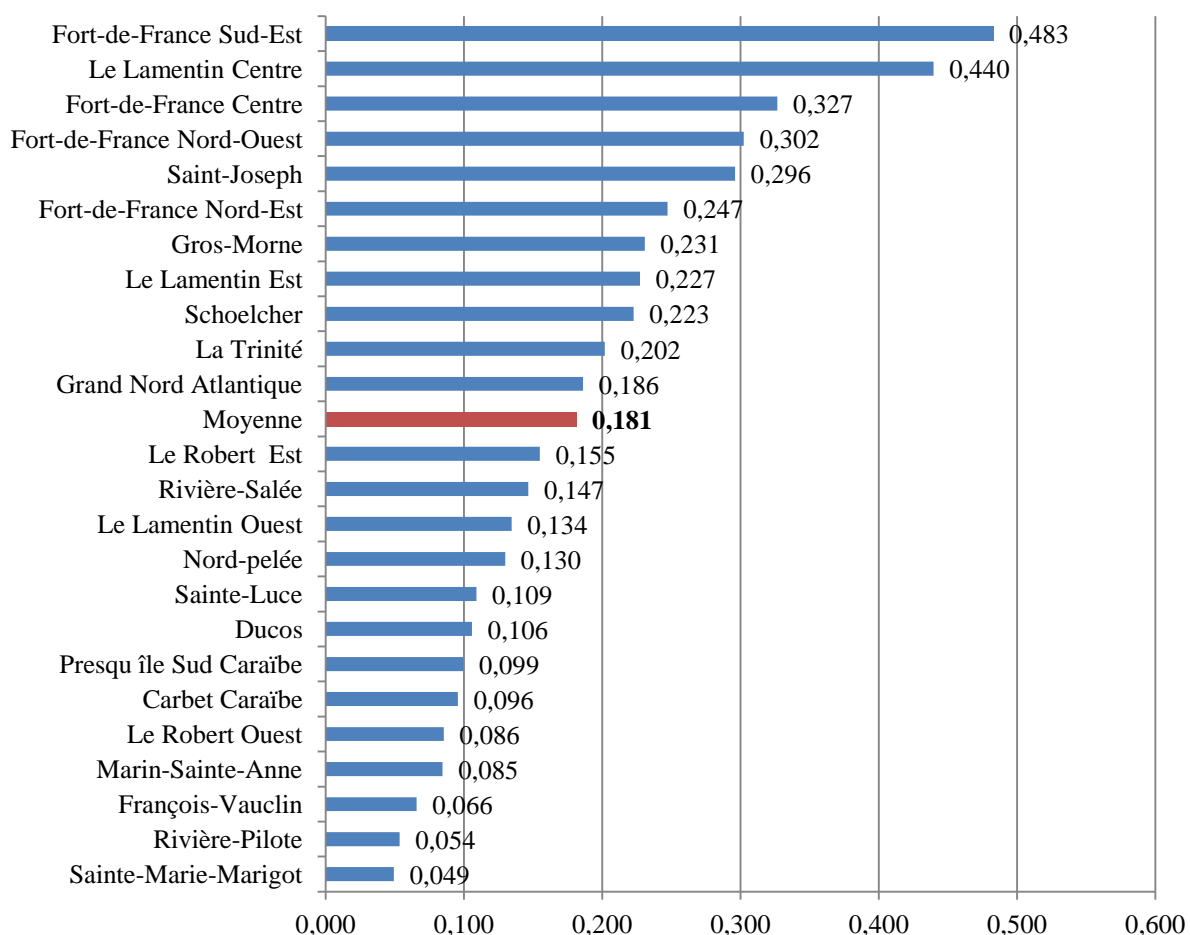
La zone Centre (composée des communes de la CACEM + Ducos) est l'unique secteur de l'île qui dépasse la moyenne avec 0.26 déplacement en moyenne effectués en transport en commun urbain par jour et par personne. L'importance de l'offre du réseau Mozaïk sur les villes de l'agglomération Centre explique sans doute en grande partie ces résultats. Le Nord Atlantique se retrouve en seconde place (0.16) ; l'organisation des réseaux de transport urbain de la Trinité et du Gros Morne semble donc commencer à porter ses fruits. À l'inverse, le Sud Atlantique ferme la marche avec 0.06 déplacement moyen par jour et par personne en transport en commun urbain.

Graphique 28. Mobilité en transport en commun urbain : nombre moyen de déplacements en TCU par jour et par personne



L'usage des transports en commun est assez faible au regard des premiers résultats. Sur l'ensemble de la Martinique, la mobilité moyenne en Transport en Commun Urbain (TCU) est de 0,18 déplacement par jour et par personne. On observe logiquement que seuls les secteurs possédant un réseau de TCU ont une moyenne supérieure à celle de l'île, notamment sur les communes de la CACEM. Le chiffre moyen le plus faible revient au secteur Sainte-Marie Marigot avec 0.049 déplacement en TCU par jour et par personne.

**Graphique 29. Mobilité en transport en commun urbain : nombre de déplacements moyen en TCU par jour et par personne**



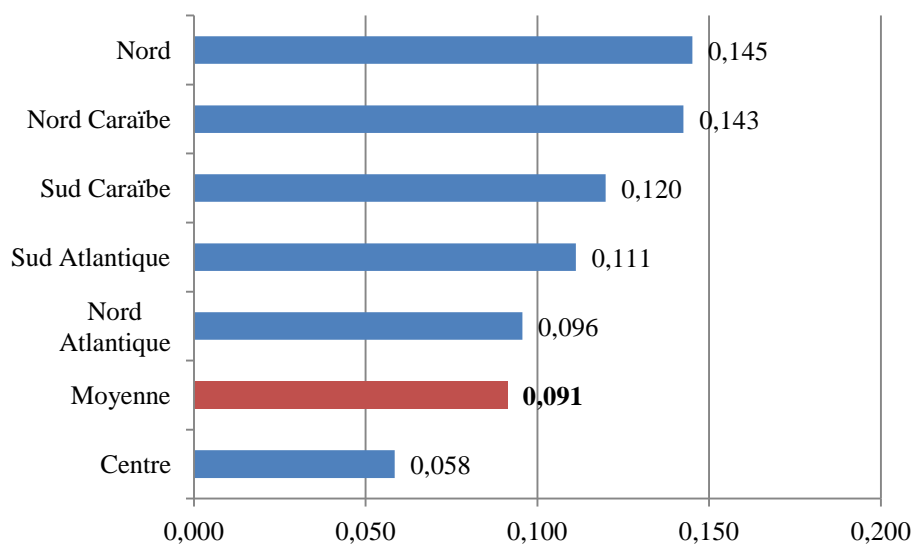
Par comparaison :

EMD Cayenne (2010) : 0.02 déplacement moyen par jour et par personne (source CEREMA)

EMD Pointe-à-Pitre (2006) : 0.11 déplacement moyen par jour et par personne (source CEREMA)

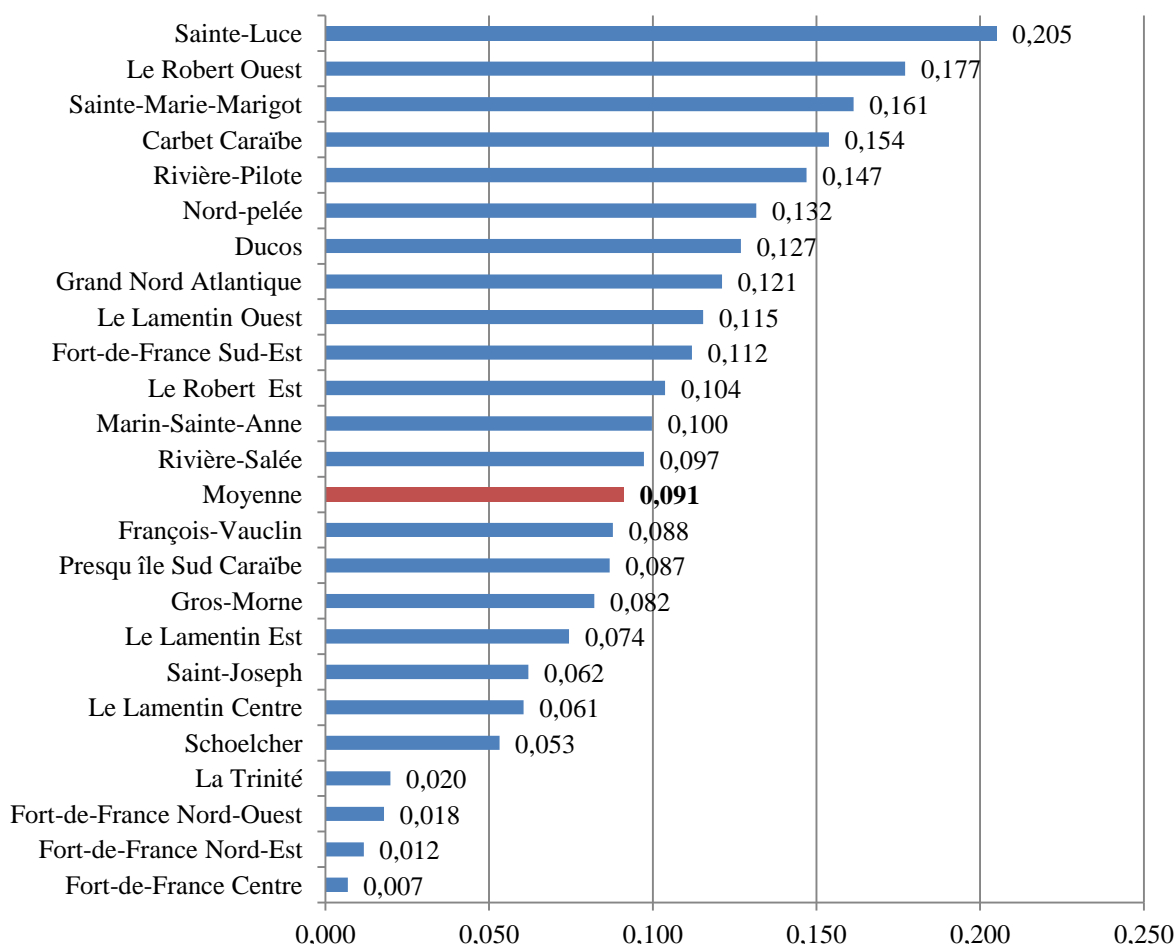
En Martinique, l'usage des transports en commun est très faible avec 0.09 déplacement par jour et par personne. Les plus grands utilisateurs de transport en commun sont les résidents du Nord (0.145) et Nord Caraïbe (0.143). Assez logiquement, les résidents du Centre ne sont pas de grands usagers des taxis collectifs avec seulement 0.05 déplacements moyen.

**Graphique 30. Mobilité en transport en commun : nombre moyen de déplacements en TC par jour et par personne (découpage D30)**



Le nombre moyen de déplacements en transport en commun (taxi collectif, transport collectif départemental, transport scolaire) sur le territoire martiniquais est très faible, avec 0,091 déplacement par jour et par personne. Les chiffres moyens les plus élevés se retrouvent dans le secteur Sainte-Marie Marigot (0,161), Sainte-Luce (0,205) et Robert Ouest (0,177). Les taux les plus bas s’observent sur les divers secteurs de la ville de Fort de France, notamment celui du Centre (0,007).

**Graphique 31. Mobilité en transport en commun : nombre de déplacements moyen en TC par jour et par personne**



Par comparaison :

EMD Cayenne (2010) : 0.11 déplacement moyen en TC par jour et par personne (source : CEREMA)

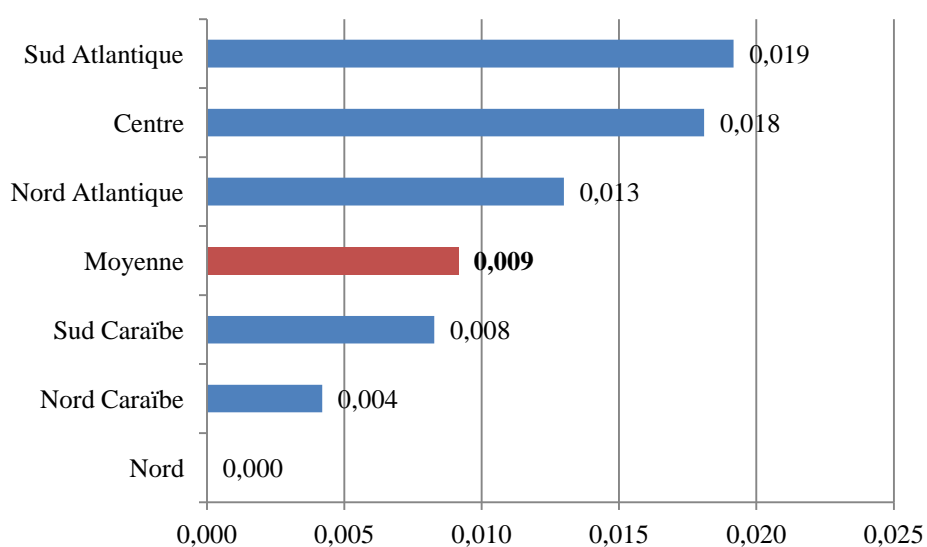
EMD Pointe-à-Pitre (2006) : 0.30 déplacement moyen en TC par jour et par personne (source : CEREMA)



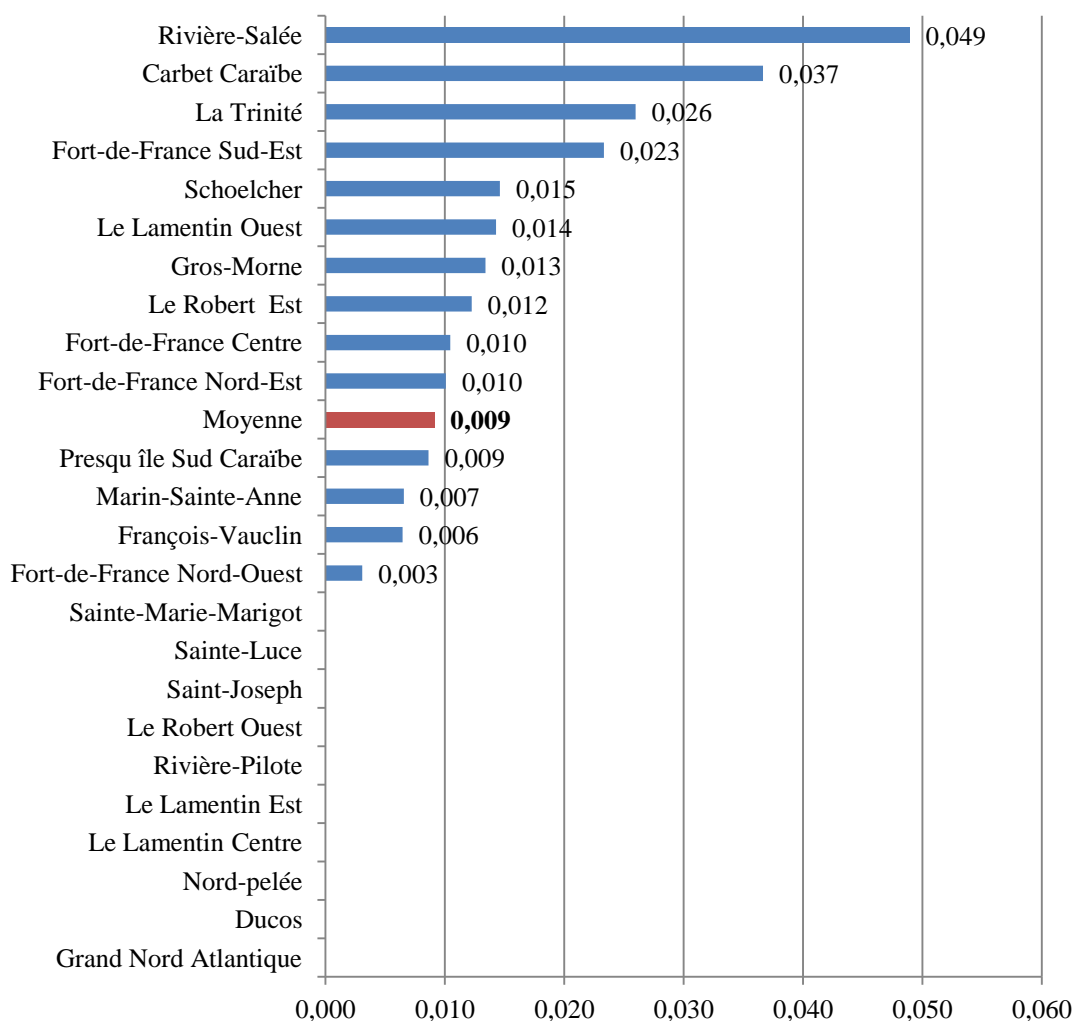
## ii) Mobilité en vélo

L'utilisation du vélo comme mode principal de déplacement en Martinique est très faible (0,009 déplacement par jour et par personne, soit l'équivalent de seulement trois déplacements à vélo par an et par personne). Sur un nombre important de secteurs (Grand Nord Atlantique, Ducos, Nord Pelée, Le Lamentin Centre et est, Rivière Pilote, Le Robert Ouest, Saint Joseph, Sainte-Luce, et Sainte Marie Marigot) aucun déplacement en vélo n'a été recensé. Le secteur qui possède le plus fort taux est celui de Rivière-Salée, avec pourtant seulement 0,049 déplacement par jour et par personne.

