

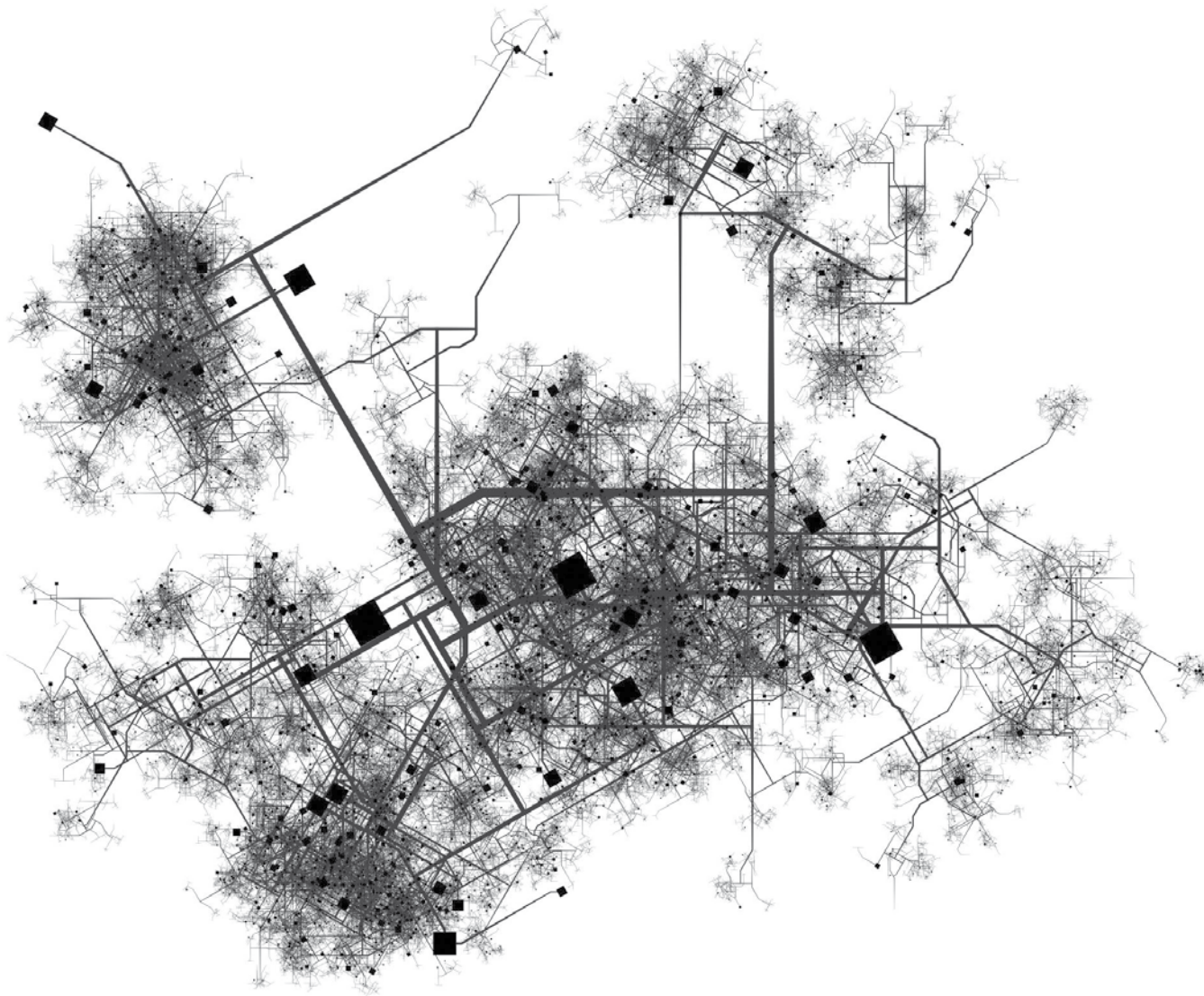
3^{ÈME} RENCONTRE

"Vers une mobilité durable"

Mardi 15 avril 2015



INTERSCOT-SAR
MARTINIQUE



PARTIE 1

Les transports
au cœur de
l'InterSCoT-SAR

ÉDITO PAR JOËLLE TAÏLAMÉ ...5

ALLOCUTIONS D'OUVERTURE ...6

LES TRANSPORTS EN MARTINIQUE : UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE ! ...12

