



LA LETTRE DE L'O₂TM

MOBILITÉ TRANSPORT DÉPLACEMENTS

NUMERO 10 • JUIN 2020

ADJUM



OBSERVATOIRE TERRITORIAL
DES TRANSPORTS DE MARTINIQUE

LES IMPACTS DU TCSP SUR SA ZONE D'INFLUENCE

EDITION N°2

CHIFFRES CLÉS

- **25%** de part de marché pour les transports en commun : l'objectif du Plan Pluriannuel de l'Energie de Martinique pour 2023.
- **83%** des Martiniquais ne sont pas satisfaits des transports publics en 2018.
- **26%** des espaces du corridor sont occupés par un usage mixte composé d'industries, de services commerces et d'habitats.
- **31%** de logements vacants sur les IRIS de notre étude TCSP
- **14%** d'appartements en plus sur nos IRIS d'étude depuis 5 ans.
- **16 Août 2018**, mise en service du TCSP de Martinique
- **+1%** parmi la population active (occupée et non occupée).

Source : INSEE, PPE Martinique, Traitements O₂TM, Assises des Outre-Mer

Top départ pour le TCSP !!

Malgré l'attente qui a précédé sa mise en marche, la dynamique générale (activité économique, construction de logements...) autour du TCSP est enfin lancée.

En 2016, la lettre n°5 de l'O₂TM proposait un arrêt sur image de "l'avant TCSP". Cet état des lieux, "photographie à l'instant T", comportait une série d'indicateurs en matière économique (activité commerciale), habitat (constructions et rénovations), culture (fréquentations des équipements culturels).

L'objectif était de constituer une base de données pertinente afin de mesurer les changements à venir dans la zone d'influence du TCSP.

Quatre ans après, cette nouvelle lettre de l'O₂TM en présente les premiers résultats. Elle propose un bilan des premiers impacts du TCSP sur sa zone d'influence à partir d'indicateurs sélectionnés (évolution du commerce, nombre de logements et de permis de construire...).

Un an et demi après la mise en service de

ce nouveau mode de transport, la présente analyse montre que l'aménagement d'un tel équipement public demeure un atout non négligeable pour le territoire, à condition de respecter les critères de services et les politiques publiques requises (Exemples : régulation du stationnement public, densification urbaine...).



LE BUS À NIVEAU DE SERVICE DE MARTINIQUE

Rappel :

Comme rappelé précédemment, un état des lieux de "l'avant TCSP" a été effectué dans la lettre n°5 publiée en mai 2016. Les principales conclusions sont les suivantes : parmi les constructions présentes sur les cinq secteurs qui composent le corridor d'études, 36% étaient composées de zones individuelles d'habitation, 29% par des commerces, ces derniers principalement dominés par les secteurs de l'habillement, de l'équipement de la personne (12%) et les services de transport (9%).

Concernant les équipements scolaires, les établissements de taille moyenne prédominaient, avec environ 28% d'écoles, comptabilisant entre 100 et 200 écoliers et une moyenne de 33% de collèges et lycées, comptant entre 300 et 600 élèves.

Il y a 3 ans, les catégories socio-professionnelles les plus présentes sur le corridor, étaient des personnes sans

activité, des retraités et des employés, représentant respectivement 25, 22 et 21% de notre secteur d'études.

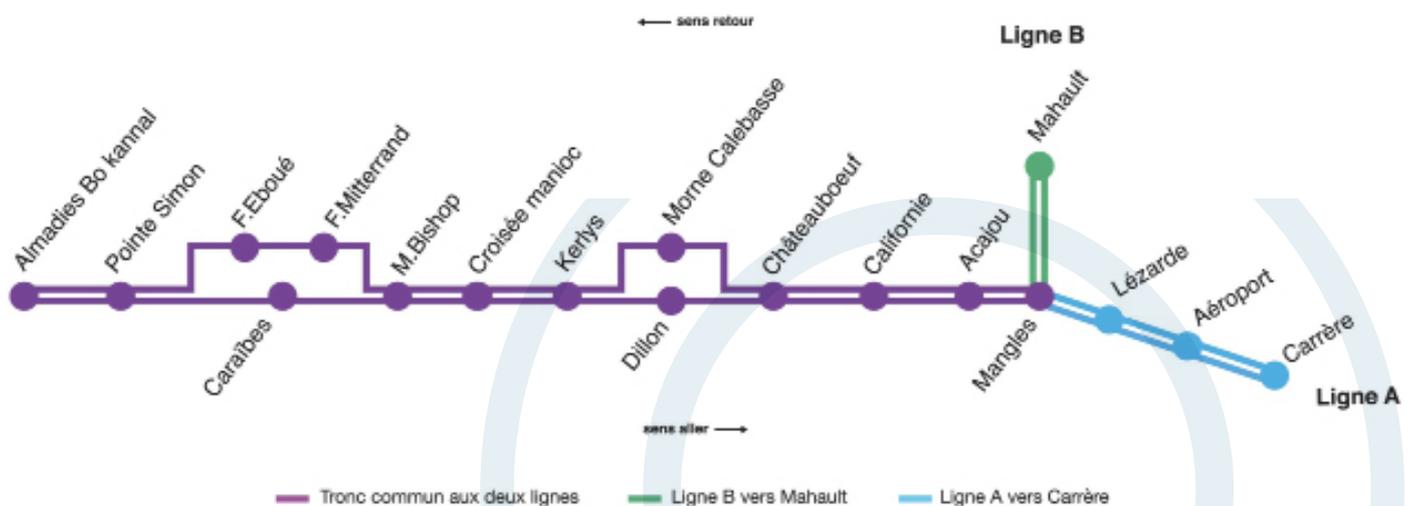
En matière de pollution atmosphérique, 2 secteurs sur 5 présentaient des résultats élevés, dépassant la limite annuelle réglementaire de concentration en NO_2 ainsi que l'objectif fixé de qualité de l'air.²



Source : O2TM/ ADDUAM - Réalisation : ADDUAM

⊙ Représentation des diverses lignes du TCSP et des arrêts

Source et réalisation : tout savoirtcsp.com



TCSP de Martinique : des ambitions réajustées.

A noter !!!

La Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE Martinique) fixe un objectif de 25% de part de marché pour les Transports en Commun (TC) pour 2023. En 2014, seulement 9% des déplacements étaient effectués en transports publics collectifs.

Source : PPE Martinique (page 54)

FICHE D'IDENTITÉ DU TCSP	
Date de mise en service	16 Août 2018
Plage horaire de service	05h30-20h35 (initialement prévue : 05h00-22h00)
Fréquence officielle de passage	8 min heures pleines - (initialement prévue 5 min en moyenne) 15 min heures creuses
Longueur des lignes :	9,2 km (ligne A) 12,8 km (ligne B)
Fréquentations	Éléments non communiqués par l'opérateur (initialement prévues : 6 millions de passagers par an)

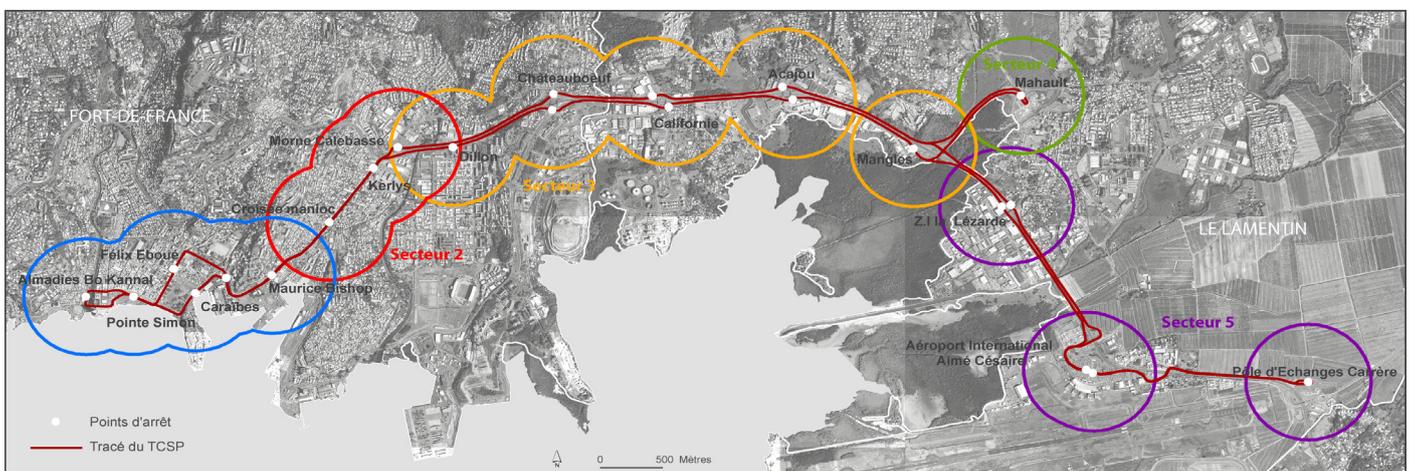
Présentation des indicateurs et du périmètre.

Afin de poursuivre notre analyse, des séries de variables et d'indicateurs ont été sélectionnées (voir tableau ci-dessous présentant en bleu les anciens et en vert les nouveaux).

- L'observation de l'occupation des sols permet d'évaluer l'évolution des usages.
- Le recensement du nombre de logements, des biens immobiliers classés par type et du nombre de permis de construire, permet de suivre le marché immobilier sur le secteur d'étude.