Graphique 32. Mobilité en vélo : nombre moyen de déplacements à vélo par jour et par personne.



Graphique 33. Mobilité en vélo : nombre moyen de déplacements à vélo par jour et par personne.



Par comparaison :

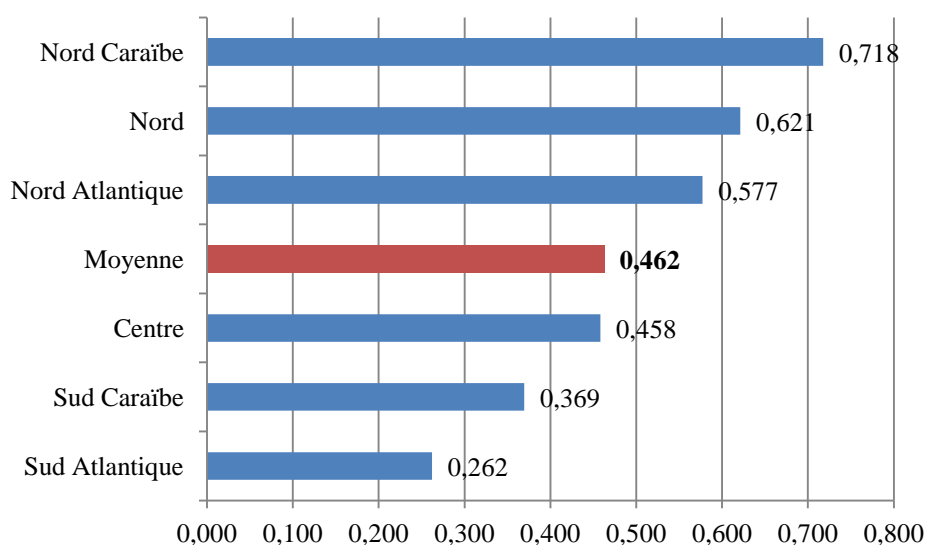
EMD Cayenne (2010) : 0.13 déplacement moyen en vélo par jour et par personne (source CEREMA)

EMD Pointe à Pitre (2006) : 0.03 déplacement moyen en vélo par jour et par personne (source CEREMA)

### iii) Mobilité à pieds

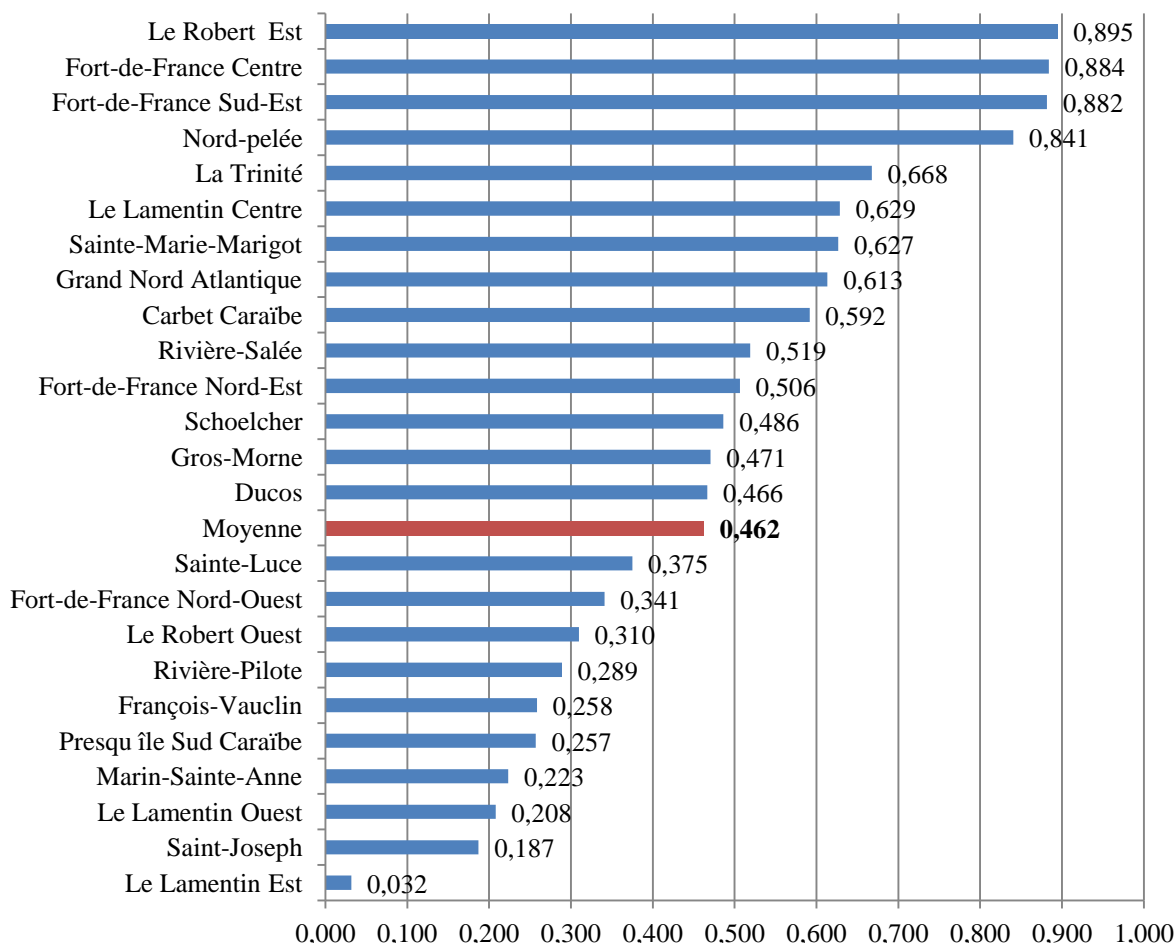
Le nombre moyen de déplacements effectués en marchant est supérieur à celui des transports en commun avec 0,462 déplacement par jour et par personne, contre 0,091 pour les transports en commun. Les trois secteurs du Nord de la Martinique se distinguent en dépassant la moyenne martiniquaise. Le Sud, avec ces deux zones, ferme la marche avec en moyenne 0.262 déplacement par jour et par personne.

Graphique 34. Mobilité à pieds : nombre de déplacement moyen à pieds, par jour et par personne (découpage D30)



Les secteurs Centre et Sud-Est de Fort-de-France, Nord Pelée et le Robert Est sont ceux ayant des moyennes les plus élevées. Le secteur Est du Lamentin présente le chiffre le plus bas avec 0,032 déplacement à pied par jour et par personne.

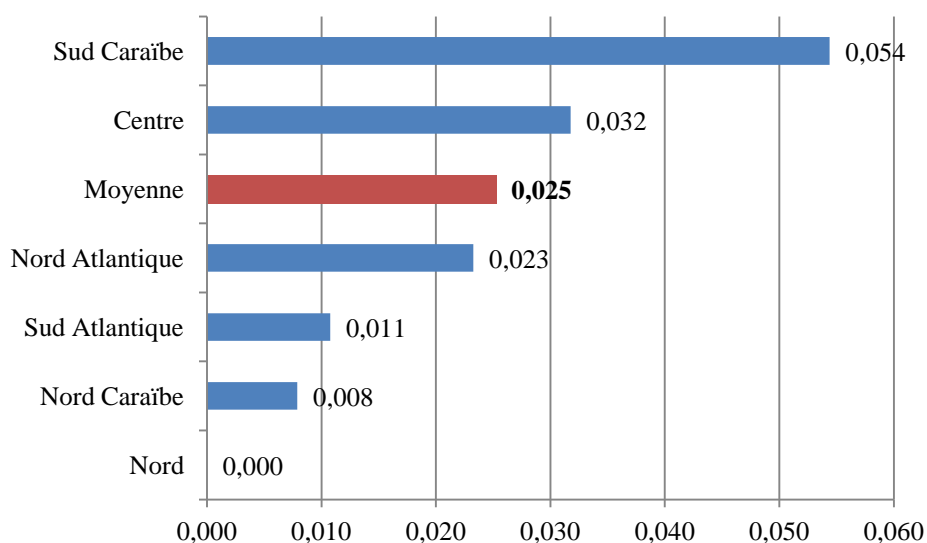
Graphique 35. Mobilité à pied : nombre moyen de déplacements à pieds, par jour et par personne.



*iv) Mobilité en Deux-Roues Motorisés (DRM)*

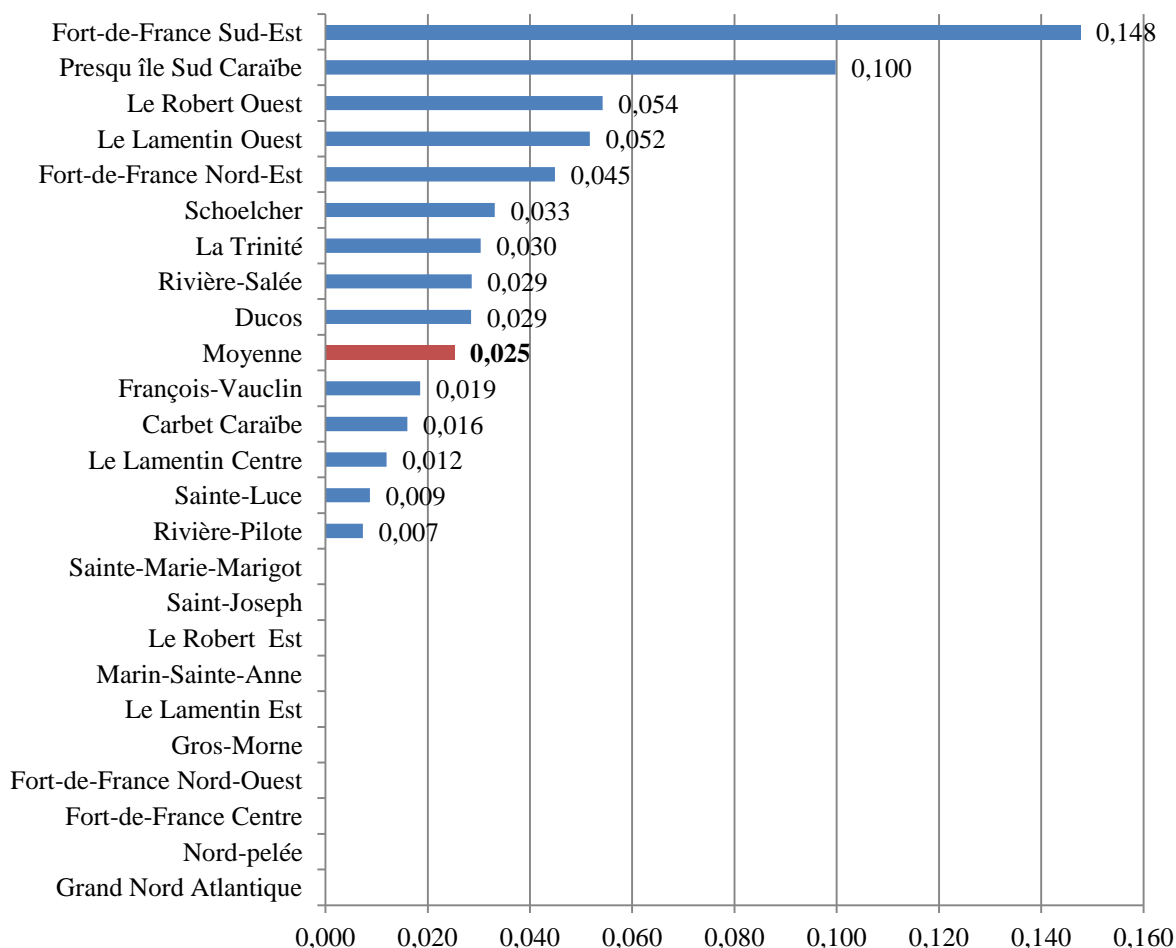
L'usage des deux roues est globalement très faible. Deux secteurs de l'île dépassent la moyenne martiniquaise. Il s'agit du Sud Caraïbe (0.054) et Centre (0.032). Les secteurs Nord (0.000) et Nord Caraïbe (0.008) a contrario ont les chiffres les plus bas.

*Graphique 36. Mobilité en deux-roues motorisés : nombre moyen de déplacements en deux-roues motorisés par jour et par personne (découpage D30)*



L'usage des deux-roues motorisés est très faible en Martinique avec 0,025 déplacement par jour et par personne. Néanmoins deux secteurs se démarquent des autres : Fort-de-France Sud Est (0,148 déplacement) et presque île Sud Caraïbe (0,100 déplacement).

**Graphique 37. Mobilité en deux-roues motorisés : nombre moyen de déplacements en deux roues motorisés par jour et par personne.**



Par comparaison :

EMD Cayenne (2010) : 0.12 déplacement moyen par jour et par personne (source CEREMA)

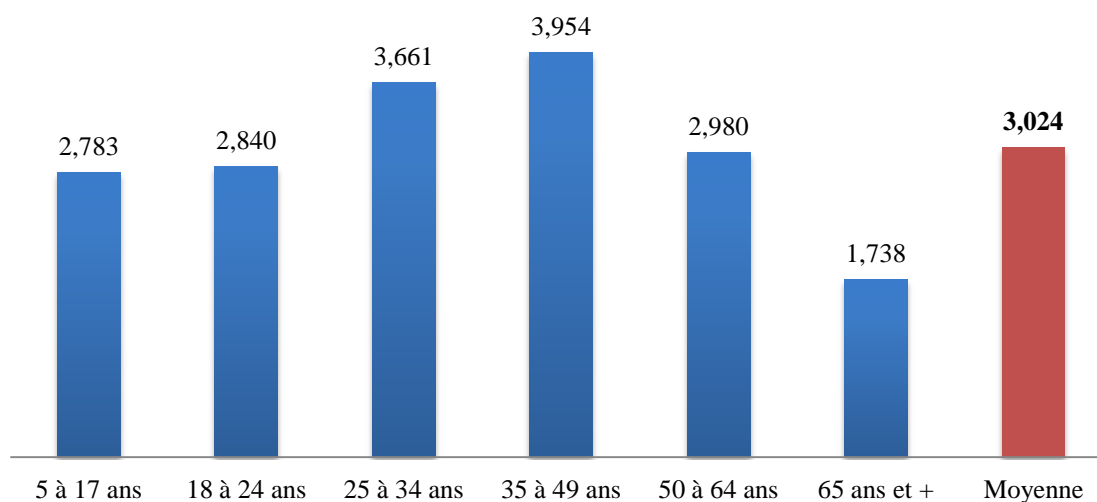
EMD Pointe-à-Pitre (2006) : 0.03 déplacement moyen par jour et par personne (source CEREMA)

## D. Mobilité par groupe et par motif

### i) Mobilité par âge

L'indicateur « mobilité tous modes » correspond au nombre de déplacements moyen réalisé au cours d'une journée par personne. Elle est calculée en déplacements par jour. Les personnes de 5 ans et plus sur l'ensemble de la Martinique se déplacent en moyenne 3,024 fois par jour. Les personnes de la tranche d'âge 35 – 49ans sont les plus mobiles avec 3,954 déplacements par jour.

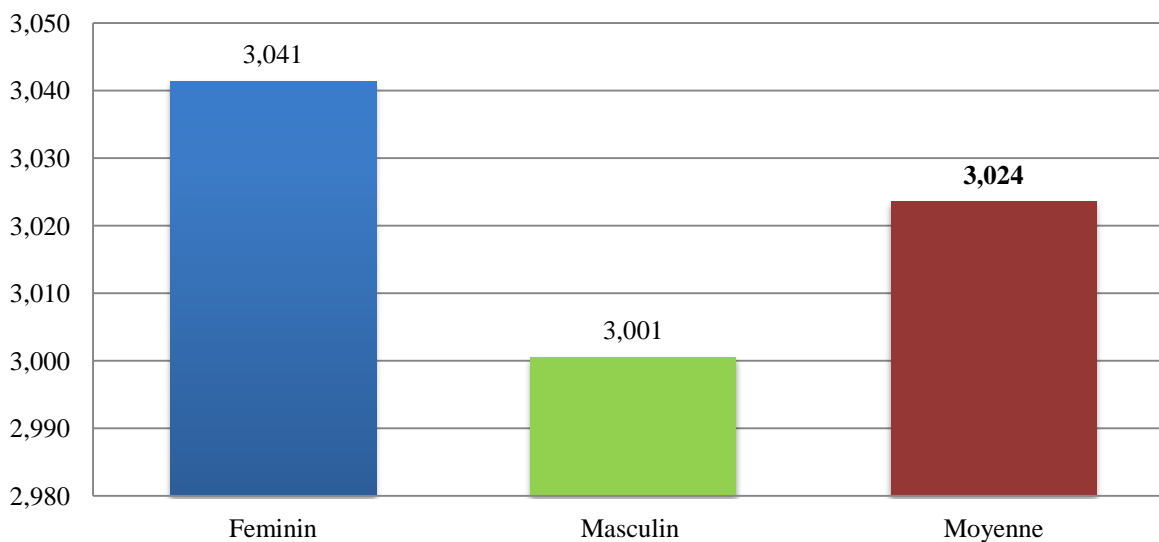
Graphique 38. Mobilité selon la tranche d'âge en Martinique : nombre moyen de déplacements par jour et par personne



### ii) Mobilité selon le genre

Les résultats de l'EMD Martinique confirment les tendances générales observées au niveau national. Les femmes sont très légèrement plus mobiles que les hommes en Martinique, avec en moyenne 3,04 déplacements par jour, contre 3,001 pour les hommes.

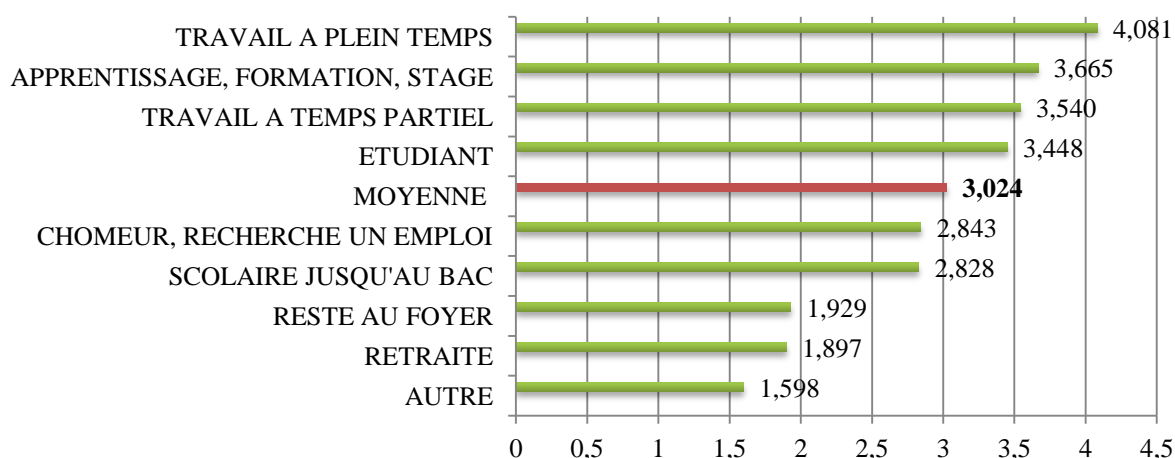
Graphique 39. La mobilité selon le sexe en Martinique : nombre moyen de déplacements par jour et par personne



### iii) Mobilité selon la catégorie socioprofessionnelle

La mobilité des populations actives est logiquement la plus élevée : c'est le cas notamment des personnes travaillant à temps plein avec 4,081 déplacements par jour et par personne. Les apprentis, les stagiaires et les personnes en cours de formation se retrouvent à la seconde place, suivis par les travailleurs à temps partiel. Au pied du podium, on trouve les étudiants avec 3,448 déplacements par jour et par individu. Ces catégories sont un nombre de déplacements plus élevé que la moyenne martiniquaise qui est de 3,024 déplacements.

Graphique 40. Nombre moyen de déplacements selon l'occupation principale





iv) Les motifs des déplacements

Dans plus de 7 cas sur 10 (72 %), les déplacements des Martiniquais ont pour origine ou pour destination le domicile. Les déplacements ayant pour motif « école » et « autre motif » sont les plus fréquents au départ du domicile avec respectivement 8,1 % et 11,4 % des déplacements.

Tableau 3. Répartition des déplacements selon les motifs à l'origine et à destination (exprimés en pourcentage).

Origine	Destination				
	DOMICILE — DESTINATION	TRAVAIL- DESTINATION	ECOLE — DESTINATION	ACHATS- DESTINATION	AUTRES MOTIFS DESTINATION
DOMICILE — ORIGINE	0 %	3,8 %	8,1 %	4,0 %	11,4 %
TRAVAIL-ORIGINE	3,3 %	0,9 %	0,0 %	0,5 %	1,6 %
ECOLE-ORIGINE	9,3 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	1,8 %
UNIVERSITE-ORIGINE	0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,4 %
ACHATS-ORIGINE	4,5 %	0,5 %	1,0 %	2,2 %	1,9 %
ACCOMPAGNEMENT- ORIGINE	3,7 %	0,1 %	0,2 %	0,5 %	0,5 %
VISITE-ORIGINE	4,5 %	0,1 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %
AUTRE MOTIF-ORIGINE	10,4 %	1,6 %	1,4 %	5, % 0	3,4 %

*Note de lecture. Ce tableau se lit comme suit : 3,8 % des déplacements ont pour origine le domicile et pour destination le travail. 8,1 % des déplacements ont pour origine le domicile et pour destination l'école. Etc.*

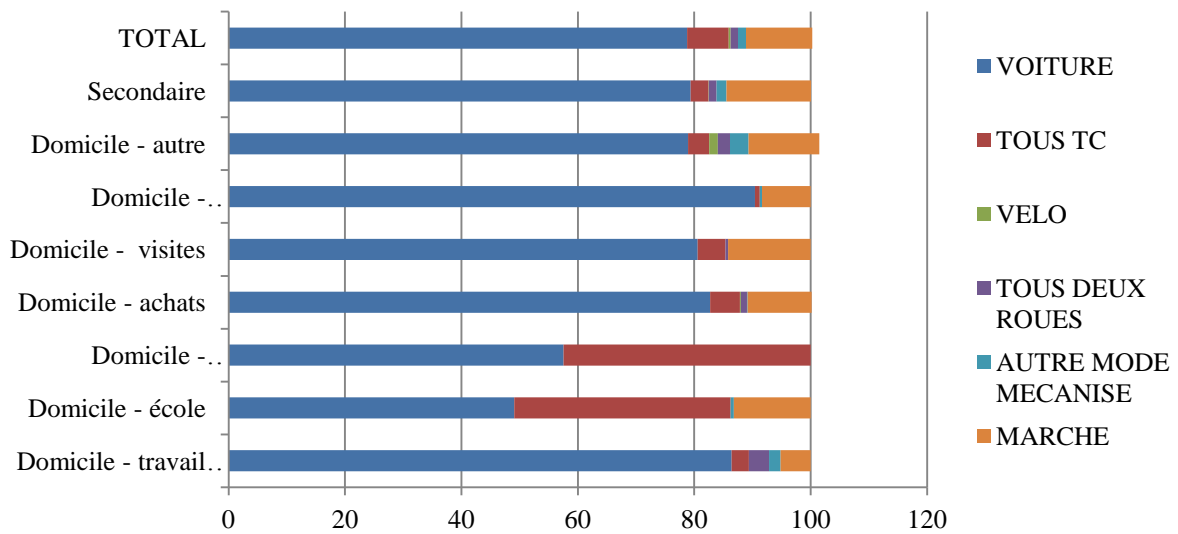
Ce tableau représente les motifs de déplacements selon les motifs à origines (lignes) et les motifs à destination.

**La répartition modale est un indicateur clé pour comprendre la mobilité des populations enquêtées.**

v) Parts modales par EPCI en fonction du motif

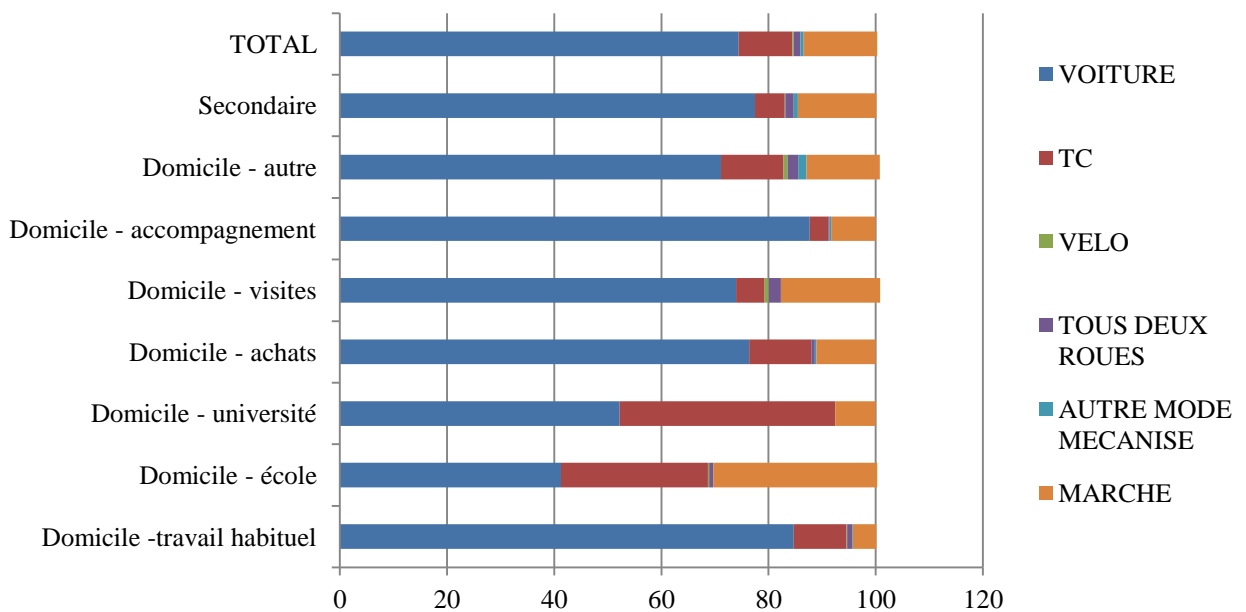
Ce graphique permet d'analyser la part des divers modes de transport en fonction des motifs de déplacement. Quelque soit le motif, la voiture apparaît comme le mode principal de déplacement pour les habitants de l'ESPACE SUD. L'usage de la voiture particulière atteint un record avec 90 % lorsque l'on considère le motif « accompagnement », même si ce dernier ne représente que 12 % des déplacements des habitants de cette zone.

Graphique 41. Parts modales des déplacements en fonction du motif (ESPACE SUD)



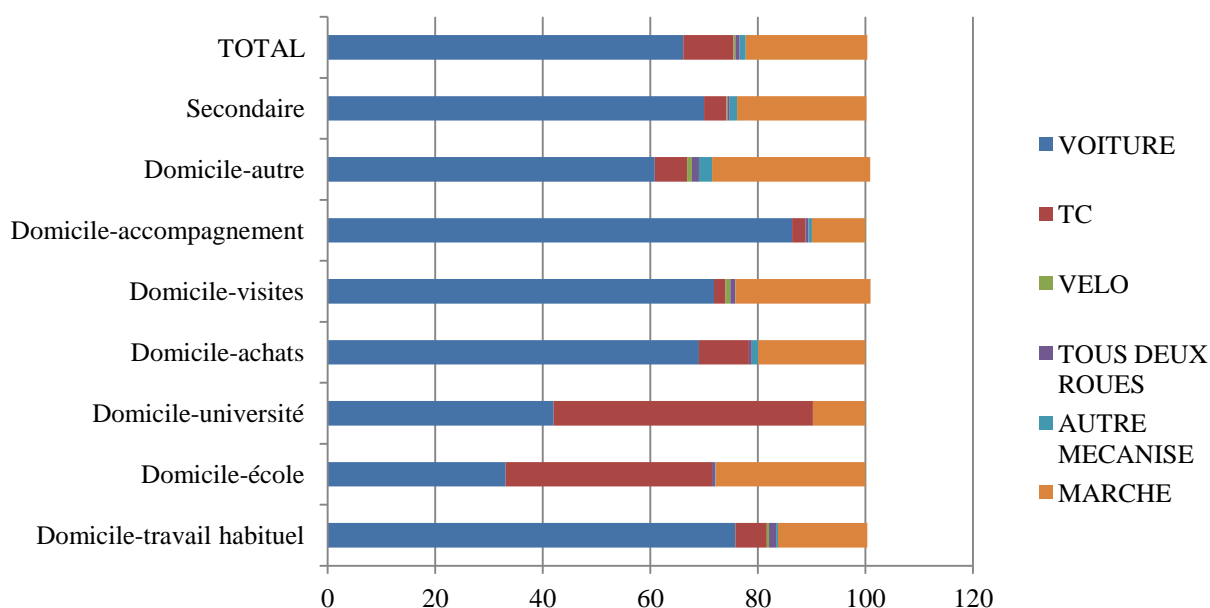
Au total, la voiture particulière est utilisée dans 74 % des déplacements quotidiens des habitants de la zone CACEM. Malgré la présence d'un réseau de transport en commun public organisé sur le territoire, seuls 10 % des déplacements quotidiens sont effectués en utilisant ce réseau. Ces transports en commun sont majoritairement utilisés par ceux qui se rendent à l'école ou à l'université. Notons que la marche est un mode de transport plus utilisé que les transports en commun, et ce pour la plupart des motifs présentés.