	Début	Fin
	500 mètres autour des arrêts suivants :	
Secteur 1	Almadies Bô kannal	F. Mitterrand
Secteur 2	M. Bishop	Kerlys
Secteur 3	Morne Calebasse	Mangles
Secteur 4	Gare Mahault	
Secteur 5	Lézarde	Carrère

- 1 - LA TYPOLOGIE COMMERCIALE : nombre de commerces par type d'activités
- 2 - LA TYPOLOGIE SPATIALE ET IMMOBILIERE : surface de l'occupation des sols, permis de construire
- 3 - LA TYPOLOGIE DE L'HABITAT : nombre de logements, typologie de l'habitat, nombre de maisons et d'appartements
- 4 - LES CATEGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES : évolution des catégories socioprofessionnelles
- 5 - LES ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES : effectifs scolaires
- 6 - LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS : fréquentation des équipements
- 7 - LA QUALITÉ DE L'AIR : concentrations de dioxyde d'azote



Présentation des divers secteurs d'étude

Source : O2TM/ ADDUAM - Réalisation : ADDUAM Janvier 2020



L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

Les services tertiaires et l'habillement prédominent sur le corridor.

Le territoire couvert par le TCSP a été réparti en cinq secteurs, sur lesquels ont été répertoriés chaque commerce par type d'activité. Il apparaît que les secteurs 1, 2, 3 et 5 se caractérisent par une prédominance des services tertiaires privés.

Ailleurs (secteur 4), ce sont les activités liées à l'habillement qui prévalent sur tous les autres domaines d'activités.

Typologie d'activités	S1	S2	S3	S4	S5	Rang
Services tertiaires privés	20	16	19	7	18	1
Habillement	17	3	5	20	1	2
"Activités diverses autres commerces"	4	8	8	11	10	3
Restauration	12	6	5	9	5	4
Activités auto moto bateau	2	9	7	5	11	5
Alimentation	5	6	3	8	7	6
Construction	3	7	9	4	7	7
Etablissements financiers	4	5	4	4	5	8
Activités de transport	3	4	4	3	9	9
Activités spécialisées scientifiques et techniques	3	6	3	4	4	10
Beauté	4	3	3	5	1	11
Télécoms et Informatique	2	2	4	3	3	12
Immobilier	2	4	4	1	3	13
Industrie	2	5	4	0	3	14
"Art, Spectacle et Activités récréatives Evenementiel"	3	2	2	3	2	15
Bijoux et Accessoires	3	1	1	5	0	16
Service production et distribution d'énergies	1	3	3	0	2	17
"Santé (Activités et équipements médicaux, Opticiens)"	2	2	1	3	0	18
Equipement maison	1	1	3	1	1	19
Formation	1	2	2	1	1	20
"Boulangeries/ Pâtisseries"	2	1	1	1	1	21
Hôtellerie	1	1	1	1	0	22
Ressources humaines	0	0	1	1	1	23
"Pharmacie et Parapharmacie"	1	1	0	0	1	24
Artisanat	1	1	0	1	0	25
Agences de voyage	1	0	0	0	0	26
Activités juridiques	0	0	0	1	0	27
"Administration (Services publics)"	0	0	0	0	0	28
Agriculture	0	0	0	0	0	29



Source : O2TM/ ADDUAM - Réalisation : ADDUAM

🕒 Répartition en pourcentage des commerces par typologie d'activité sur chaque secteur

Source : CCIM - Réalisation : ADDUAM 2020



Source : O2TM/ ADDUAM - Réalisation : ADDUAM

Typologie d'activités	Rang	%
"Services tertiaires privés"	1	18
Habillement	2	9
"Activités diverses autres commerces"	3	8
Restauration	4	7
Activités auto moto bateau	5	6
Alimentation	6	6
Construction	7	5
Etablissements financiers	8	5
Activités de transport	9	4
Activités spécialisées scientifiques et techniques	10	4
Beauté	11	3
Télécoms et Informatique	12	3
Immobilier	13	3
Industrie	14	3
"Art, Spectacle et Activités récréatives Evenementiel"	15	3
Bijoux et Accessoires	16	2
Service production et distribution d'énergies	17	2
"Santé" (Activités et équipements médicaux, Opticiens)	18	2
Equipeement maison	19	2
Formation	20	1
"Boulangeries / Pâtisseries"	21	1
Hôtellerie	22	1
Ressources humaines	23	1
"Pharmacie et Parapharmacie"	24	1
Artisanat	25	1
Agences de voyage	26	0
Activités juridiques	27	0
"Administration" (Services publics)	28	0
Agriculture	29	0

En réunissant les données relatives à tous les secteurs confondus, on obtient la répartition commerciale sur le corridor entier du TCSP. La tendance générale sur ce dernier fait miroir à celle que l'on retrouve le plus fréquemment par secteur.

Les services commerciaux présents sur la zone de desserte du TCSP, sont majoritairement représentés par les "services tertiaires privés", qui englobent entre autres les holdings, les activités de comptabilité, de publicité, conseils en relations publiques, activités de sièges sociaux, de sécurité.

Ces dernières n'occupent pas moins de 18% de l'activité commerciale totale. Viennent ensuite les commerces d'habillement (vêtements, chaussures), puis les activités diverses, ainsi que la restauration (restaurants, snacks) à 9 et 8% respectivement.

Parallèlement, les activités commerciales les moins représentées sont celles de l'agriculture et des services publics. Seuls 3% de l'activité commerciale sont occupés par l'industrie. Quant à l'artisanat, il est quasi inexistant avec environ 1%.



Ⓞ Répartition en pourcentage des commerces par typologie d'activité sur le corridor

source : CCIM réalisation ADDUAM 2020

Attention !!

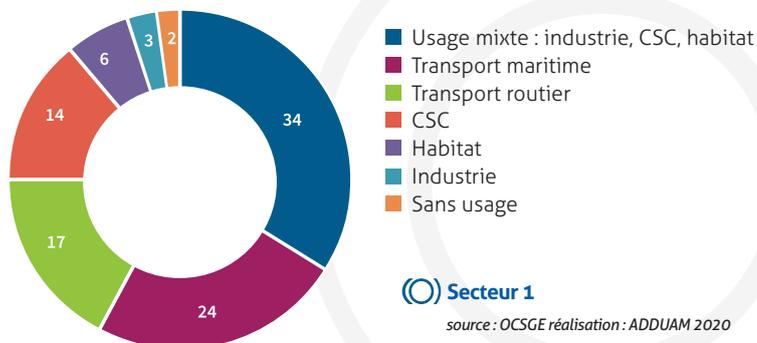
Les données prises en compte pour ce second numéro, ne sont pas issues de la même source et n'ont pas été étudiées suivant la même méthode que la première édition. Les comparaisons faites ne sont donc qu'à prendre à titre d'estimations.



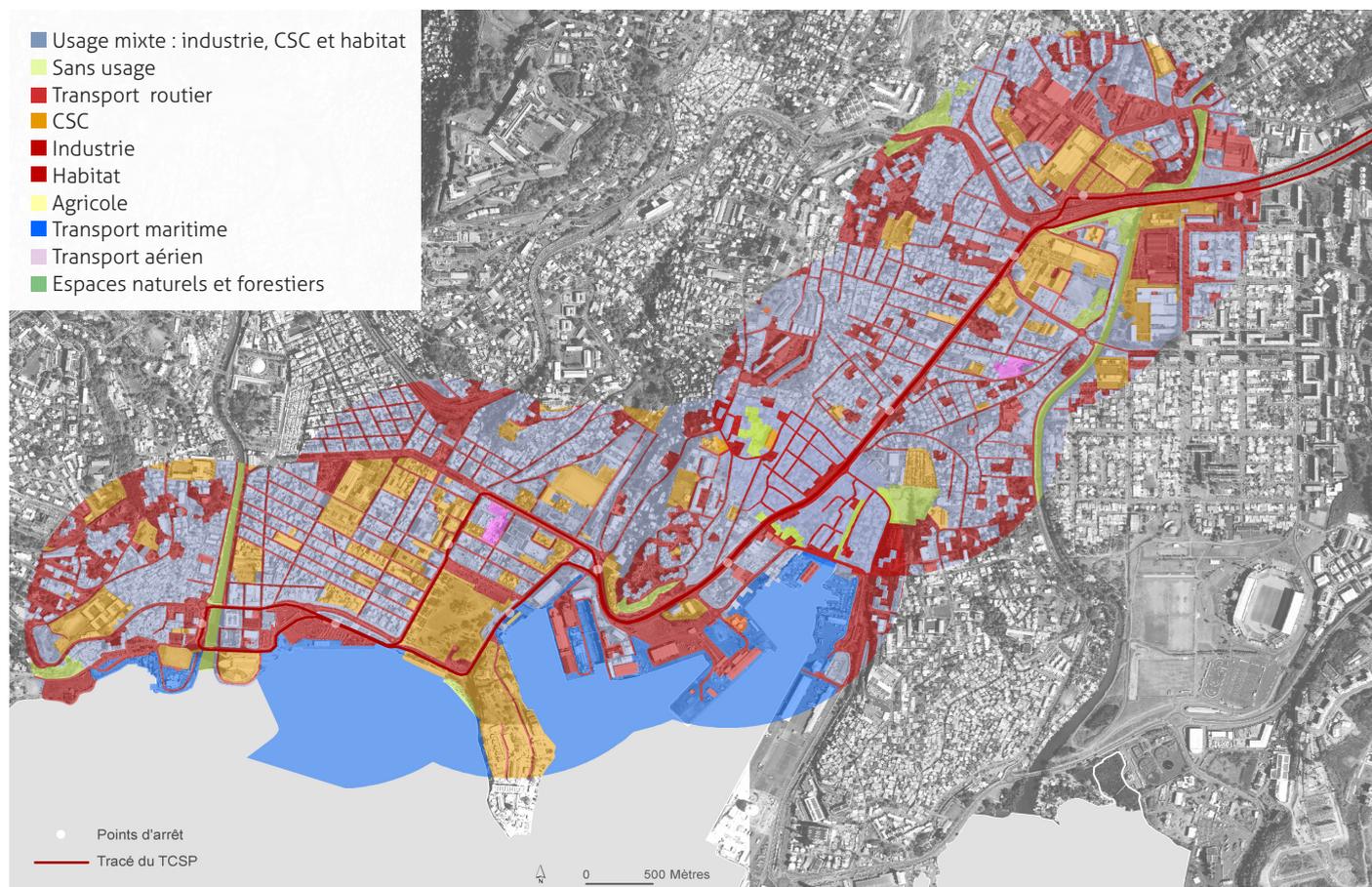
DYNAMIQUE SPATIALE ET IMMOBILIÈRE

Au sein des espaces occupés par l'habitat, les services et l'industrie prédominent.