Graphique 42. Parts modales des déplacements en fonction des motifs (CACEM)



La zone CAP NORD présente globalement le même profil que les autres EPCI de la Martinique, avec un très fort recours à la voiture particulière pour les déplacements. Le recours à ce mode de transport est particulièrement fort dans le cas des déplacements suivants : domicile — travail (76 %) et domicile — accompagnement (86 %). Notons tout de même que la marche à pied, en tant que mode principal de déplacement, dépasse les 10 %, quel que soit le motif. Elle atteint même 29 % pour les déplacements ayant pour motif « domicile-autre ». La part du recours aux transports en commun est plus forte uniquement dans le cadre des déplacements du domicile vers l'école ou vers l'université.

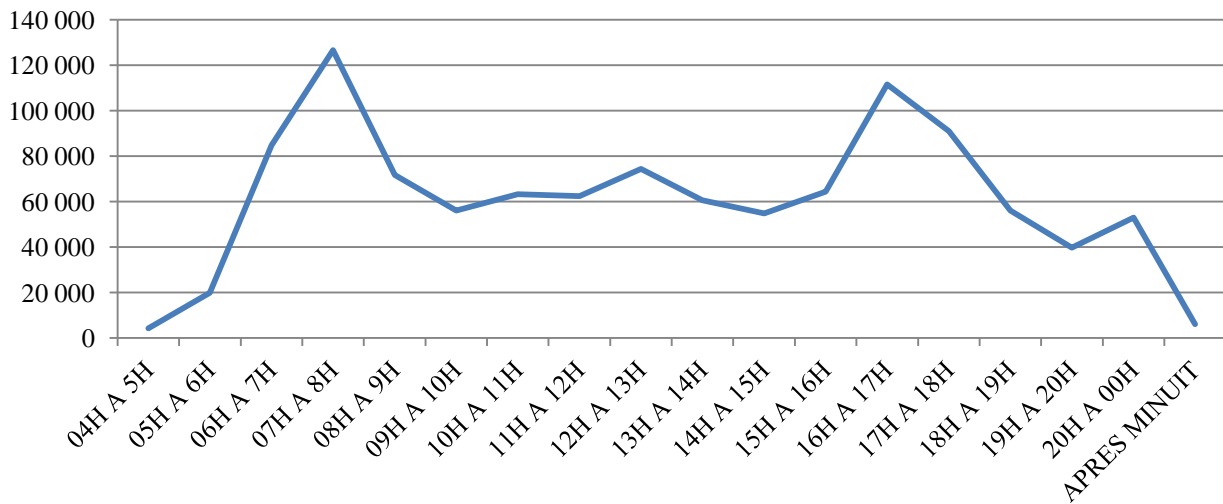
Graphique 43. Parts modales des déplacements en fonction du motif (CAP NORD)



#### vi) Parts modales par EPCI en fonction des horaires de départs

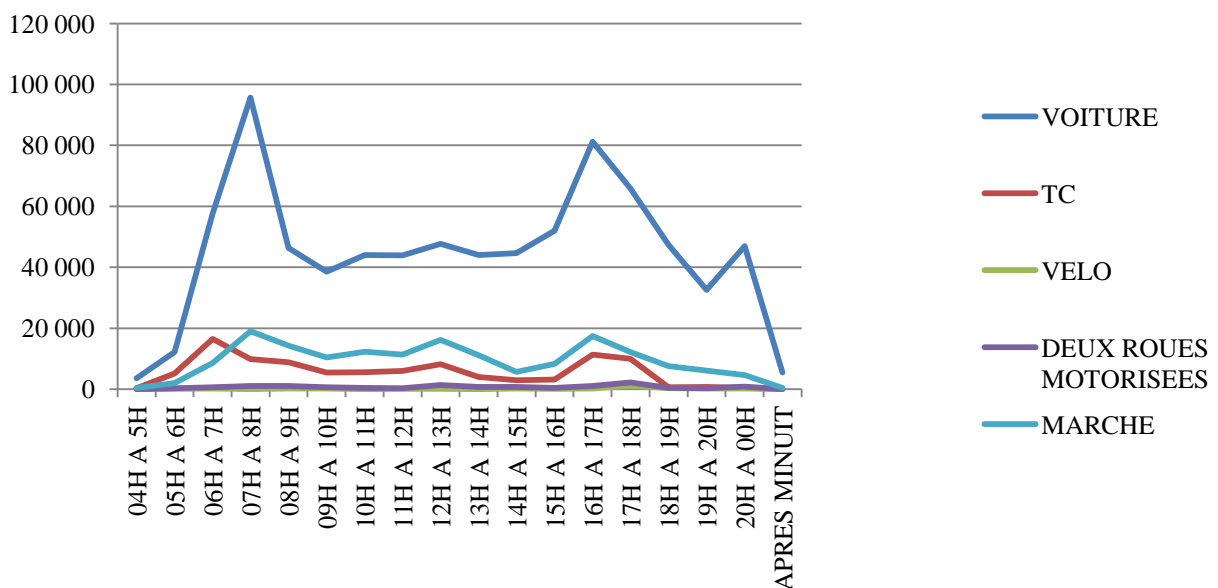
En Martinique, comme ailleurs sur le territoire national, on observe tout d'abord que les déplacements s'effectuent très majoritairement dans la journée (88 % des déplacements ont lieu entre 6 h et 19 h). Durant la journée, on observe deux plages horaires de pointe durant lesquelles se concentrent la majorité des déplacements des habitants, le matin et le soir. Un quart des déplacements totaux sont effectués le matin entre 6 h et 9 h (avec un pic entre 7 h et 8 h), et 23 % le soir entre 16 h et 19 h (avec un pic entre 16 h et 17 h). La moitié des déplacements des Martiniquais sont donc concentrés dans ces deux plages horaires de pointe. Plus précisément, plus de 20 % des déplacements quotidiens se concentrent sur deux heures de la journée, durant les pics de 7 à 8 h et de 16 à 17 h.

Graphique 44. Nombre total de déplacements en Martinique, selon l'heure de départ.



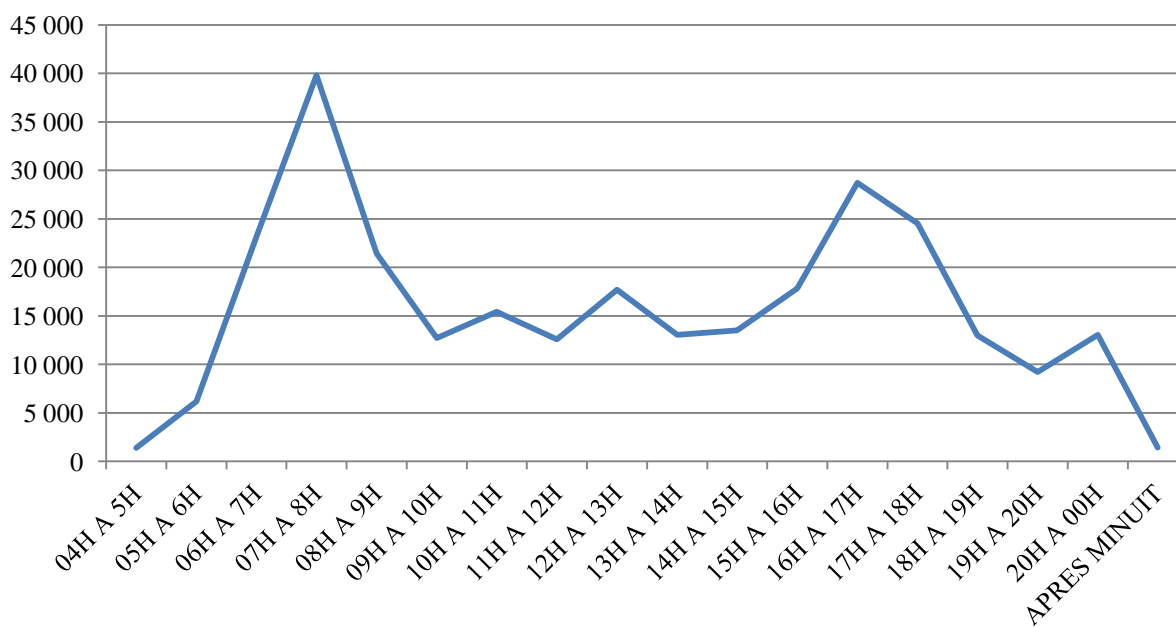
Ces pics de déplacements correspondent aux maximums d'utilisation de la voiture particulière. Entre 7 h et 8 h, trois quarts des déplacements s'effectuent ainsi en voiture. Entre 14 h et 16 h, on atteint 81 %. La part modale du transport en voiture augmente encore la nuit lorsque les transports en commun sont à l'arrêt : entre 20 h et minuit, elle est de 89 %. Sur l'ensemble de la journée, il est notable que la part modale de la marche à pied est plus forte que celle des transports en commun, même à midi lorsque le soleil est à son zénith. Il faut cependant signaler que les transports publics ne sont pas présents sur l'ensemble du territoire.

Graphique 45. Horaires des déplacements en Martinique, selon l'heure de départ et les modes.



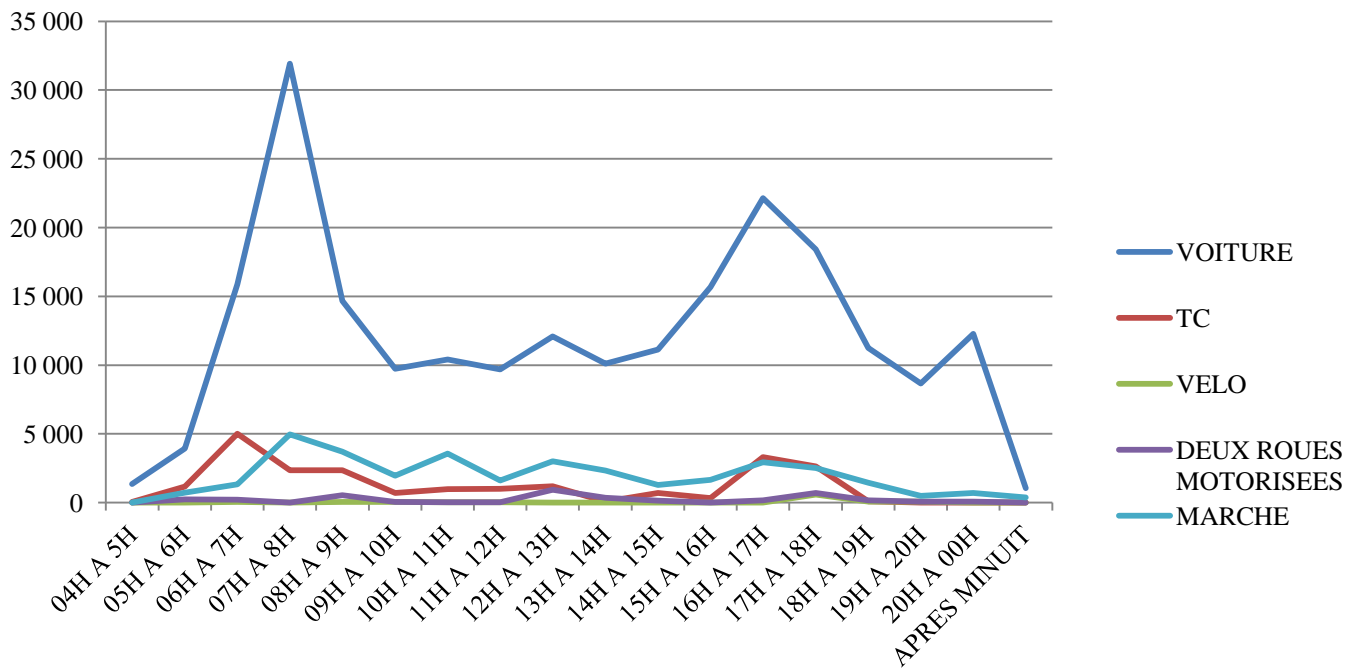
Il apparaît logiquement que les horaires de départ sont étroitement corrélés à ces pics de déplacements.

**Graphique 46.** Nombre total de déplacements en Martinique, selon l'heure de départ.



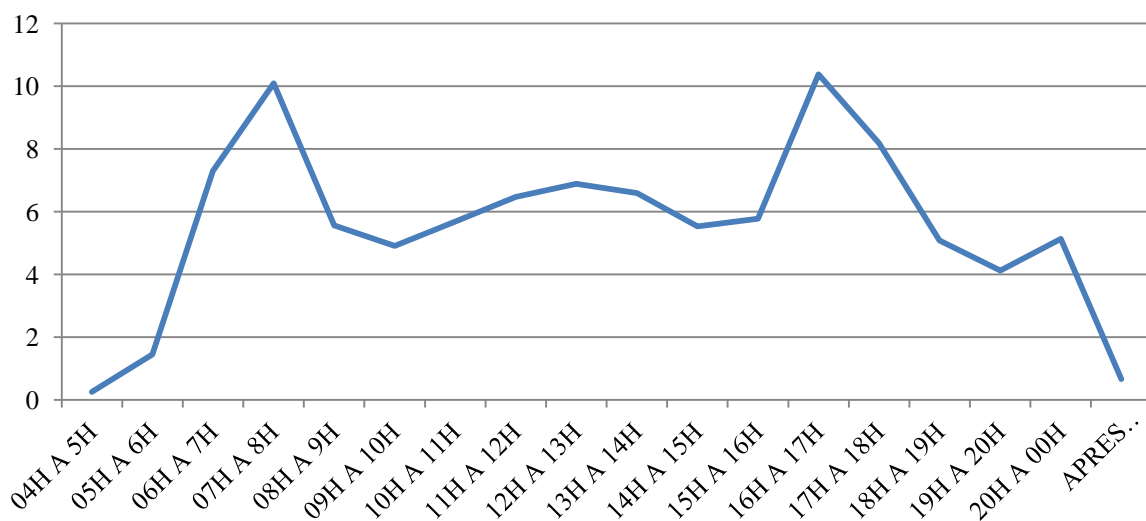
Le zoom sur la zone de l'ESPACE SUD montre que l'utilisation de la voiture particulière est importante toute la journée. Sa part est maximale entre 4 h et 5 h du matin avec 97 % du total. Pour le pic du matin situé entre 7 h et 9 h, 80 % des déplacements sont réalisés en voiture. La part modale des transports collectifs ne dépasse les 20 % qu'entre 6 h et 7 h du matin et le seuil des 10 % durant seulement 5 heures de la journée. La marche à pied, au contraire, bénéficie d'une assez bonne part modale sur l'ensemble de la journée. Entre 10 h et 11 h, elle atteint même un pic avec 23 % du total, alors que la part du transport collectif est à 6 % sur le même créneau.

Graphique 47. Nombre total de déplacements dans la zone ESPACE SUD, selon l'heure de départ et les modes.



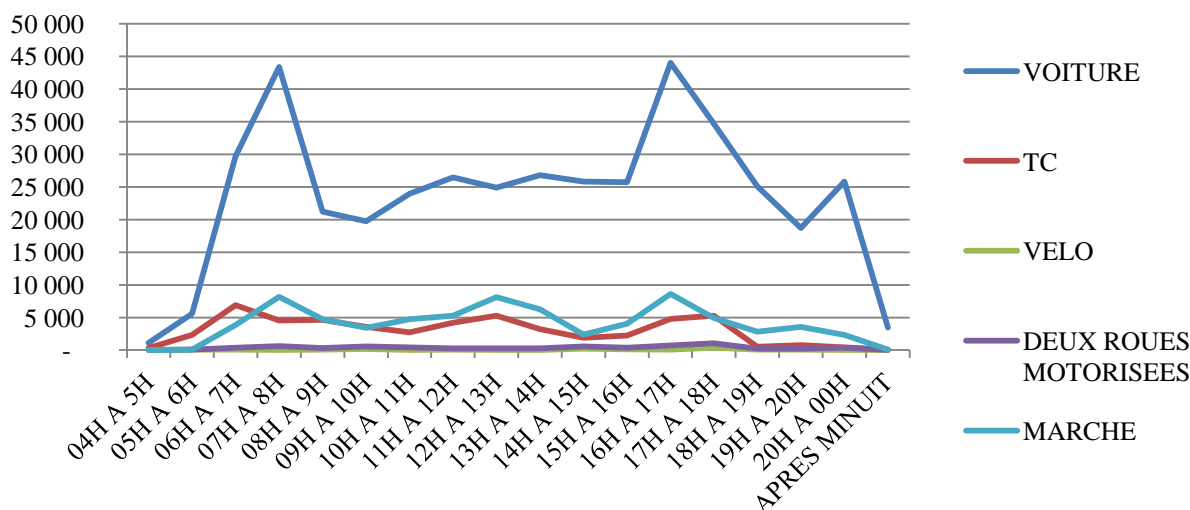
C'est dans le territoire de la zone CACEM que le nombre total déplacements est le plus fort. Les deux pics y sont, comme dans les autres EPCI, entre 7 h et 8 h le matin et entre 16 h et 17 h le soir.

Graphique 48. Part des déplacements dans la zone CACEM, selon l'heure de départ (en %).



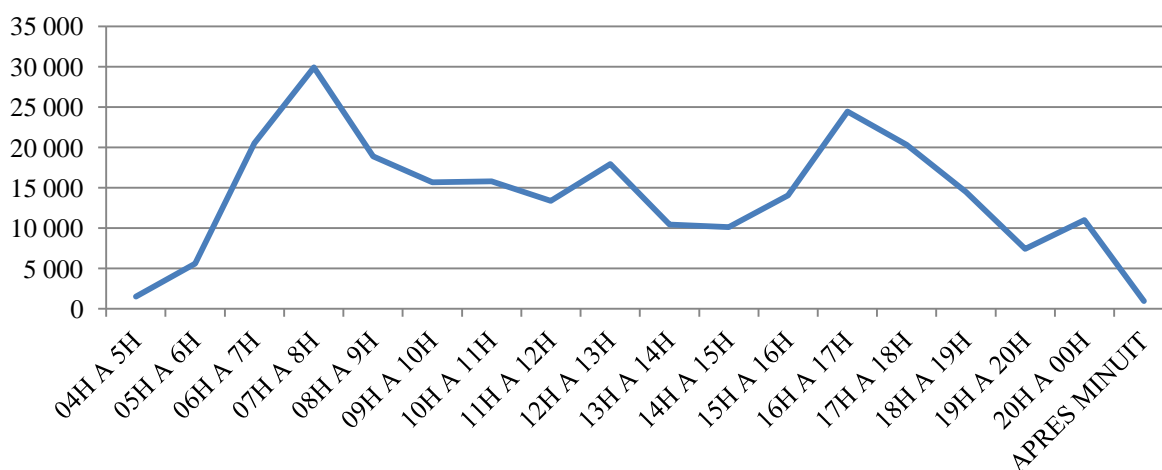
Malgré la présence d'un réseau de transport en commun plus dense que dans les autres EPCI, la voiture demeure le mode de transport privilégié dans le territoire de la CACEM. La part modale de la voiture tout au long de la journée ne descend pas sous le seuil des 60 %. Les deux pics d'utilisation correspondent à ceux observés précédemment. Enfin, comme on a pu le constater sur les autres territoires, la marche à pied est une alternative à la voiture beaucoup plus utilisée que les transports publics, avec 73 276 déplacements (marche à pied) comptabilisés tout au long de la journée contre 53 572 pour les transports en commun.

Graphique 49. Nombre de déplacements dans la zone CACEM, selon l'heure de départ et le mode.



Le nombre de déplacements est moins important dans la zone de CAP NORD avec 252 284 déplacements, soit 23 % du total. On constate aussi dans cette zone d'étude deux pics de déplacements. Les pics de déplacements se produisent aux mêmes horaires que dans les autres EPCI.

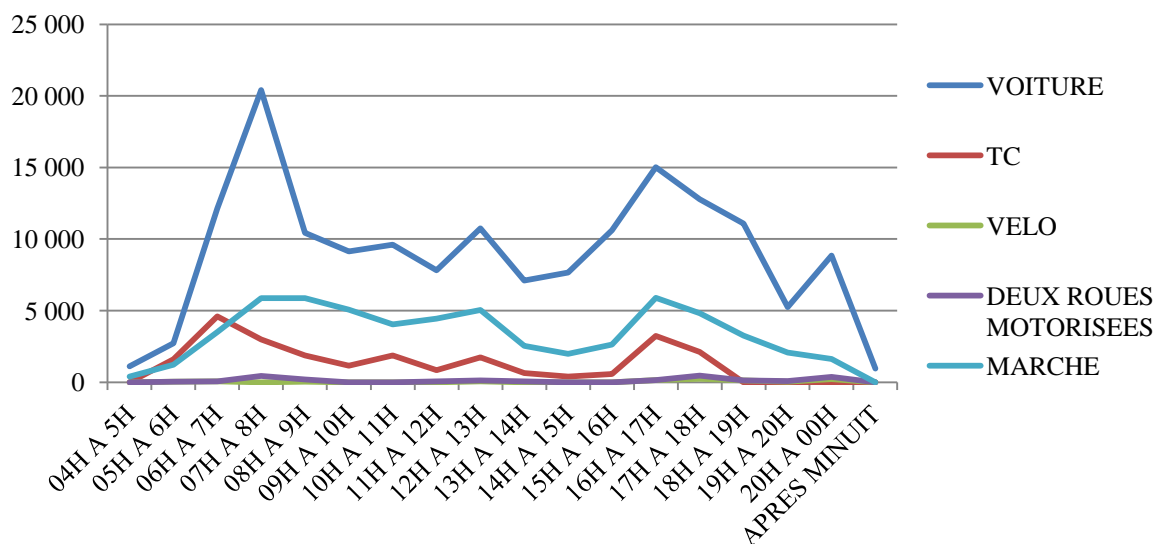
Graphique 50. Nombre de déplacements dans la zone CAP NORD, selon l'heure de départ.



En raison de l'absence de réseau de transport organisé sur le territoire de CAP NORD, les résidents ont plus recours à la marche que dans les autres EPCI. Celle-ci représente un quart des déplacements totaux (contre 9 % pour les transports publics). Tout au long de la journée, la part de

la marche dépasse le seuil des 10 %, avec des pics allant de 31 à 33 % durant la matinée. La part de la voiture est écrasante.

Graphique 51. Nombre de déplacements dans la zone CAP NORD, selon l'heure de départ et le mode.



vii) Les déplacements intermodaux (combinaisons de plusieurs modes)

Les déplacements dits intermodaux sont ceux pour lesquels l'utilisateur effectue une combinaison entre deux modes de transport ou plus. Seuls 2 % des déplacements totaux des Martiniquais entrent dans cette catégorie. Une grande partie de ces déplacements intermodaux concernent les correspondances sur le réseau Mozaïk du Centre de la Martinique (29 %). Une autre combinaison courante est celle entre une voiture particulière et un transport collectif du réseau départemental, par exemple lorsqu'un parent dépose son enfant à un arrêt de bus du réseau (10 % dans ce sens, et 7 % dans le sens inverse).

Les principales combinaisons d'intermodalité sont les suivantes :

Passager Mozaïk + passager Mozaïk = 29 %

Passager VP + passager transport collectif départemental = 10 %

Passager transport collectif départemental + passager VP = 7 %

Passager VP + passager réseau Mozaïk = 5 %

Passager VP+ passager taxi collectif = 3 %

Passager réseau DOUVAN DOUVAN + Passager transport collectif départemental = 3 %

Passager taxi collectif + Passager réseau Mozaïk = 3 %

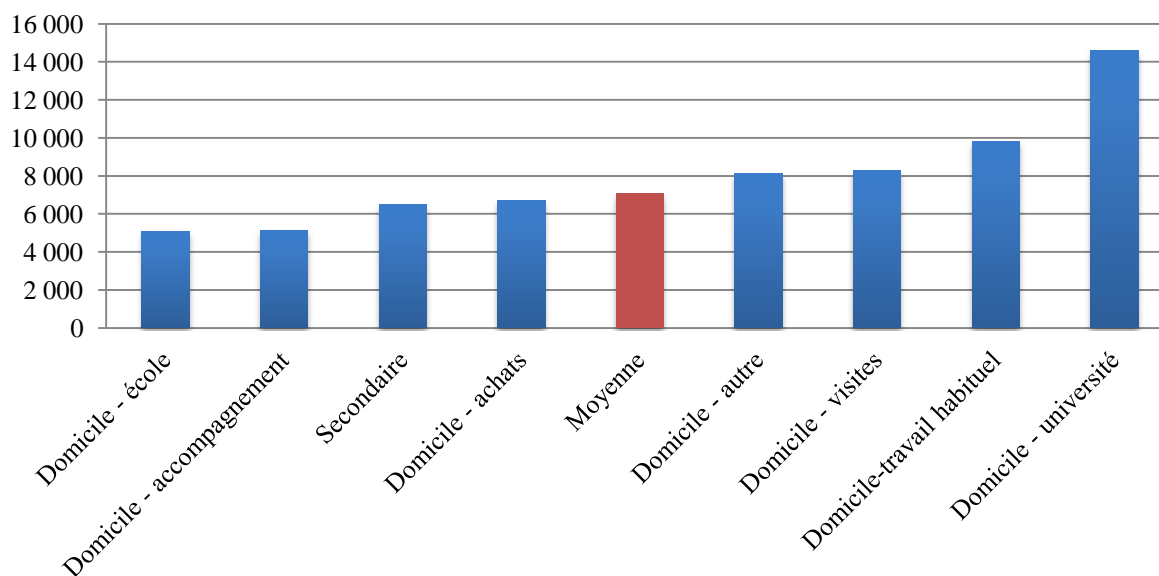


## E. Déplacements moyens

### i) Distance moyenne des déplacements

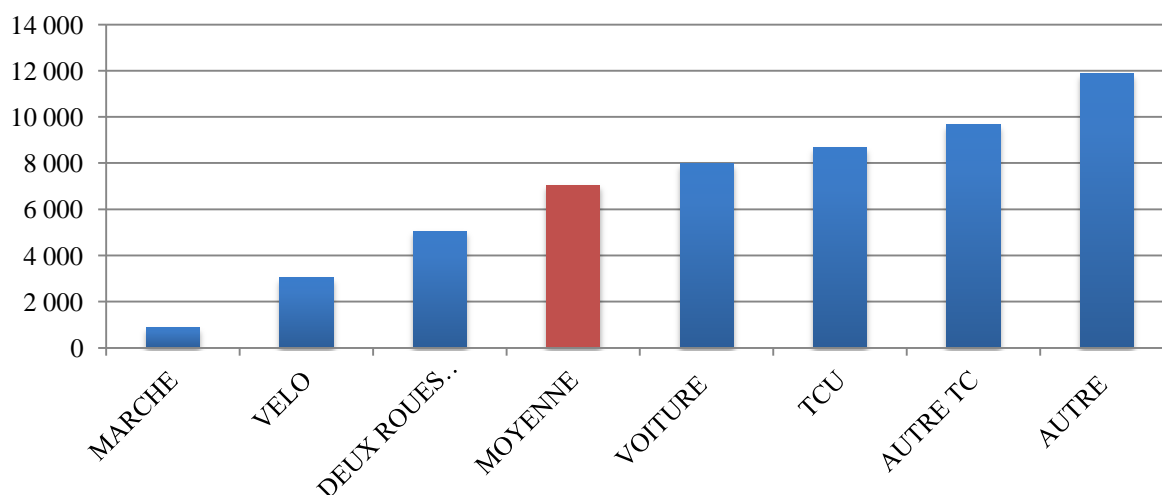
En Martinique, la distance moyenne des déplacements est assez courte, avec environ 7 km. Les déplacements les plus courts concernent les trajets domicile-école et domicile-accompagnement, avec une moyenne d'environ 5 km. La distance moyenne de déplacement la plus élevée est de 14 km. Il s'agit des déplacements du domicile vers l'université. Les déplacements domicile – travail ont une distance moyenne de 9,8 km.

Graphique 52. Distance moyenne parcourue durant les déplacements, en fonction du motif (en mètres).



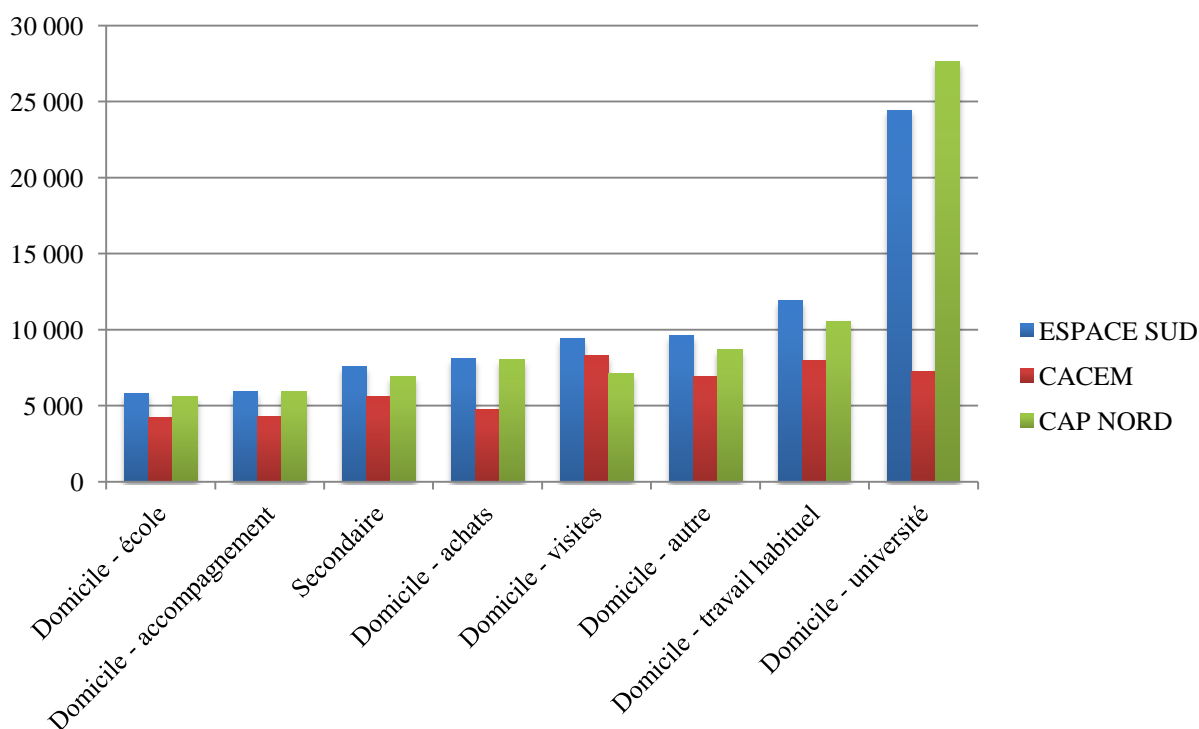
L'utilisation de modes de transports non motorisés concerne logiquement les déplacements les plus courts : la distance moyenne des déplacements à pieds est de 900 mètres ; 3 km pour le vélo. Les déplacements en voiture sont en moyenne de 8 km, soit un kilomètre de moins que les déplacements en transport collectif.