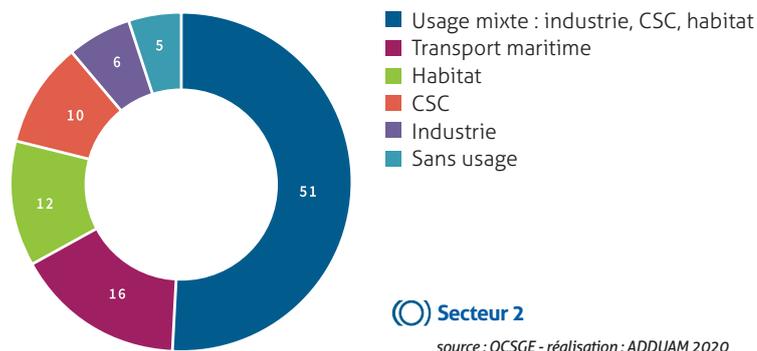
Nouvel indicateur



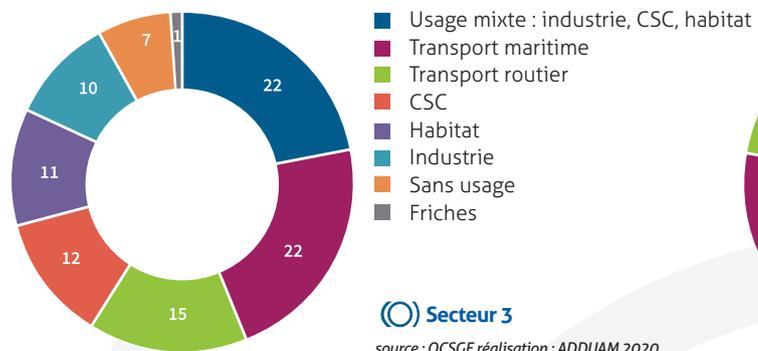
Le secteur 01, essentiellement composé du centre-ville de Fort de France, est constitué à 34% d'un usage mixte, comprenant résidences, industries et Commerces et Services Commerciaux (CSC). La présence d'activités portuaires telles que la gare inter-îles et les diverses activités du secteur maritime, contribue à faire du transport maritime, le second utilisateur d'espace dans ce périmètre, avec 24% des sols qui lui sont consacrés.



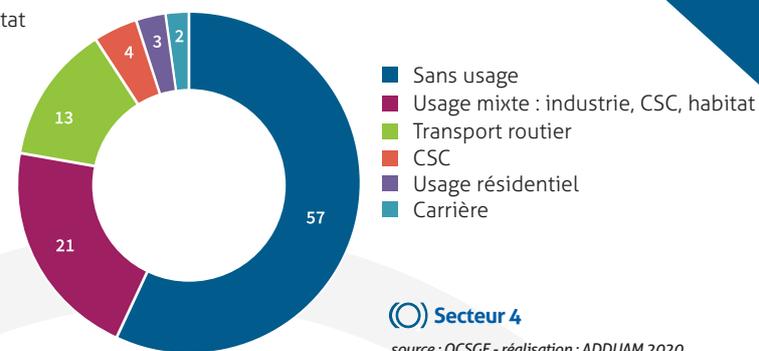
OSGE - secteurs 01 et 02 - réalisation : ADDUAM 2020



Le secteur 02 traverse les quartiers de Sainte-Thérèse en passant par le centre technopole de KERLYS (composé essentiellement de bureaux) et s'étend jusqu'à 500 mètres autour des arrêts de bus de Morne Calebasse et Dillon. L'usage mixte (CSC, industries et habitat) représente 51% du taux occupation des sols artificialisés. Les usages réservés au transport routier (routes, parkings) prennent la seconde place avec 16%, suivis par les espaces dédiés exclusivement à l'habitat.



Secteur 3
source : OCSGE réalisation : ADDUAM 2020



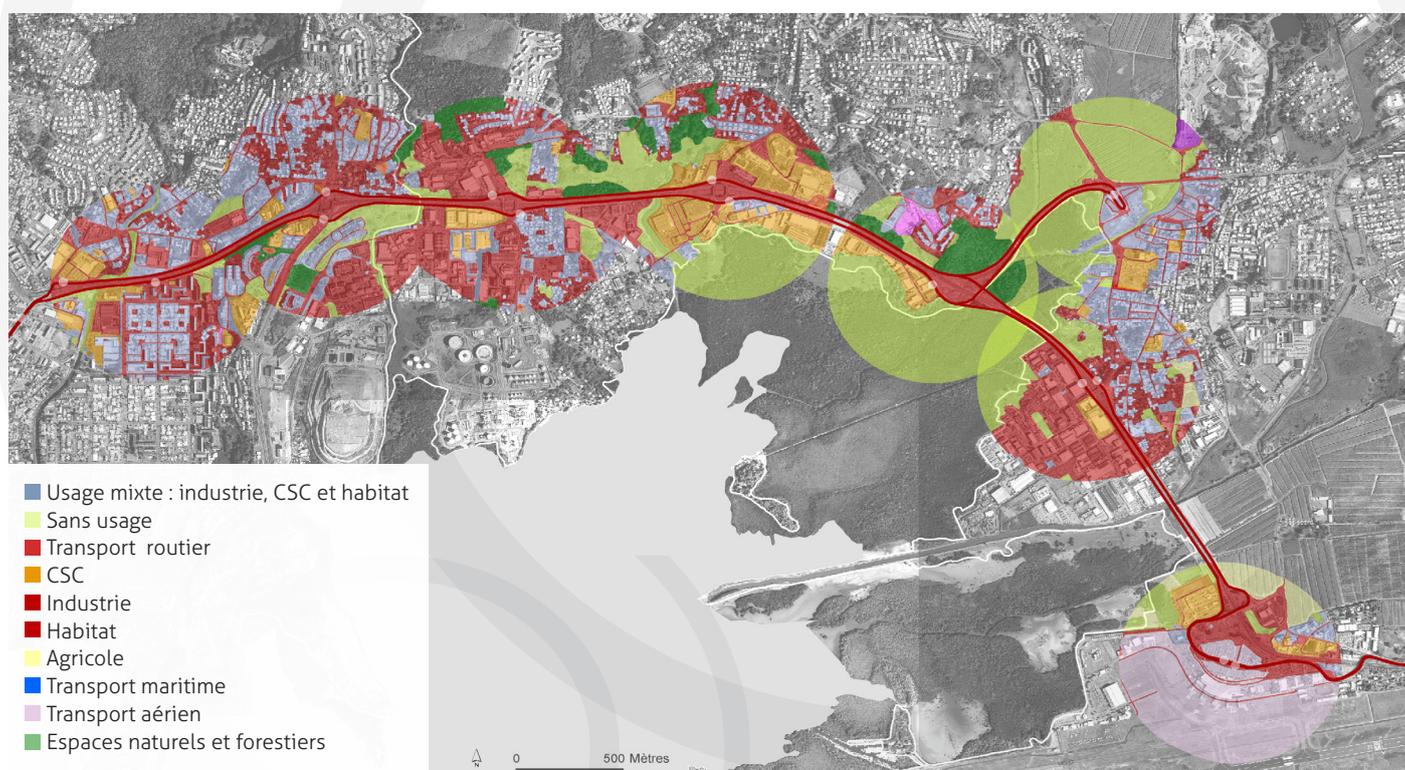
Secteur 4
source : OCSGE - réalisation : ADDUAM 2020

Le secteur 03 du périmètre est plus diversifié en termes d'usages. Il traverse plusieurs zones d'activités de Fort-de-France et du Lamentin, notamment Chateauboeuf, la Jambette et une partie des Mangles Acajou. On observe une part

importante des activités de production secondaire et tertiaire, qui représentent globalement 45% de l'occupation des sols.

Le secteur 04 (Mahault) diffère par sa taille et sa nature. En effet, 79% des sols

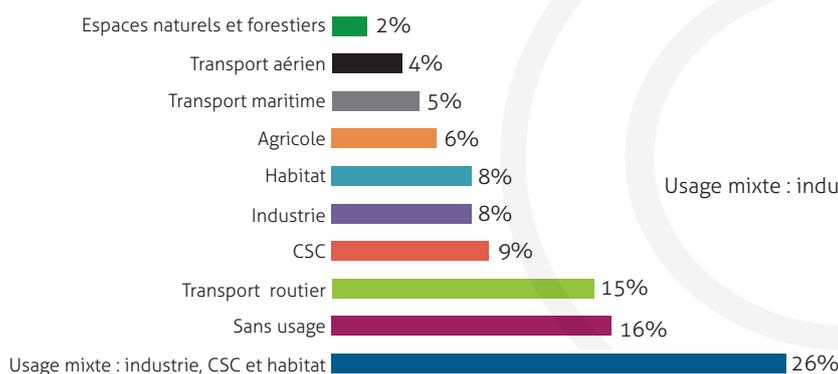
sont occupés par des zones dites "sans usage". Il s'agit essentiellement d'espaces naturels (50% de surfaces non impactées par l'homme) et de zones anthropisées (29%) mais délaissées.



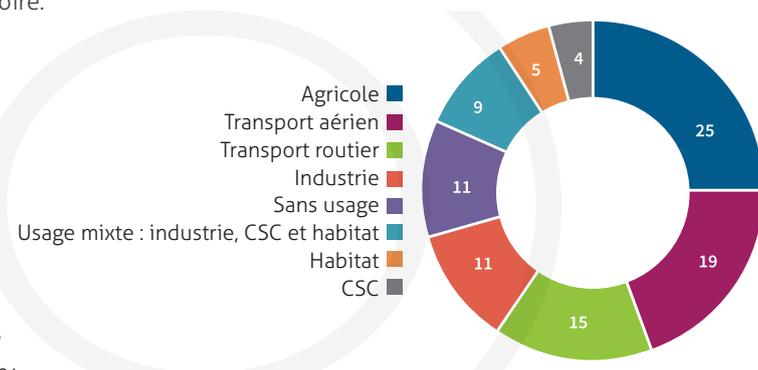
OSGE - secteurs 3, 4 et 5
réalisation : ADDUAM 2020

Sur le secteur 05, deux grandes activités occupent à elles seules 45% des sols artificialisés, dont 25% sont consacrés à l'agriculture, suivi par le secteur aérien avec la zone aéroportuaire

(20%). La troisième place est occupée par la production industrielle due à la localisation de la zone d'activité économique de la Lézarde dans cette partie du territoire.



Corridor d'étude
source : OCSGE - réalisation : ADDUAM 2020



Secteur 5
source : OCSGE - réalisation : ADDUAM 2020



LA TYPOLOGIE DE L'HABITAT

3005 nouveaux logements construits entre 2011 et 2016.

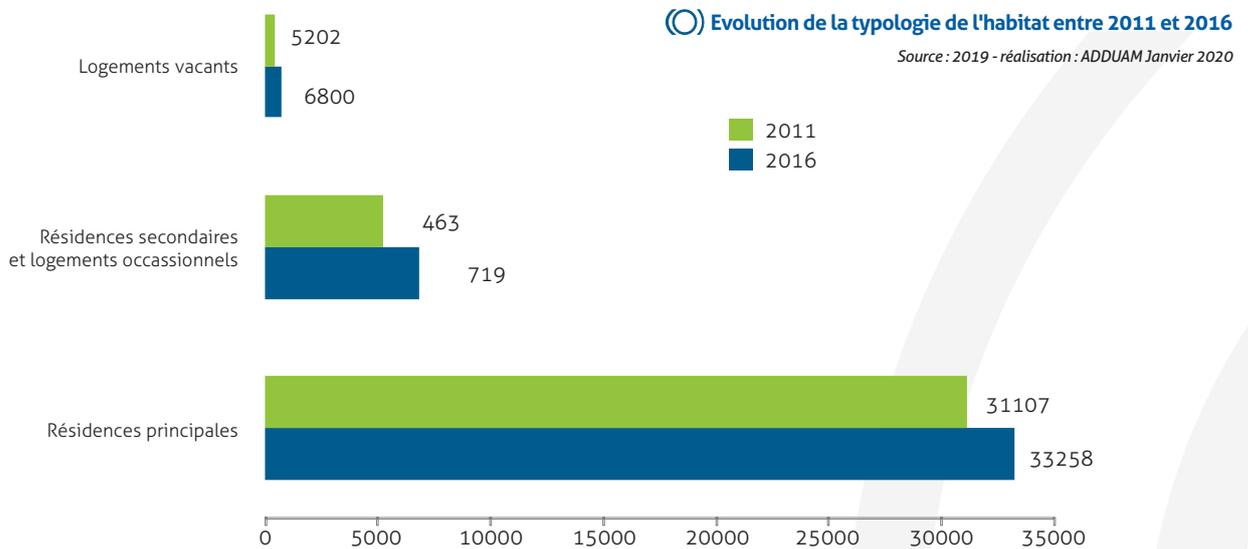
Pour rappel, le périmètre d'études délimité se compose de 28 îlots regroupés par l'information statistique (IRIS) influencés par le TCSP. Nous poursuivons nos travaux avec les mêmes périmètres, afin de comparer les évolutions liées à l'habitat. Entre 2011 et 2016, il y a eu 8% de logements en plus sur le corridor (28 IRIS sélectionnés).

Le nombre de résidences secondaires a augmenté de 55% en 5 ans. Signalons également que les logements considérés comme vacants (processus de vente ou de location, règlement de succession, vétuste..) ont augmenté de 31% sur la même période.

CHIFFRES CLÉS

- **82%** de résidences principales
- **17%** de logements vacants
- **2%** de résidences secondaires

Source : INSEE 2019

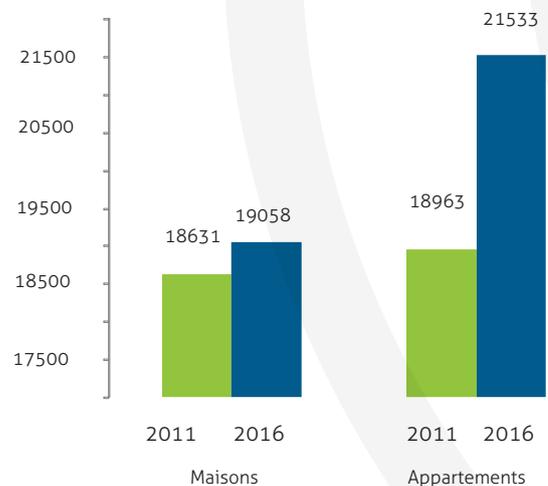


Le nombre d'appartements a augmenté de 14%.

Nouvel indicateur

Si le nombre de logements a évolué de 8%, ce sont les appartements qui ont pris l'ascendant, passant notamment de **18 963** unités en 2011, à **21 533** en 2016. Cette évolution s'expliquerait en partie par la volonté de densifier l'habitat au coeur des espaces urbains.

Les maisons, plus consommatrices de foncier, n'ont gagné que 2% en 5 ans.



Evolution du nombre de maisons et d'appartements sur les IRIS sélectionnés du TCSP

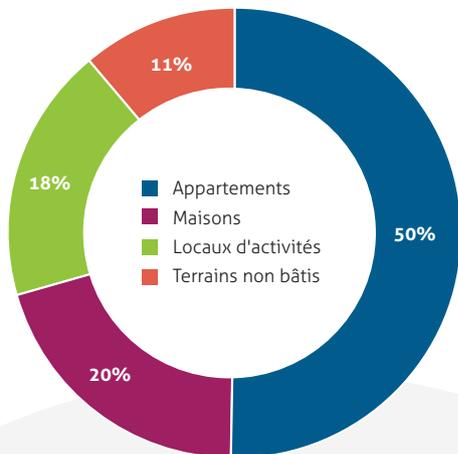
source : INSEE 2019 - réalisation : ADDUAM Janvier 2020

Les appartements sont les biens immobiliers les plus vendus.

Pour mesurer les impacts du TCSP sur le marché de l'immobilier, les mutations immobilières et foncières ont été examinées sur les sections cadastrales appartenant aux secteurs du TCSP.

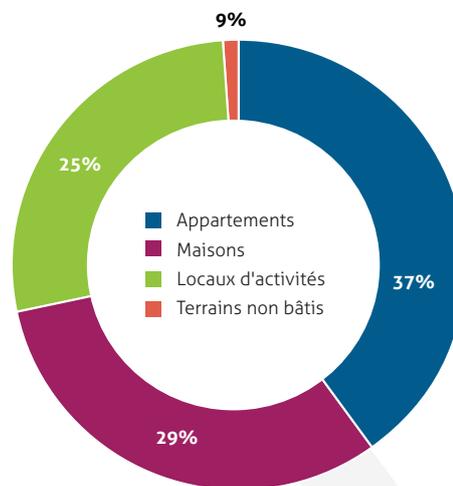
Entre les sections de Fort-de-France et celles du Lamentin, ce sont les appartements qui sont les plus prisés. Avec des prix au m² qui fluctuent entre 1500 et 2300 €, les ventes

d'appartements représentent plus d'un tiers des transactions effectuées à Fort-de-France entre janvier 2016 et juin 2019 et la moitié au Lamentin.