Graphique 53. Distance moyenne parcourue en fonction du mode de transport (en mètres)



Comparativement, les résidents de la zone CACEM sont ceux qui se déplacent sur les distances les plus courtes pour à peu près tous les motifs, à l'exception du déplacement domicile – visite. Les résidents de la zone CAP NORD sont ceux qui se déplacent sur les distances les plus longues pour tous les motifs, à l'exception du déplacement domicile – université.

Graphique 54. Distance moyenne parcourue en fonction du mode de transport, selon les EPCI (en mètres).



Cependant, l'écart de valeur sur ce seul type de déplacement (domicile – université) suffit à faire changer la moyenne générale. La distance moyenne des déplacements des habitants de l'ESPACE SUD est de 8,3 km : ce sont les résidents de ce périmètre qui parcourent les plus grandes distances pour leurs déplacements. Le déplacement le plus long pour cette zone concerne l'université (24,4 km), suivi par le déplacement vers le lieu de travail (11,9 km).

*Tableau 4. Distance moyenne des déplacements en mètres, en fonction du motif et du mode (ESPACE SUD).*

MOTIF COMBINE	Voiture	TCU	Autre TC	Vélo	Deux roues motorisés	Autre	Marche à pied	Ensemble
Domicile travail habituel	12 589	11 478	21 702	0	9 844	12 734	693,03	11 927
Domicile-école	4 627	12 388	8 470	0	0	12 906	988,34	5 822
Domicile université	30 153	23 832	9 706	0	0	0	0	24 440
Domicile achats	8 804	14 369	0	5 852	2 485,2	936	619,36	8 123
Domicile visites	10 876	10 841	0	0	7 842	0	609	9 402
Domicile accompagnement	6349,8	8 219	0	0	0	13 008	817	5 928
Domicile autre	10 598	8 383	22 462	5 852	4 287	10 894	1 165	9 638
Secondaire	8 507	10 679	19 398	935	4 509	10 809	605	7 554
Ensemble	9 094	11 892	9 758	4 213	6 645	11 401	768	8 317

La distance moyenne de déplacement dans la zone CACEM est de 5,8 km, soit la distance moyenne la plus courte des trois EPCI. Paradoxalement, c'est aussi dans cette zone d'étude que les déplacements non motorisés (vélo : 3,5 km et marche : 907 mètres) sont les plus faibles. Les déplacements du domicile vers le travail, ou vers l'université sont les plus longs avec entre 7 et 8 km en moyenne.

*Tableau 5. Distance moyenne des déplacements en mètres, en fonction du motif et du mode (CACEM)*

MOTIF COMBINE	Voiture	TCU	Autre TC	Vélo	Deux roues motorisés	Autre	Marche	Ensemble
Domicile-travail habituel	8 265	8 843	8 132	16 592	4 269	435	1 287	7 984
Domicile — école	4 743	6 192	8 857	7 835	2 005	0	907	4 249
Domicile — université	7 813	7 487	12 936	0	0	0	1 159	7 240
Domicile achats	5 144	4 845	2 900	0	6 332	24 851	1 086	4 725
Domicile visites	10 431	7 388	0	1 030	3 962	0	816	8 322
Domicile accompagnement	4 652	3 226	13 631	0	1 192	3 269	707	4 306
Domicile autre	8 040	5 632	14 040	2 334	4 791	9 790	1 064	6 934
Secondaire	6 321	6 366	8 983	951	2 786	13 407	808	5 579
Ensemble	6 654	6 230	9 281	3 594	3 667	11 116	908	5 892

La distance moyenne parcourue par les habitants de CAP NORD est de 7,6 km. La distance la plus élevée est parcourue par ceux qui se rendent à l'université (27 km), soit près de trois fois plus que le déplacement domicile — travail (10,5 km).

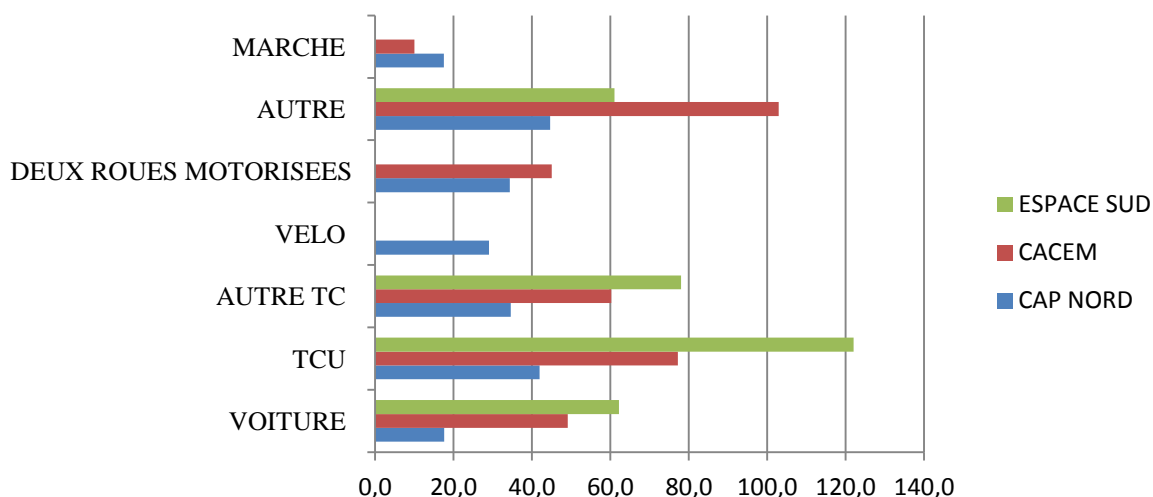
**Tableau 6 : distance moyenne du déplacement en mètres, en fonction du motif et du mode (CAP NORD)**

MOTIF COMBINE	Voiture	TCU	Autre TC	Vélo	Deux roues		Marche	Ensemble
					motorisés	Autre		
Domicile-travail habituel	12 459	15 380	2 231	438	10 692	11 735	799	10 563
Domicile — école	5 293	9 051	9 305	0	3 515	7 426	925	5 594
Domicile — université	12 120	51 849	38 062	0	0	0	667	27 638
Domicile achats	9 847	9 872	0	0	6 430	5 504	968	8 008
Domicile visites	9 189	10 147	0	2 921	0	0	1 132	7 129
Domicile accompagnement	6 496	7 521	0	0	3 515	8 980	790	5 958
Domicile autre	10 330	16 798	12 771	2 115	2 115	14 411	1 088	8 707
Secondaire	8 289	13 620	8 731	2 115	4 729	16 268	1 009	6 917
Ensemble	9 096	13 934	9 822	2 029	6 294	13 271	982	7 699

ii) Temps moyen de déplacements d'une zone à une autre (comparatifs par secteurs et moyenne martiniquaise)

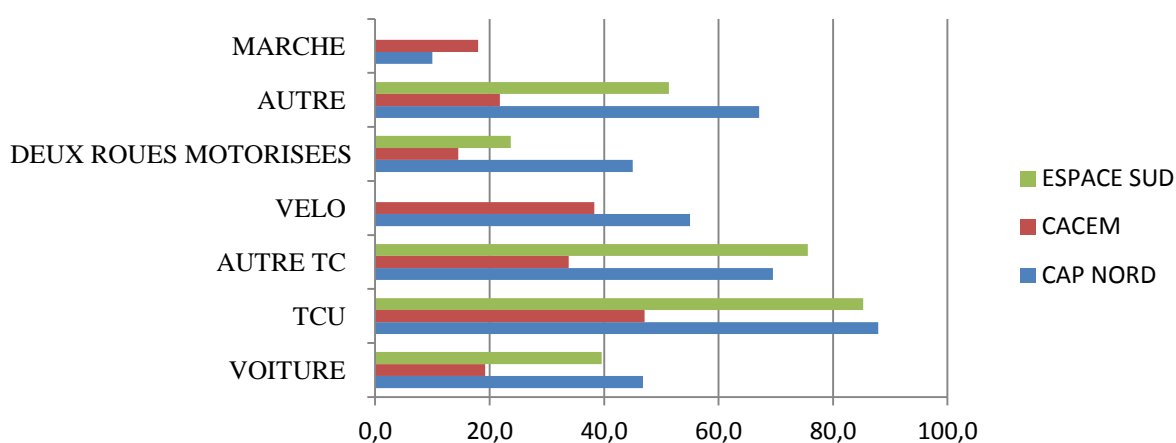
Les déplacements ayant pour origine la zone CAP NORD durent entre 10 minutes (marche vers la zone CACEM) et deux heures (transport en commun vers l'ESPACE SUD). Les déplacements en voiture durent en moyenne entre une vingtaine de minutes (déplacements à l'intérieur de la zone) et une heure (déplacements vers la zone ESPACE SUD).

Graphique 55. Temps moyen de déplacement d'une EPCI à une autre en fonction du mode de transport (en minutes, origine CAP NORD)



Les temps de déplacement moyens des résidents de la zone CACEM sont un peu plus courts. Ils s'échelonnent entre 10 minutes (marche vers la zone CAP NORD) à une heure et demie (déplacements en transport en commun vers les autres EPCI). Les déplacements moyens en voiture des résidents de cette zone durent entre 20 minutes (à l'intérieur de l'EPCI) et 50 minutes (déplacements vers la zone ESPACE SUD).

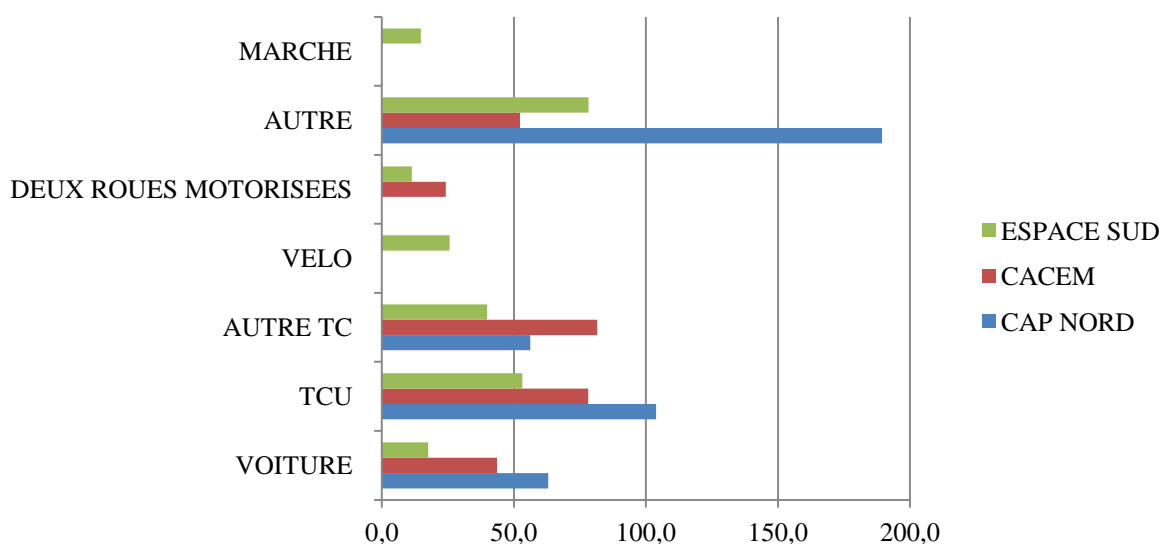
Graphique 56. Temps moyen de déplacement d'une EPCI à une autre en fonction du mode de transport (en minutes, origine CACEM)



Le temps moyen de déplacement pour les résidents de la zone ESPACE SUD va de 20 minutes (marche à l'intérieur de la zone) à trois heures (déplacements en autre mode vers la zone CAP NORD).

NORD). Les déplacements moyens en transports en commun, pour les résidents de l'ESPACE SUD, durent en moyenne entre 40 minutes (déplacements eu sein de l'EPCI) et une heure et demie (vers CAP NORD).

**Graphique 57. Temps moyen de déplacement d'une EPCI à une autre en fonction du mode de transport (en minutes, origine ESPACE SUD).**



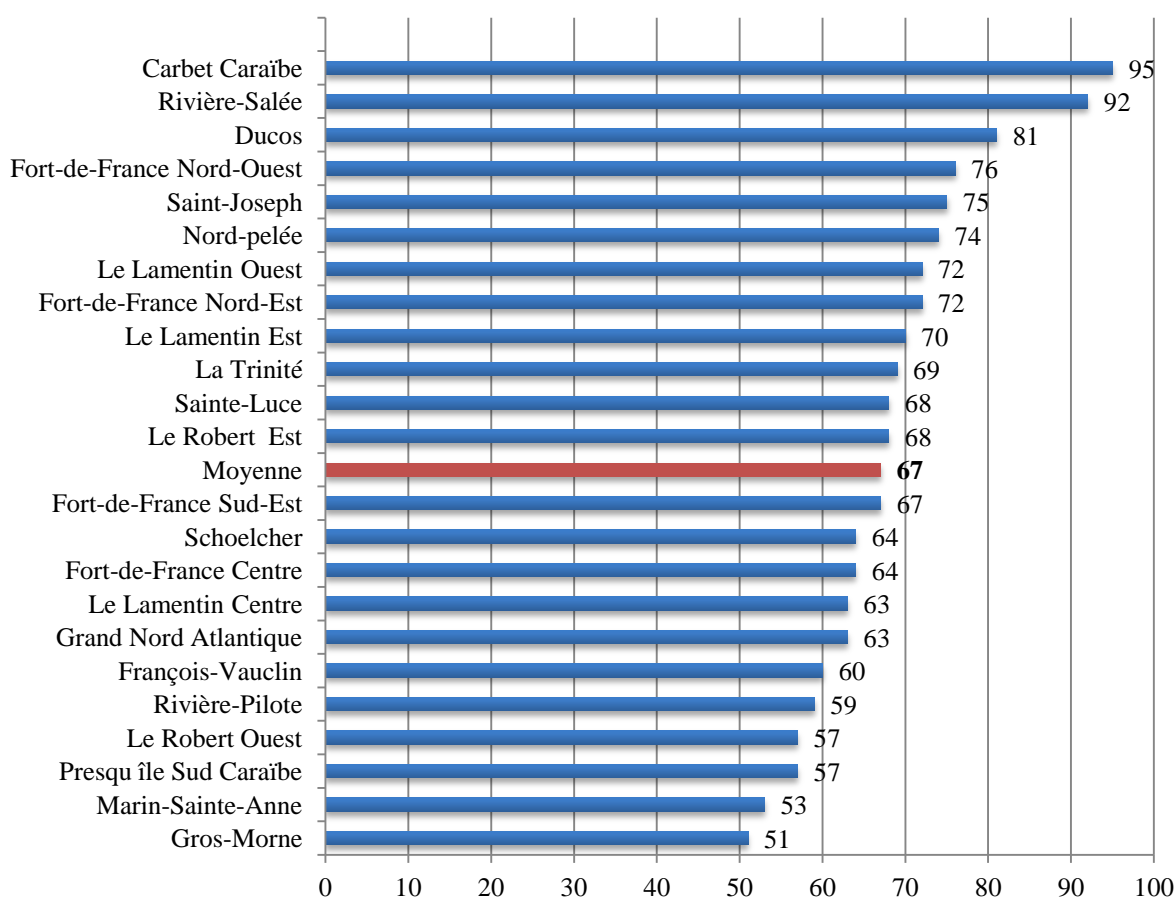
**Tableau 7. Temps moyen de déplacements par EPCI pour la voiture et les transports en commun urbain (en minutes).**

ORIGINE		Destination CAP NORD	Destination CACEM	Destination ESPACE SUD
CAP NORD	VOITURE	17,6	49,1	62,2
	TCU	41,9	77,2	122,0
CACEM	VOITURE	46,8	19,2	39,6
	TCU	87,9	47,1	85,3
ESPACE SUD	VOITURE	63,0	43,6	17,5
	TCU	103,9	78,2	53,2

**iii) Les flux de déplacements — Matrices origines-destinations.**

Le temps consacré aux déplacements en Martinique est de 67 minutes par personne et par jour. Les résidents de Rivière salée et la zone Carbet Caraïbe (Carbet, Bellefontaine, Case Pilote Morne Vert) ont un temps de transport journalier dépassant les 90 minutes. Les personnes passant le moins de temps à se déplacer chaque jour sont les résidents du Marigot et de Sainte Marie. Ce n'est donc pas la distance au centre qui détermine le temps de déplacement moyen journalier.