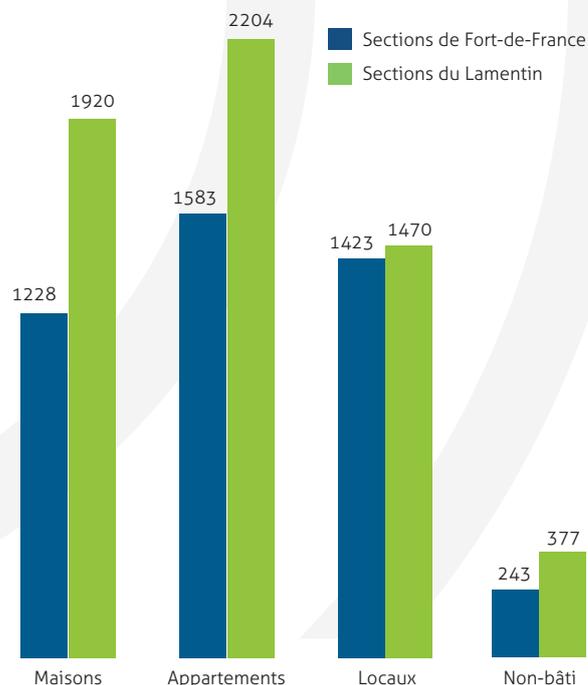
⊙ Répartition des ventes immobilières sur les sections cadastrales du corridor du TCSP à Lamentin

source : etalab.gouv.fr



⊙ Répartition des ventes immobilières sur les sections cadastrales du corridor du TCSP à Fort-de-France

source : etalab.gouv.fr



⊙ Prix au m² de l'immobilier sur les parcelles cadastrales du TCSP

source : etalab.gouv.fr

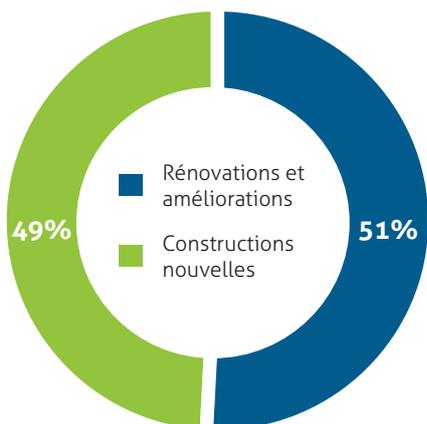
Dans le corridor d'étude, les Martiniquais privilégient les rénovations.



Sur les IRIS du secteur d'études localisés sur le territoire de Fort-de-France, ce sont principalement les travaux de rénovation qui priment, avec 48% du total des permis de construire accordés par la mairie. Suivent de près les nouvelles constructions, qui représentent 45%. Peu

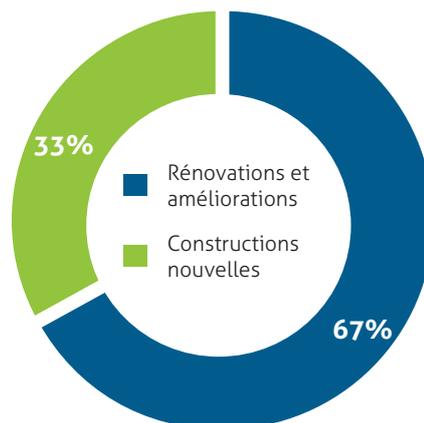
de démolitions sont à observer. La ville du Lamentin suit la même dynamique que la cité foyalaise, puisque les travaux sur construction existante représentent jusqu'à 67% des demandes, contre 33% pour les permis de construire de nouvelles structures.

Hors du corridor, la tendance est différente puisque les permis pour de nouvelles constructions y sont largement représentés, avec 68% contre 32% pour les rénovations ou améliorations.



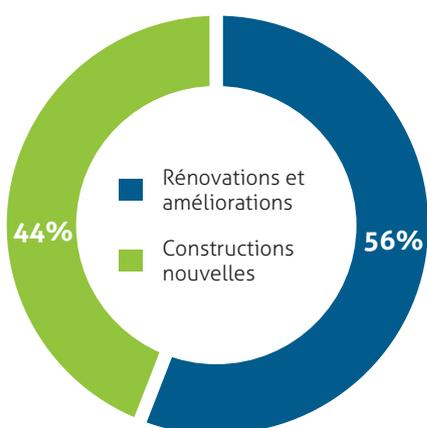
○ Répartition des types de permis de construire dans le corridor d'étude de la ville de Fort-de-France (tous secteurs confondus)

source : mairie de Fort-de-France - réalisation : ADDUAM 2020



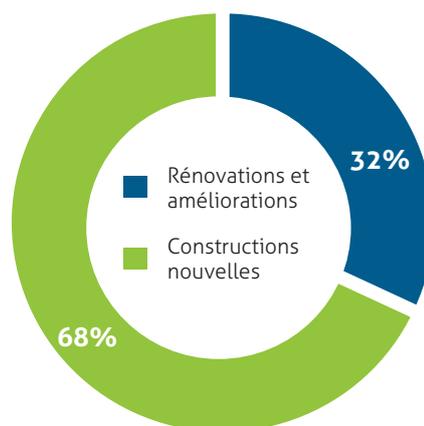
○ Répartition des types de permis de construire dans le corridor d'étude de la ville du Lamentin (tous secteurs confondus)

source : DEAL Martinique - réalisation : ADDUAM 2020



○ Répartition des types de permis de construire hors du corridor d'étude de la ville de Fort-de-France

source : mairie de Fort-de-France - réalisation : ADDUAM 2020



○ Répartition des types de permis de construire hors du corridor d'étude de la ville de Lamentin

source : DEAL Martinique - réalisation : ADDUAM 2020



LES CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES

Les populations d'actifs occupées et le nombre de retraités augmentent.

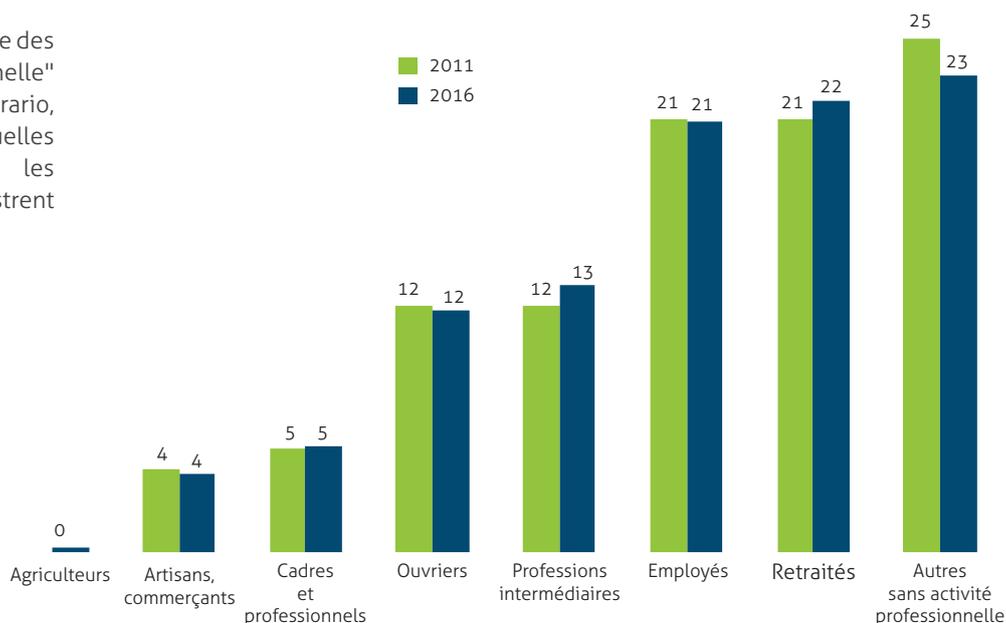
55% de la population sur les IRIS sélectionnés ont un emploi.

Ce qui représente une augmentation de 1% sur 5 ans.

Sur le secteur étudié, c'est la catégorie des personnes "sans activité professionnelle" qui subit une baisse de 2%. A contrario, les cadres et professions intellectuelles supérieures, les agriculteurs et les professions intermédiaires enregistrent une stabilité significative sur 5 ans.

○ Distribution des catégories socioprofessionnelles sur le corridor d'étude

Source : INSEE 2016 réalisation : ADDUAM 2020



Source : ADDUAM - Réalisation : ADDUAM



LES EFFECTIFS ET ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES

Les effectifs scolaires sont en baisse.