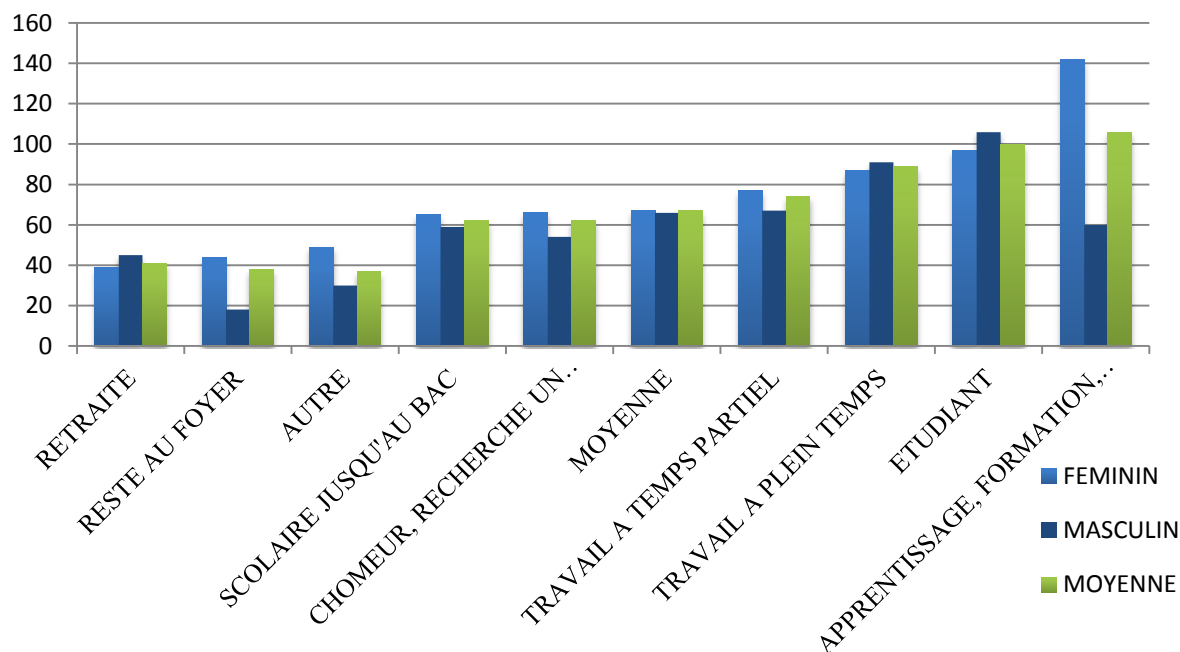
Graphique 58. Temps de déplacement journalier moyen, selon la zone de résidence.



Les personnes en apprentissage, en formation et en stage sont celles qui ont le temps de déplacement quotidien le plus long (106 minutes par jour, en moyenne). Les retraités et les personnes restant au foyer ont à l'inverse la durée de déplacement quotidienne la plus faible (autour de 20 minutes par jour). Les femmes ont un temps de déplacement quotidien moyen très légèrement supérieur aux hommes, en grande partie à cause de la nette différence par sexe en ce qui concerne les déplacements des femmes en situation d'apprentissage (temps moyen de déplacement deux fois plus long que pour les hommes) et des femmes au foyer (temps de déplacement quotidien trois fois plus long pour les femmes qui restent au foyer que pour les hommes dans la même situation).



Graphique 59. Temps de déplacement quotidien, selon le sexe et l'occupation principale (en minutes).



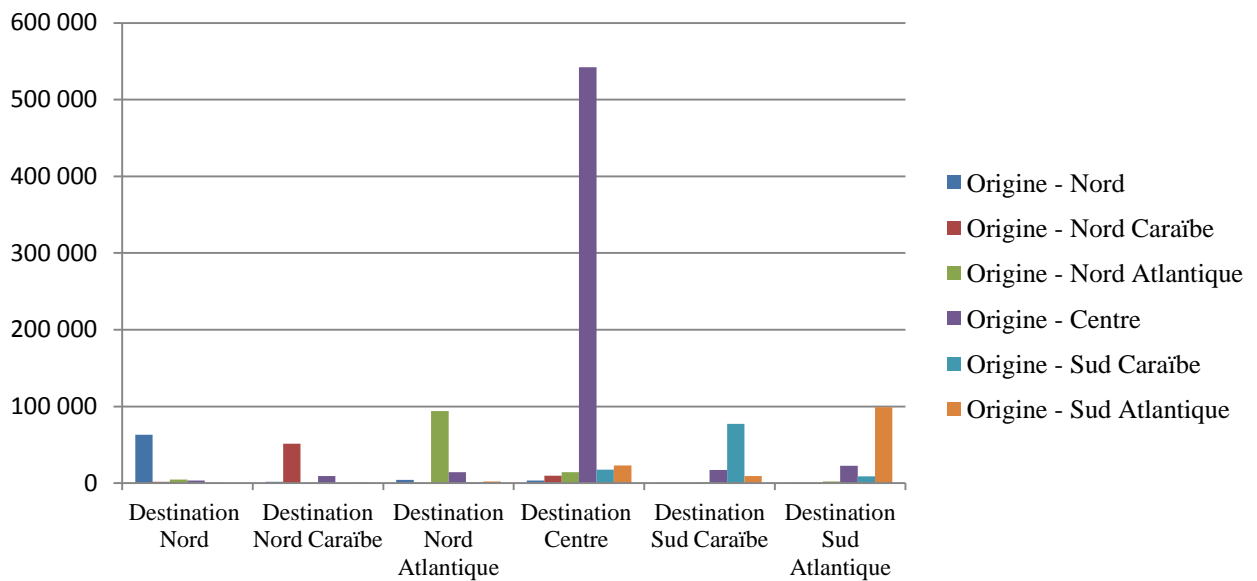
#### iv) Les flux de déplacements (découpage D30)

Quel que soit le motif, l'enquête montre que les Martiniquais se déplacent en grande partie dans leurs zones de résidence : 86 % des déplacements ayant pour origine la zone Nord de la Martinique se limitent à cette dernière. Ce phénomène se reproduit dans la partie Caraïbe (81 %), Nord Atlantique (81 %), et au Centre (89 %). Dans le Sud, les déplacements intra zones n'atteignent pas les 80 % comme ailleurs, car la zone Centre joue un rôle très attractif. Mais ils dépassent tout de même les 70 % (Sud Caraïbe 73 %, Sud Atlantique 74 %). Les habitants du Centre de la Martinique sont ceux qui se déplacent le plus. Ils regroupent à eux seuls 49 % des déplacements totaux des Martiniquais. Cependant ce chiffre doit être relativisé : 42 % des ménages martiniquais résident en effet dans le Centre...

Tableau 8. Répartition de la population par EPCI.

	Nombre d'habitants	Nombre d'habitants en %
CAP NORD	106 750	28
CACEM	160 733	42
ESPACE SUD	119 581	31
MARTINIQUE	387 064	100

Graphique 60. Flux de déplacements d'une zone à une autre selon le découpage en 6 zones D30.

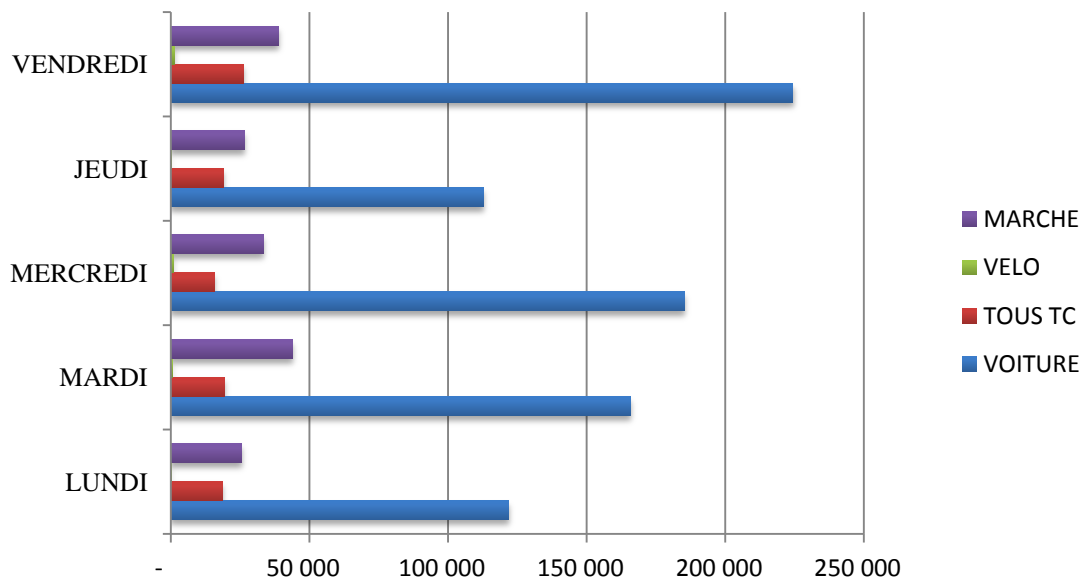


v) Nombre de déplacements par jour et par mode.

Les déplacements des Martiniquais sont irrégulièrement répartis dans la semaine. Ainsi, près d'un tiers des déplacements totaux se produisent le vendredi (27 %).

Quel que soit le jour de la semaine (lundi au vendredi : jours actifs), la part modale de la voiture dépasse les 70 %. Quel que soit le jour de la semaine, les Martiniquais effectuent également plus de déplacements à pieds qu'en voiture.

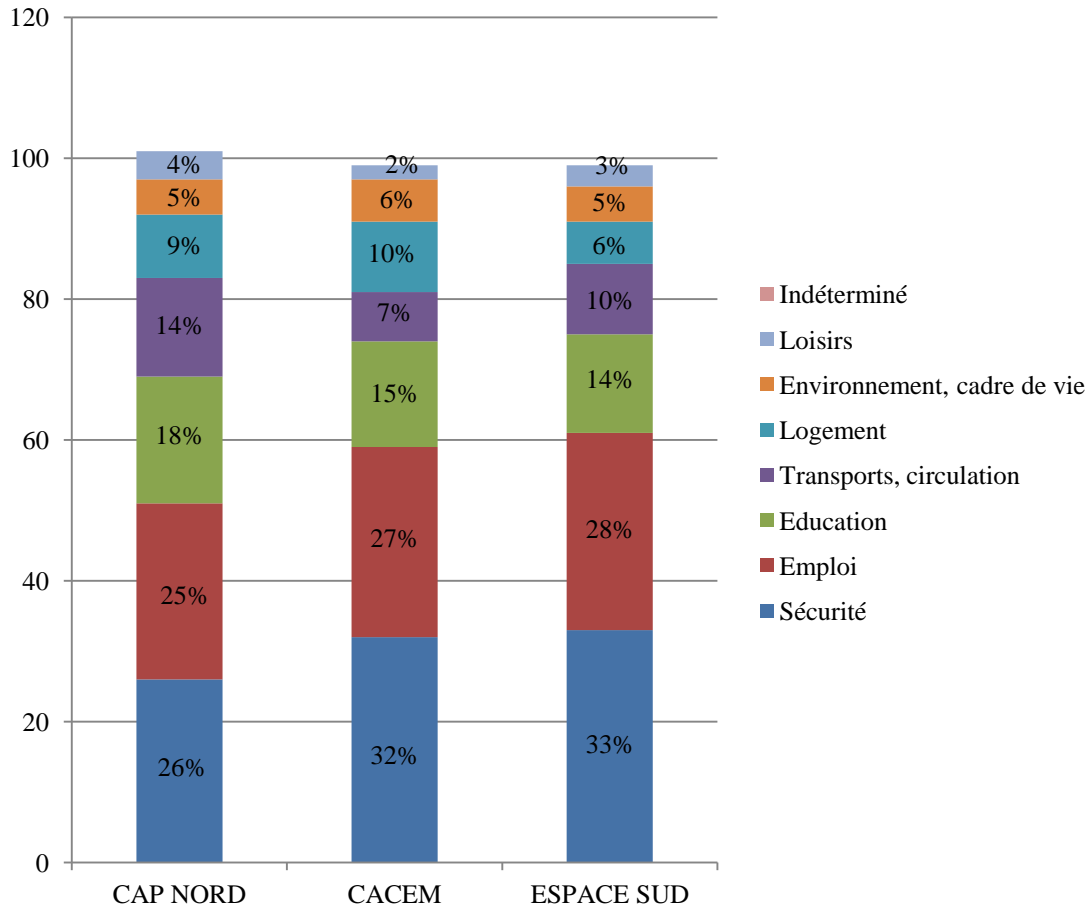
Graphique 61. Nombre total de déplacements par jour, en fonction du mode



## V. Opinions

### i) Sondage : les points les plus importants de la vie locale selon la zone de résidence (par EPCI)

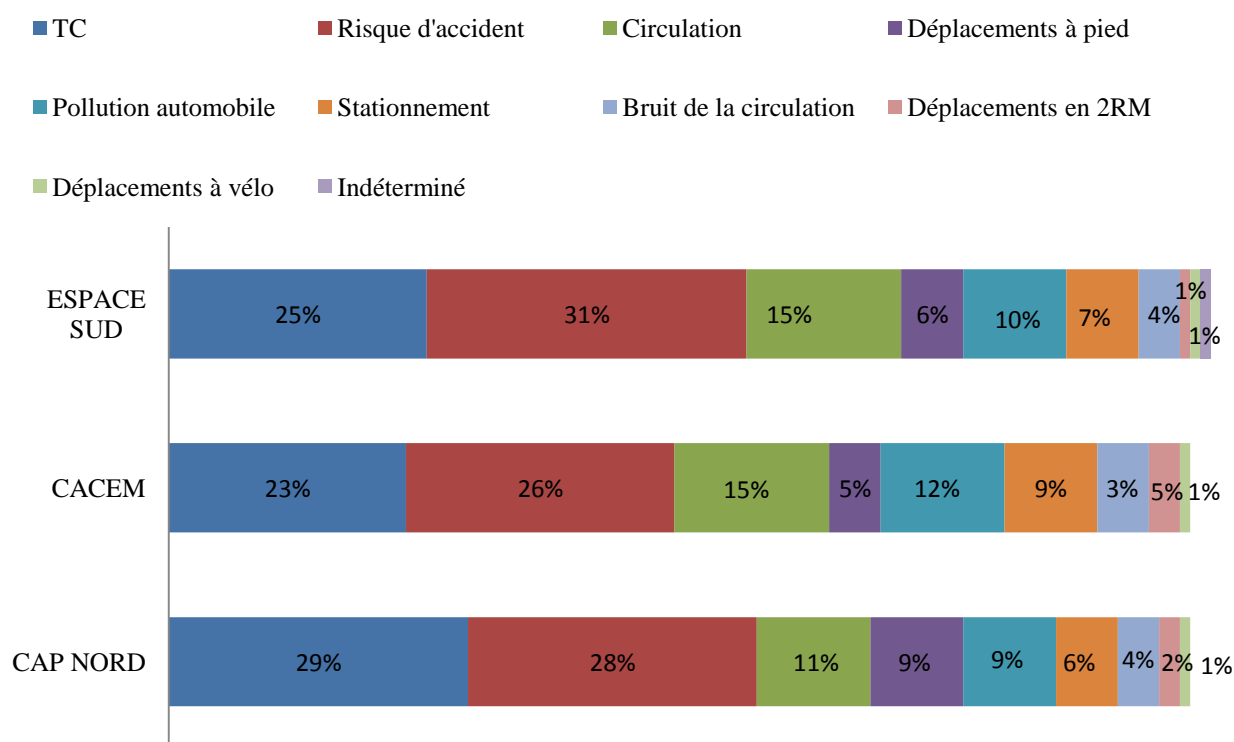
Graphique 62. Présentation des résultats d'un sondage concernant les problématiques jugées comme les plus importantes de la vie locale, en fonction de la zone de résidence pour les personnes 16 ans et plus (découpage par EPCI)



Les résultats du sondage mené auprès des 16 ans et plus montrent que l'emploi et la sécurité arrivent en tête des points les plus importants de la vie locale. Les problèmes de transports et de circulation arrivent en 4<sup>e</sup> position pour CAP NORD et l'ESPACE SUD et en 5<sup>e</sup> position pour la zone CACEM.

ii) Sondage : les points les importants de la circulation et des transports en commun

Graphique 63. Résultats d'un sondage concernant les principaux problèmes rencontrés par les Martiniquais en ce qui concerne le transport et la circulation



Parmi les problèmes posés par les transports et la circulation en Martinique, les risques d'accident et les transports collectifs arrivent en tête (ces deux variables représentent un peu plus de la moitié des points importants sur la circulation et les transports).