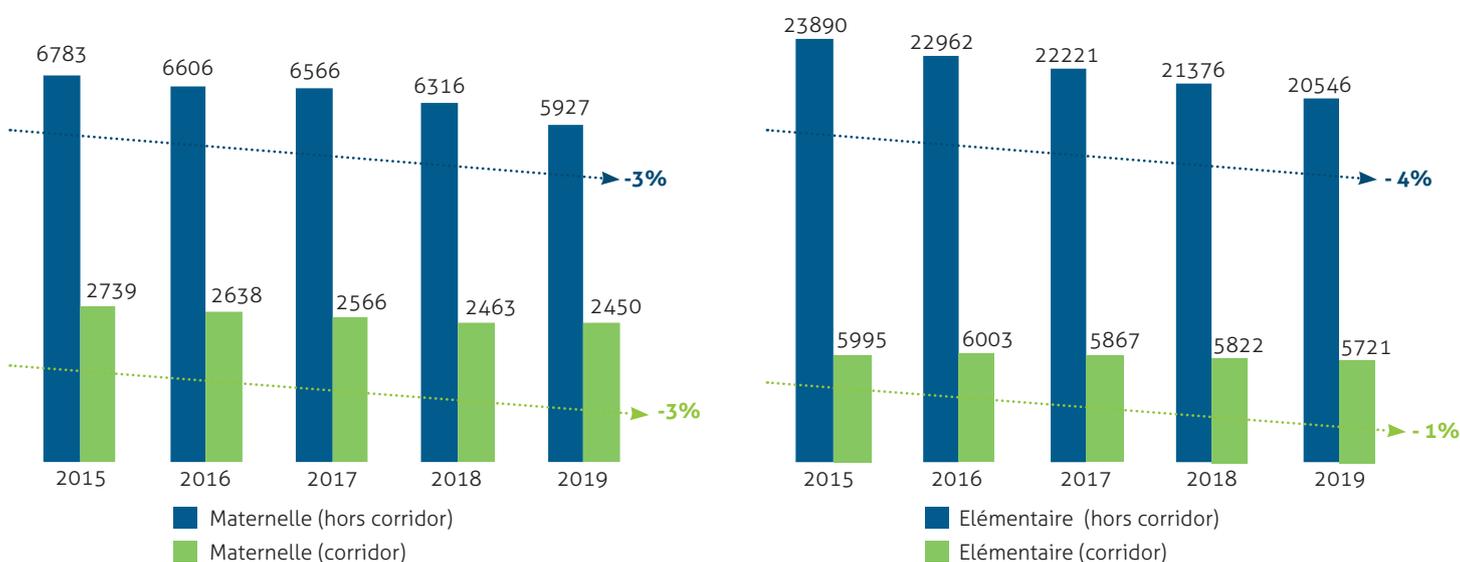
Parmi les équipements qui pourraient être impactés par la mise en fonction du TCSP, on compte notamment les établissements scolaires. Pour procéder à leur évaluation, ont été comparés l'évolution des effectifs de l'ensemble des établissements du territoire avec ceux des établissements répartis sur le corridor du TCSP, sur ces 4

dernières années.

Globalement, on constate une diminution des effectifs, tout niveau scolaire confondu.

En 4 ans les effectifs moyens, toutes catégories confondues, ont diminué de 1353 élèves. Cette diminution globale s'explique en grande partie par la baisse

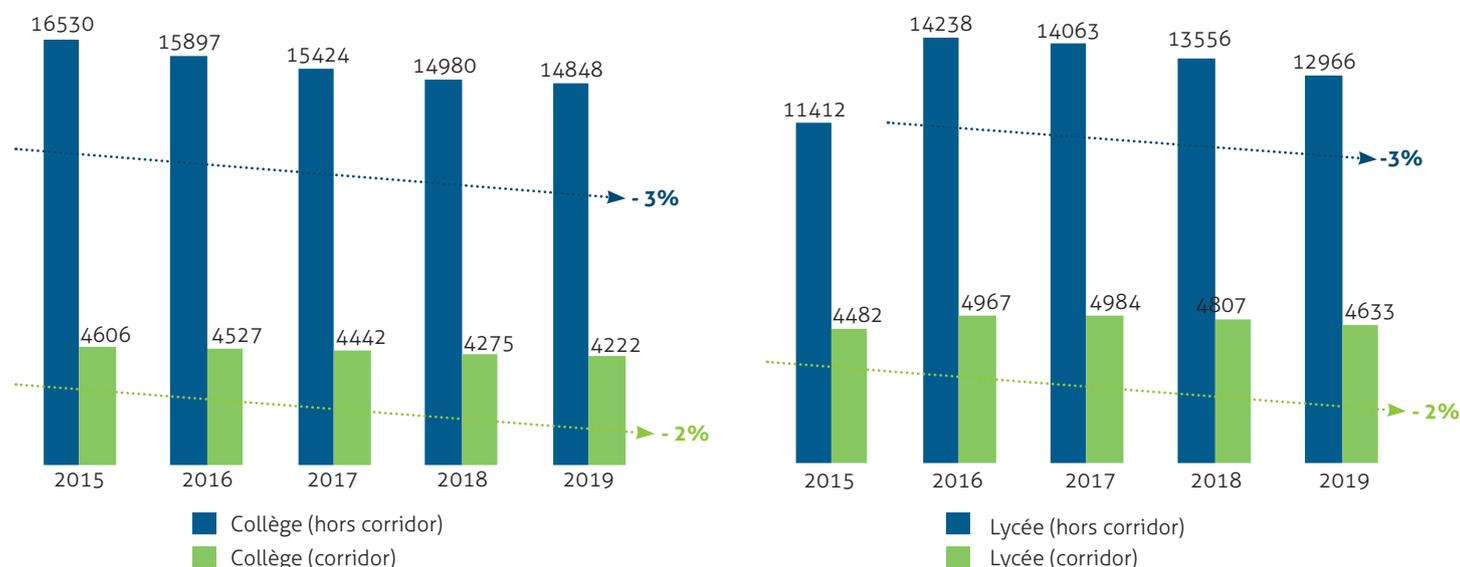
des taux de natalité et le vieillissement constant de notre population. En comparaison, le nombre d'élèves des établissements scolaires répartis uniquement sur les IRIS du corridor du TCSP suit la même tendance à la baisse.



-3% (moyenne du nombre d'élèves perdus par an)

○ Evolution des effectifs dans le corridor et hors du corridor d'étude

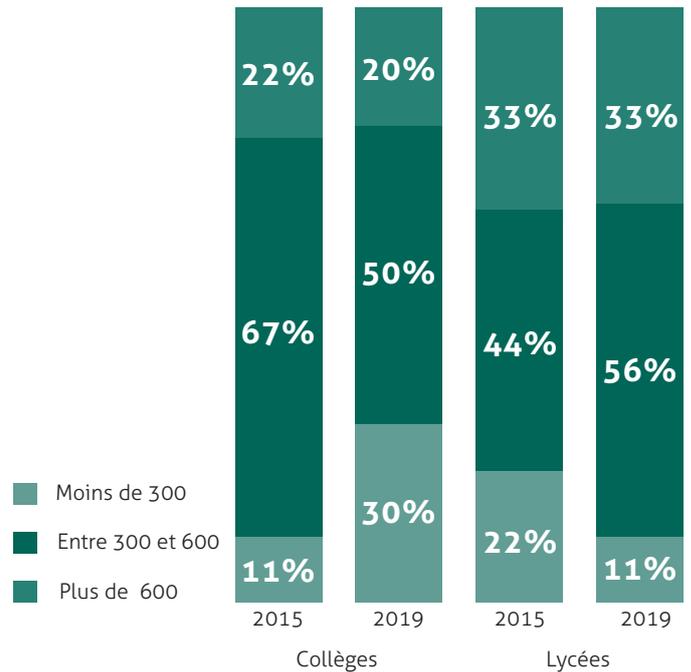
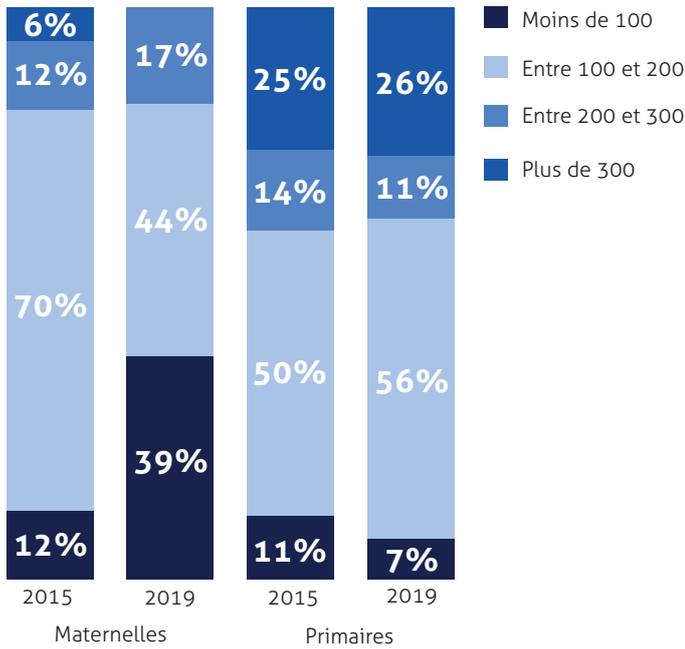
source : rectorat de Martinique réalisation : ADDUAM 2020



L'augmentation en 2019 des effectifs des lycées par rapport à l'année 2015, est essentiellement due au fait de la quantité d'effectifs des collèges en 2015. Ce sont les collèges qui remplissaient les salles

en 2015, qui sont venus alimenter, 4 ans après, les registres des lycées. Pour rendre compte de la véritable évolution des effectifs, il faut s'attarder sur la fréquentation des écoles maternelles et

primaires, dont on constate la stagnation, voire la diminution.



Proportions des écoles en fonction des effectifs
 source : rectorat de Martinique 2019 - réalisation : ADDUAM janvier 2020

Proportions des établissements du second degré en fonction des effectifs
 Source : rectorat de Martinique 2019 - réalisation : ADDUAM janvier 2020



Source : ADDUAM - Réalisation : ADDUAM

Distribution des effectifs en 2019 des écoles maternelles et primaires dans le corridor d'étude
 source : rectorat de Martinique réalisation : ADDUAM 2020



	- de 100	entre 100 et 200 élèves	entre 200 et 300 élèves	+ de 300 élèves
Maternelles	7	8	3	0
Primaires	2	15	3	7

Distribution des effectifs en 2019 des collèges et lycées dans le corridor d'étude
 source : rectorat de Martinique réalisation : ADDUAM 2020

	- de 300	entre 300 et 600 élèves	+ de 600 élèves
Collèges	3	5	2
Lycées	1	5	3



LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS

Les équipements culturels voient leur fréquentation stagner.

Comme lors de la première édition, les équipements culturels sont considérés comme des pôles générateurs de flux. C'est à ce titre que l'O₂TM poursuit l'observation de leur fréquentation, afin d'analyser les impacts potentiels d'une accessibilité améliorée par le TCSP. Les effets ne peuvent être véritablement mesurés pour le moment, car le système de transport sur site propre n'est entré en service qu'en août 2018. Cependant nous

constatons une augmentation depuis 2016 de l'affluence du Fort Saint-Louis, (20% sur 3 ans), due notamment à la fin des travaux en 2015. Par contre, le musée d'ethnographie a subi une baisse de 33% de sa fréquentation sur 4 ans.



○ Tableau de fréquentation des théâtres et musées sur le corridor du TCSP

Source : musées, théâtres 2019

	2015	2016	2017	2018
Fort Saint-Louis		5550	6490	6658
Musée d'ethnographie	4965	5341	3911	3324
Musée d'Archéologie et de Préhistoire	6223	6904	9247	NC
Tropiques Atrium	55000	NC	NC	53651
Théâtre Aimé Césaire	5506	NC	NC	NC



QUALITÉ DE L'AIR

Une tendance à la baisse globale des concentrations de dioxyde d'azote (dit NO_x) sur les principaux axes routiers du centre.

En 2019, Madinair a produit une étude intitulée "Évaluation des concentrations en dioxyde d'azote dans les zones à proximité des principaux axes routiers dans la zone de la CACEM". Elle a été réalisée à partir d'un travail de terrain, effectué durant l'année 2018, pour laquelle l'observatoire de la qualité de l'air a disposé une dizaine de stations sur des sites jugés à risques. C'est à partir de ce travail que l'O₂TM poursuit son action d'état des lieux.

Madinair ne possède pas d'éléments lui permettant d'étudier l'impact du TCSP sur la qualité de l'air des zones étudiées à partir du mois d'Août 2018 (période de mise en service du TCSP). Cependant ce travail réalisé par Madinair nous permet d'avoir des chiffres plus récents que la précédente étude de 2006.

Cette évaluation qui porte sur les principaux axes routiers du périmètre de la CACEM, montre une baisse des émissions de NO_x sur l'autoroute. Diverses hypothèses sont émises par

Madinair pour expliquer cette tendance. Au nombre de celles-ci : l'évolution technologique des motorisations les plus en vogue au sein du parc automobile ou encore, la dispersion des émissions de NO_x sur le périmètre étudié du TCSP. En effet, selon les agents de Madinair, les éléments naturels tels que la pluie et le vent sur cette zone, pourraient contribuer à cette diminution. Les prochains relevés sur 2019 confirmeront ou invalideront cette hypothèse.

LES BHNS AILLEURS

NOUVELLE-CALÉDONIE

Avec ses 180 000 habitants, le Grand-Nouméa, est en pleine croissance démographique et le trafic routier associé devient un problème quand son centre-ville est quasiment impraticable, aux heures les plus délicates de la journée.

En réponse à ces problèmes d'accessibilité, le projet Néobus a été initié afin de relier les communes au Grand-Nouméa, via des lignes de transport commun en site propre. Avec ses 23 stations réparties tous les 50 mètres sur environ 13 km de longueur totale, le BHNS de Nouméa a été mis en service le 6 décembre 2019. Il met à disposition des usagers 2 parkings-relais de 200 à 205 places, ainsi que 8 pôles d'échanges. Pour désengorger la zone d'activité, la fréquence de passage des bus aux heures de pointe devrait avoisiner les 5 minutes.

A raison d'une seule ligne en fonction pour l'instant, le projet Néobus promet tout un réseau de lignes réservées au transit des BHNS, ainsi que 6 km d'itinéraires de pistes cyclables.



Photo de Néobus (Nouméa)

Source : secalnc 2019



Illustration 3D des aménagements en lien avec le TCSP

Source : clicanoo.re

LA RÉUNION

Malgré la construction de ses nouvelles infrastructures routières, le problème d'encombrement des axes de circulation persiste jusqu'à s'envenimer. En effet, l'île de la Réunion apparaît comme le premier consommateur de véhicules individuels neufs parmi les départements d'Outre-mer.

Les TCSP se sont imposés comme solution pour un changement des habitudes et des mœurs des automobilistes réunionnais. 266 millions d'euros ont été estimés nécessaires à la réalisation de la liaison, via des lignes en site propre, entre Saint-Louis et Petite-île, séparées d'environ 60 km. Prévus en 2025, parcs relais, espaces paysagers, pôles d'échanges et itinéraires de pistes cyclables, seront à la disposition de chacun.

Ce projet fait suite à la construction du premier tronçon, localisée à Saint-Pierre, qui avait alors coûté pas moins de 151 millions d'euros.

EN GUYANE

Entre quartiers prioritaires mal desservis, grandes zones d'attraction, centres-villes engorgés et enclavement des zones d'habitat insalubre, dans un contexte de grandes inégalités culturelles, le besoin de changement s'est fait ressentir. En 2013, la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral de Guyane (CACL) a alors lancé un appel à projet Transports Collectifs et Mobilité Durable, pour l'aménagement d'un réseau de TCSP, avec des Bus à Haut Niveau de Services associés. Ce ne sont pas moins de 160 millions d'euros envisagés pour les travaux de construction des 20 kilomètres de lignes, qui permettront de relier les communes de Matoury, Cayenne et Rémire-Montjoly entre elles.

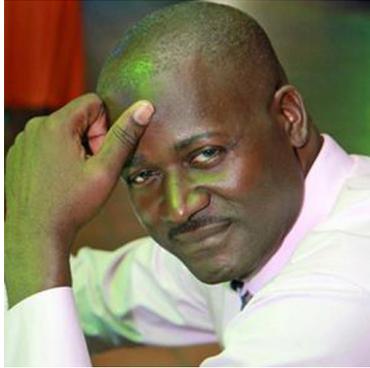


Illustration du projet de TCSP à Cayenne- Source : CACL-GUYANE.FR



QUESTIONS AUX ACTEURS DE LA VILLE

(O) Entretiens réalisés entre 21 et le 22 novembre 2019



Philippe OLINY

Responsable du Service Développement Économique de Proximité de la ville du Lamentin

M. Oliny fait office d'intermédiaire entre tous les acteurs économiques du centre-ville et les services municipaux (appelé encore manager de centre-ville).

Il travaille sur la revitalisation du centre-ville, la gestion des espaces, incluant la mobilité, fait émerger des solutions pour que le centre-ville ne meurt pas et coordonne toutes les actions permettant d'améliorer la vie en centre-ville.

Mobilité:

Que pensez-vous de la mise en place du TCSP dans sa dimension transport mais aussi urbaine et de l'ensemble des aménagements annexes (parkings, gares routières)?

P.O:

La mise en place du TCSP est une bonne chose dont le Martiniquais a rêvé et qui aurait pu être un succès. Mais nous lui avons laissé le temps d'aimer sa voiture. Il prendra cette nouvelle habitude d'utiliser le TCSP en autant de temps qu'il a fallu pour le mettre en fonction.

Concernant les aménagements annexes: de manière générale, les secteurs où ont été organisés les espaces de parking ont été embellis, avec un aménagement qui a été très bien fait et qui est accessible. Un aménagement qui a apporté un plus et qui est bien ancré dans l'aménagement de manière générale.

Éléments éventuellement à améliorer: aménager des points de vente, que ce soient des points-presses, des snacks, ou tout autre aménagement de ce type où les gens peuvent se restaurer, pour donner vie à la gare.

B.C:

Le TCSP est une réponse mais elle n'est pas exclusive. Il s'inscrit dans une stratégie d'offres de mobilité alternatives. L'aménagement du TCSP avec les trottoirs larges reste assez minéral. Le TCSP combiné à l'aménagement public et l'apport végétal ont apporté un effet positif.

Il y a un effet d'induction sur le front de mer.

Si vous deviez améliorer un ou divers éléments, que feriez-vous évoluer ou que changeriez-vous?

P.O:

Améliorer la desserte du centre-ville [...] voir comment des partenaires, comme EDF ou un concessionnaire, pourraient mettre, selon une convention, des navettes à disposition, qui pourraient être utilisées pour faire la liaison entre la gare du TCSP et la ville, de manière régulière, toutes les 15 minutes, par exemple [...].

Il faudrait améliorer ou réfléchir à une nouvelle organisation des transports en commun, autre que le TCSP (notamment réseau de bus CFTU) pour faire



Bruno CARRER

Chargé de mission projet urbain et marketing territorial pour la ville de Fort-de-France.

M. Carrer accompagne les investisseurs et les porteurs de projets sur la ville basse et notamment le centre-ville.

Il a également travaillé sur l'opération « cœur de ville », plus précisément sur la réponse à l'appel à projet gouvernemental pour le compte de la mairie de Fort-de-France et ses satellites (le GIP Grand Projet de Ville et la SOAME ancienne SEMAFF).

correspondre leurs horaires avec celui du TCSP. L'objectif serait de favoriser la fréquentation du centre-ville dans le cadre du Projet de revalorisation des centres-bourgs (favoriser la mobilité dans le centre-ville).

Il aurait été opportun, lors de la construction du TCSP, de prévoir des arrêts (au moins un) dans le centre-ville.

Il faudrait également améliorer la fréquence de passages des bus du TCSP.