Le bruit de la circulation, les déplacements à pied et à vélo sont considérés comme des éléments moins importants (moins de 5 % pour les 3 EPCI).

## VI. Table des illustrations

Graphique 1. <i>Nombre de personnes par ménage</i> .....	14
Graphique 2. <i>Nombre moyen de personnes par ménage</i> .....	15
Graphique 3. <i>Nombre moyen de véhicules particuliers par ménage</i> . ....	17
Graphique 4. <i>Nombre moyen de deux-roues motorisés par ménage</i> .....	17
Graphique 5. <i>Nombre moyen de vélos par ménage</i> .....	18
Graphique 6. <i>Type d'énergie du parc automobile selon la zone de résidence</i> .....	19
Graphique 7. <i>Part des titulaires du permis de conduire, par tranche d'âge</i> . ....	20
Graphique 8. <i>Part de la population possédant un téléphone portable, par région</i> .....	21
Graphique 9. <i>Part de la population disposant d'une adresse de messagerie électronique, par région</i> . ....	22
Graphique 10. <i>Nombre de logements par zone de résidence selon le type d'habitat (D10)</i> . ....	23
Graphique 11. <i>Nombre de logements par zone de résidence selon le type d'habitat (D30)</i> .....	23
Graphique 12. <i>Nombre de logements par zone de résidence selon le type d'habitat et le statut d'occupation</i> .....	24
Graphique 13. <i>Part des personnes ayant été scolarisées jusqu'en 3e, par zone de résidence</i> .....	25
Graphique 14. <i>Part des personnes titulaires d'un baccalauréat, par zone de résidence</i> . ....	25
Graphique 15. <i>Part des personnes titulaires d'un diplôme de type Bac+3 ou plus, par zone de résidence</i> .....	26
Graphique 16. <i>Nombre de personnes possédant un abonnement aux transports en commun, selon la zone de résidence</i> . ....	26
Graphique 17. <i>Part des personnes payant un abonnement aux transports en commun, par région</i> . ....	27
Graphique 18. <i>Part des actifs ayant un emploi et qui ne sont pas abonnés aux transports en commun</i> . ....	27
Graphique 19. <i>Part des scolaires et étudiants payant un abonnement aux transports en commun et part des non-abonnés</i> . ....	28
Graphique 20. <i>Nombre de scolaires et d'étudiants selon la zone d'étude et la possession d'un abonnement aux transports en commun</i> . ....	28
Graphique 21. <i>Part des personnes ne disposant pas d'une voiture pour se rendre sur le lieu des études et du travail par zone de résidence</i> . ....	29
Graphique 22. <i>Disposition d'une voiture pour le travail ou les études, selon la région pour les actifs</i> . ....	29
Graphique 23. <i>Nombre moyen de déplacements par personne et par jour, selon la zone de résidence et le mode de déplacement</i> .....	30
Graphique 24. <i>Nombre moyen de déplacements par personne et par jour, selon la zone de résidence et le mode de déplacement</i> .....	31
Graphique 25. <i>Part des déplacements effectués en voiture en tant que conducteur et en tant que passager</i> . ....	34
Graphique 26. <i>Part des déplacements effectués en voiture, selon la zone de résidence</i> .....	34
Graphique 27. <i>Nombre moyen de personnes par véhicule lors des déplacements</i> .....	35

Graphique 28. <i>Mobilité en transport en commun urbain : nombre moyen de déplacements en TCU par jour et par personne</i> .....	36
Graphique 29. <i>Mobilité en transport en commun urbain : nombre de déplacements moyen en TCU par jour et par personne</i> .....	37
Graphique 30. <i>Mobilité en transport en commun : nombre moyen de déplacements en TC par jour et par personne (découpage D30)</i> .....	38
Graphique 31. <i>Mobilité en transport en commun : nombre de déplacements moyen en TC par jour et par personne</i> .....	39
Graphique 32. <i>Mobilité en vélo : nombre moyen de déplacements à vélo par jour et par personne</i> . .....	40
Graphique 33. <i>Mobilité en vélo : nombre moyen de déplacements à vélo par jour et par personne</i> . .....	41
Graphique 34. <i>Mobilité à pieds : nombre de déplacement moyen à pieds, par jour et par personne (découpage D30)</i> .....	42
Graphique 35. <i>Mobilité à pied : nombre moyen de déplacements à pieds, par jour et par personne</i> . .....	43
Graphique 36. <i>Mobilité en deux-roues motorisés : nombre moyen de déplacements en deux-roues motorisés par jour et par personne (découpage D30)</i> .....	44
Graphique 37. <i>Mobilité en deux-roues motorisés : nombre moyen de déplacements en deux roues motorisés par jour et par personne</i> . ....	45
Graphique 38. <i>Mobilité selon la tranche d'âge en Martinique : nombre moyen de déplacements par jour et par personne</i> .....	46
Graphique 39. <i>La mobilité selon le sexe en Martinique : nombre moyen de déplacements par jour et par personne</i> .....	47
Graphique 40. <i>Nombre moyen de déplacements selon l'occupation principale</i> .....	47
Graphique 41. <i>Parts modales des déplacements en fonction du motif (ESPACE SUD)</i> .....	49
Graphique 42. <i>Parts modales des déplacements en fonction des motifs (CACEM)</i> .....	49
Graphique 43. <i>Parts modales des déplacements en fonction du motif (CAP NORD)</i> .....	50
Graphique 44. <i>Nombre total de déplacements en Martinique, selon l'heure de départ</i> . ....	51
Graphique 45. <i>Horaires des déplacements en Martinique, selon l'heure de départ et les modes</i> . .	51
Graphique 46. <i>Nombre total de déplacements en Martinique, selon l'heure de départ</i> . ....	52
Graphique 47. <i>Nombre total de déplacements dans la zone ESPACE SUD, selon l'heure de départ et les modes</i> . ....	53
Graphique 48. <i>Part des déplacements dans la zone CACEM, selon l'heure de départ (en %)</i> . ....	53
Graphique 49. <i>Nombre de déplacements dans la zone CACEM, selon l'heure de départ et le mode</i> . .....	54
Graphique 50. <i>Nombre de déplacements dans la zone CAP NORD, selon l'heure de départ</i> . ....	54
Graphique 51. <i>Nombre de déplacements dans la zone CAP NORD, selon l'heure de départ et le mode</i> . ....	55
Graphique 52. <i>Distance moyenne parcourue durant les déplacements, en fonction du motif (en mètres)</i> . ....	56
Graphique 53. <i>Distance moyenne parcourue en fonction du mode de transport (en mètres)</i> .....	57
Graphique 54. <i>Distance moyenne parcourue en fonction du mode de transport, selon les EPCI (en mètres)</i> . ....	57

Graphique 55. Temps moyen de déplacement d'une EPCI à une autre en fonction du mode de transport (en minutes, origine CAP NORD) .....	61
Graphique 56. Temps moyen de déplacement d'une EPCI à une autre en fonction du mode de transport (en minutes, origine CACEM) .....	61
Graphique 57. Temps moyen de déplacement d'une EPCI à une autre en fonction du mode de transport (en minutes, origine ESPACE SUD). .....	62
Graphique 58. Temps de déplacement journalier moyen, selon la zone de résidence. ....	63
Graphique 59. Temps de déplacement quotidien, selon le sexe et l'occupation principale (en minutes). ....	64
Graphique 60. Flux de déplacements d'une zone à une autre selon le découpage en 6 zones D30. ....	65
Graphique 61. Nombre total de déplacements par jour, en fonction du mode .....	65
Graphique 62. Présentation des résultats d'un sondage concernant les problématiques jugées comme les plus importantes de la vie locale, en fonction de la zone de résidence pour les personnes 16 ans et plus (découpage par EPCI) .....	66
Graphique 63. Résultats d'un sondage concernant les principaux problèmes rencontrés par les Martiniquais en ce qui concerne le transport et la circulation.....	67

## **GLOSSAIRE :**

- **AOT** : *Autorité Organisatrice de Transport*
- **CACEM** : *Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique*
- **CAESM** : *Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud de Martinique*
- **CAP NORD** : *Communauté d'Agglomération du Pays Nord Martinique*
- **CEREMA** : *Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement*
- **CERTU** : *Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme*
- **CETE** : *Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement*
- **EMD** : *Enquête Ménages Déplacements*
- **EPCI** : *Etablissement Public de Coopération Intercommunale*
- **O2TM** : *Observatoire Territorial des Transports de Martinique*
- **PDU** : *Plan de Déplacements Urbains*
- **PTU** : *Périmètre de Transports Urbains*



Rapport d'exploitation  
**EMD Martinique 2013-2014**

Avril 2015

**Cette publication a été réalisée dans le cadre du programme partenarial 2015 de l'ADUAM**

**Directrice de publication : Joëlle TAÏLAMÉ**

**Rédaction: Romain CRUSE, Yannick MATHURINA, Mathilde WITE**

**Ont contribué à la réalisation de cette publication :**

Cénia BORRERO, Damien THÉODOSE

**Impression : IPNS**

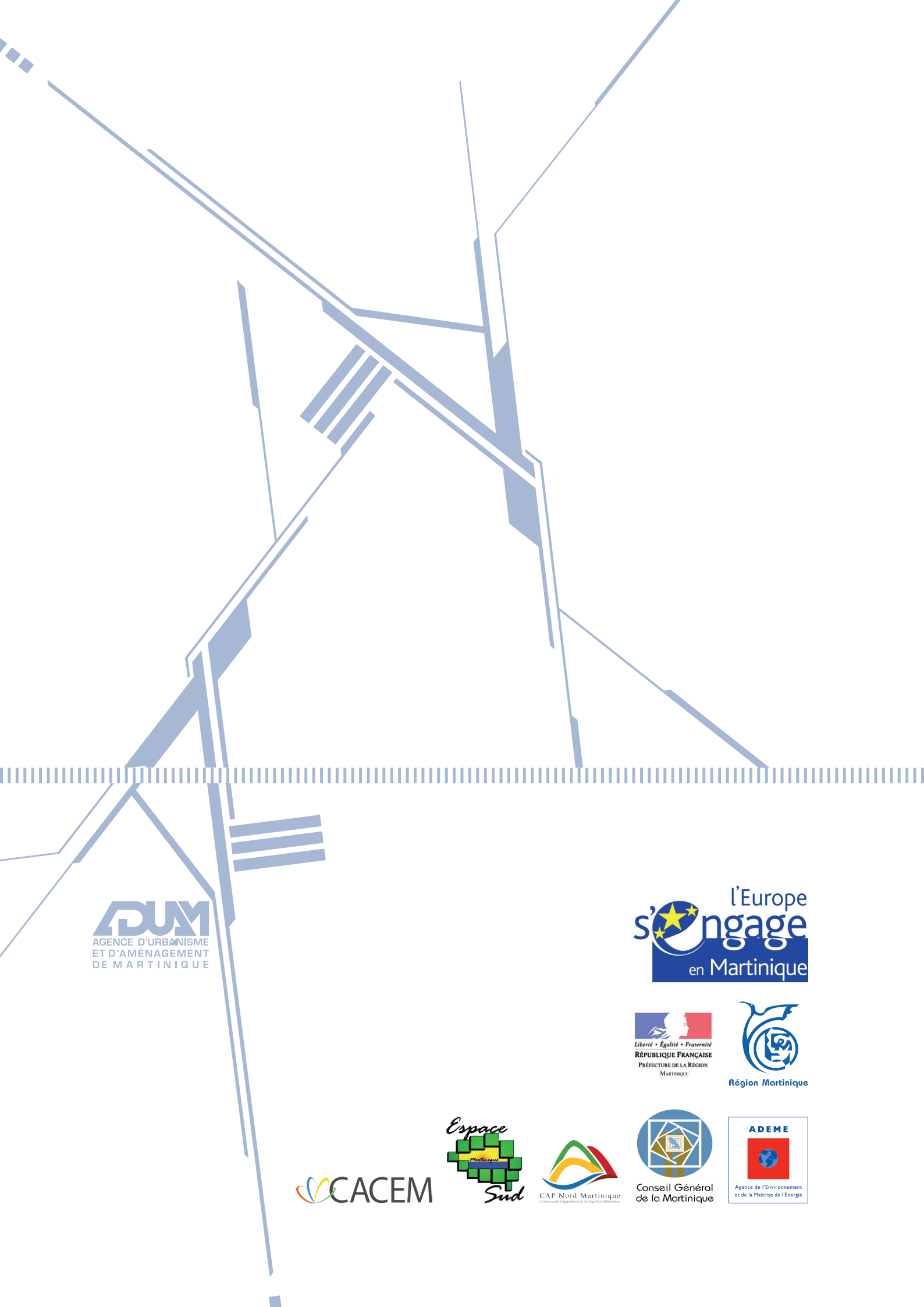
**ADUAM**

Agence D'Urbanisme et d'Aménagement de la Martinique

30 boulevard du Général de Gaulle - 97200 Fort de France

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

[www.aduam.com](http://www.aduam.com)



**ADUM**  
AGENCE D'URBANISME  
ET D'AMÉNAGEMENT  
DE MARTINIQUE

l'Europe  
**s'engage**  
en Martinique

Liberté • Égalité • Fraternité  
**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
PRÉFECTURE DE LA RÉGION  
MARTINIQUE

  
Région Martinique

 **CACEM**

Espace  
Martinique  
Sud

  
CAP Nord Martinique  
Commissariat d'Equipement de la Région Nord-Martinique

  
Conseil Général  
de la Martinique

**ADEME**  
  
Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Énergie