B.C:

Il y a un travail de connexion à réaliser concernant les zones d'activités [...]. La rupture de charge dissuade les usagers potentiels de prendre les transports. Au centre-ville aussi il y a un travail à réaliser sur les interconnexions.

" Les commerçants espéraient que l'arrivée du BHNS ait un impact positif sur leur chiffre d'affaire. "

Ce système de transport a-t-il permis, selon vous, d'améliorer l'accessibilité du centre-ville?

P.O:

Si oui à qui? Aux chalands, aux navetteurs, aux habitants?

Oui (pour le centre de ville de Fort-de-France)

Le TCSP a permis d'avoir un peu plus de chalands, plus enclins à se rendre au centre-ville de Fort-de-France, chose qu'ils ne faisaient pas avant, même si la plupart des gens qui se rendent à la gare, prennent le TCSP pour aller travailler. 70% des véhicules garés sur le parking du TCSP ou une partie du parking de Calebassier, appartient à des particuliers dont on présume qu'ils vont travailler.

Si non pourquoi?

Non (pour le centre-ville du Lamentin)

Des milliers de personnes fréquentent le parking ou les environs du TCSP par mois ou par semaine [...] mais "le commerçant du bourg" n'a strictement rien gagné à cela.

B.C:

Le TCSP peut structurer de nouveaux comportements notamment l'accessibilité des bourgs, mais aussi à l'inverse, l'accessibilité des zones commerciales.

Avez-vous constaté une réorganisation des transports en commun? sur le centre-ville? et sur les autres périmètres de la ville?

P.O:

Non, absolument pas!

On a constaté qu'il n'y avait pas de lien entre la gare et les bus de quartier, qui ne déposent pas leurs usagers des quartiers près de la gare, mais plus loin, en centre-ville. On a gardé exactement les mêmes habitudes qu'auparavant, alors qu'on pourrait avoir automatiquement un passage de tous les bus par la gare, pour les utilisateurs qui souhaitent prendre le BHNS. Les bus ont gardé leurs mêmes habitudes d'avant le BHNS. Il n'y a pas eu d'organisation du transport liée au TCSP.

Avez-vous constaté une « accélération » du nombre de projets sur le centre-ville?

P.O:

(Le projet de construction de TCSP)...a créé des envies. On a reçu des particuliers ambitieux, des porteurs de projets qui cherchaient des espaces en centre-ville.

Les effets se sont estompés depuis quelques temps. Pour exemple, dans les mois qui ont précédé l'ouverture du TCSP, on avait 5 à 8 personnes qui prenaient rendez-vous avec un conseiller d'entreprise CACEM. Ce dernier effectuait une permanence à la mairie du Lamentin tous les mois. Aujourd'hui, nous n'avons plus qu'un seul porteur de projet (date de l'entretien). Nous avons pensé que l'arrivée du TCSP aurait créé des possibilités.

Les projets étaient pour la plupart, liés à la restauration, deux ou trois propositions pour des espaces de bien-être et une proposition pour la construction d'un EHPAD.

B.C:

Il y a des effets d'opportunités, créés par le TCSP et les aménagements annexes. Il y a une mise en valeur du secteur avec notamment la naturalisation où l'objectif est de créer du flux [...].

Le TCSP à moins de 15 minutes de l'aéroport, impulse une nouvelle dynamique.

La mise en place du TCSP oblige à repenser les stratégies urbaines. La ville s'est positionnée sur le renouvellement urbain.

Il y a clairement une accélération du nombre de projets liés aux diverses dynamiques de projets.

Avez-vous constaté une augmentation des permis de construire? (commerces, habitats ou autres)? et plus globalement des constructions immobilières autour des divers arrêts du TCSP "situés" dans votre commune?

B.C:

Oui, il y a une augmentation du nombre de permis de construire et des déclarations préalables.

Le centre-ville est un secteur à forte concentration de bâtiments protégés (Bibliothèque Schœlcher, Fort St-Louis, Fontaine...). Il y a des demandes d'avis conforme.

Tout n'est pas lié au TCSP, il faut le rappeler.

Il serait intéressant de se rapprocher du directeur de la SAS de Bon air, qui a beaucoup travaillé sur le relogement sur Sainte-Thérèse, Renévillie et Bon air.

Avez-vous des retours d'expériences concernant les commerçants des secteurs concernés de la ville du Lamentin?

P.O:

Oui, les commerçants espéraient que l'arrivée du BHNS puisse avoir un impact positif sur leur chiffre d'affaire. Ils sont déçus car ça n'a pas changé grand-chose et considèrent que c'est parce que la municipalité n'a pas fait le lien entre la gare et le centre-ville. Pour l'instant rien n'a été fait pour que le commerce puisse profiter de l'arrivée du BHNS.

" Le TCSP peut structurer de nouveaux comportements notamment l'accessibilité des bourgs. "

Auriez-vous des souhaits concernant le centre-ville du Lamentin en termes de mobilité? (stationnement, mobilité active...)?

P.O:

Permettre aux transports de s'arrêter en centre-ville, déposer et récupérer les gens. Et si cette possibilité ne leur est pas offerte, mettre une navette entre la gare de Mahault et le reste du centre-ville, une navette gratuite qui sillonnerait tout le centre ville, toute la journée dès l'ouverture des magasins, de 9h jusqu'à 18h et qui serait prise en charge par la ville ou par l'association commerçante pour le financement.

D'un point de vue général, moderniser le centre-ville.

B.C:

Objectif : faire du centre-ville de Fort-de-France, un lieu et un objet de fierté collective.

Une requalification urbaine et paysagère.

Objectif : créer une promenade paysagère de la Bibliothèque Schœlcher à la gare inter-îles. Créer également une promenade sans coupure depuis la tour Lumina jusqu'au port (bassin de RADOUB).

L'objectif est de créer une émulation autour des mobilités actives (trotinettes, vélos électriques...). Le réseau viaire ne s'y prête pas, pour le moment il est principalement dédié à la voiture.

En réponse aux perspectives de la lettre n°5 :

La mise en service du TCSP n'a pas été accompagnée d'une gentrification du corridor.

L'avenue Maurice Bishop n'est plus soumise à des taux élevés de NO₂. En effet, selon les résultats relevés par Madinair pour l'année 2017, cette partie de la ville ne semble plus être aussi exposée aux émissions de ce polluant lié

au trafic automobile.

Mise à part les parkings relais, le stationnement public payant sur la zone d'études n'a pas subi de différences notables depuis la mise en place des BHNS :

- le stationnement au centre-ville du Lamentin est gratuit et non régulé
- à Fort-de-France, la situation est

identique, pour le moment. En effet, au 17 juin 2020, la réforme du stationnement public n'est toujours pas entrée en vigueur.

Au regard de l'activité commerciale, certains secteurs semblent montrer un dynamisme, à l'exemple du pôle de Kerlys et l'aéroport Aimé Césaire avec son futur centre d'affaires.

PERSPECTIVES

De manière générale, les acteurs économiques et culturels interrogés n'observent pas de retombées significatives depuis la mise en service du TCSP. Pour ces derniers, "le TCSP, seul ne constitue pas la solution".

Pour faire du réseau de BHNS un transport efficace et le rendre plus attractif aux yeux des automobilistes, il apparaît nécessaire de mieux organiser les dispositifs de stationnement public (voir lettres O₂TM n°5 et n°6), navettes et/ou systèmes de bus rabatteurs.

Si l'aménagement d'un Transport Commun en Site Propre demeure un atout non négligeable pour le territoire, de réels bénéfices en seront tirés lorsque les fréquences des bus, ainsi que les amplitudes horaires seront en meilleure adéquation avec celles du " haut niveau de service ".

Associer les conditions du " haut niveau de service " au TCSP, amorçerait une dynamique multisectorielle, notamment sur l'adhésion du grand public aux principes de la mobilité durable, sur l'immobilier et sur l'accessibilité des activités économiques.

Dans la prochaine édition, nous répondrons aux questions suivantes :

- La réorganisation actuelle du réseau de transport interurbain avec un arrêt obligatoire à la gare Mahault, provoquera-t-elle une dynamique positive sur le centre-ville du Lamentin ?
- La future tarification unique permettra-t-elle aux usagers de

faire des économies au quotidien et par conséquent de se déplacer plus aisément grâce aux divers services mis à disposition ?

- Cette organisation finira-t-elle par offrir la solution tant attendue par les travailleurs exaspérés par les embouteillages quotidiens ?

SIGLES :

- **ADDUAM** : Agence de Développement Durable, d'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique
- **BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service
- **CACEM** : Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique
- **CSC** : Commerces et Services Commerciaux
- **EMD** : Enquête Ménages Déplacements
- **INSEE** : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
- **IRIS** : Îlots Regroupés par l'Information Statistique
- **O2TM** : Observatoire Territorial des Transports de Martinique
- **SEMAFF** : Société d'Économie Mixte et d'Aménagement de la ville de Fort-de-France
- **SOAME** : Société d'Aménagement et d'Équipements
- **TC** : Transport en Commun
- **TCSP** : Transport en Commun en Site Propre

LA LETTRE DE L'O2TM

N°10 : JUIN 2020

Direction de la publication : Joëlle TAÏLAMÉ

Équipe projet :

Elsy LOUIS-MICHEL, Yannick MATHURINA

Conception graphique & mise en page : Emphase / ADDUAM

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.adduam.com

ISSN : 2646-3474

Dépôt légal : mars 2018