LE CONSEIL RÉGIONAL AU CŒUR DE LA RÉFORME DES TRANSPORTS DE MARTINIQUE ...20

LE CONSEIL GÉNÉRAL FAIT SA RENTRÉE SCOLAIRE ...22

VERS UN MAILLAGE UNIQUE ET UNIFIÉ POUR L'ESPACE SUD ? ...23

LA MODERNISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORTS DE LA CACEM ...24

LES PRÉMICES D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS DURABLES POUR CAP NORD ...25

PARTIE 2

Ça bouge dans les
transports !

PARTIE 3

Le défi des
aménagement

LES PLANS ET SCHÉMAS LIÉS À LA MOBILITÉ EN MARTINIQUE ...29

MOBILITÉ ET PLANIFICATION : RETOURS D'EXPÉRIENCES ...33

PARTIE 4

Vers une mobilité
durable

LES ATELIERS INTERSCoT-SAR ...45

EN GUISE DE CONCLUSION ...63

LA RENCONTRE VUE PAR ...64

PERSPECTIVES ...74

CONCLUSION

ANNEXE N°1 : LES DIFFÉRENTS CONCEPTS DE LA MOBILITÉ ...77

ANNEXE N°2 : ARTICULATION TRANSPORT / URBANISME : L'EXEMPLE DU PDU ...78

ANNEXE N°3 : LA PRISE EN COMPTE DU HANDICAP DANS LES TRANSPORTS ...80

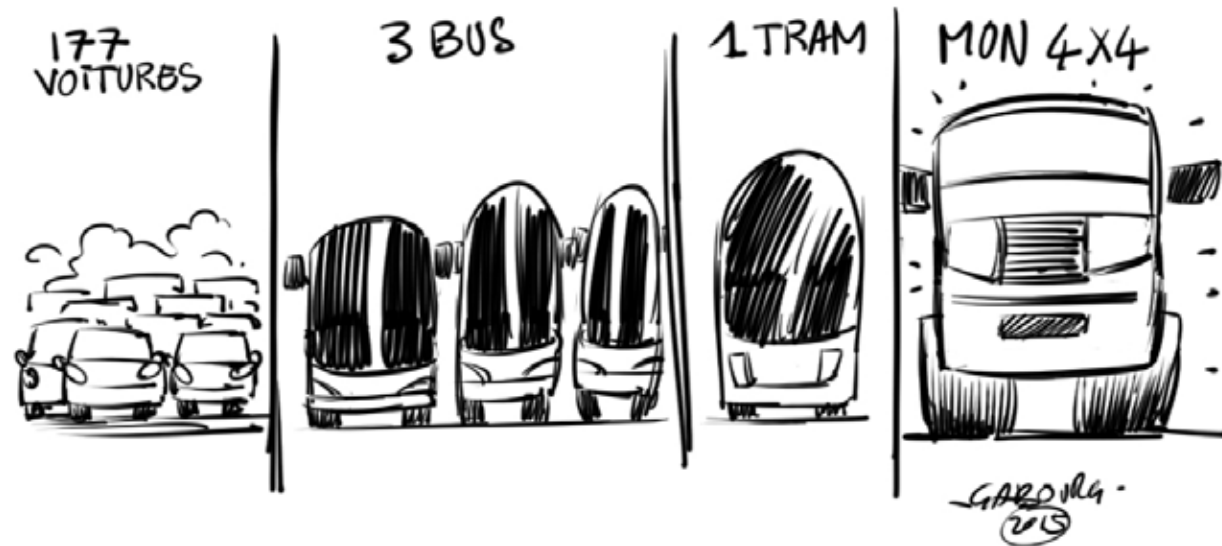
GLOSSAIRE ...82

LISTE DES PARTICIPANTS ...84

ANNEXES

PARTIE I

LES TRANSPORTS AU CŒUR DE L'INTERSCOT-SAR



ÉDITO PAR JOËLLE TAÏLAMÉ DIRECTRICE DE L'ADUAM

Parce que la question des transports constitue un enjeu collectif qui ne trouve pas de solution satisfaisante par le jeu des compétences respectives de chaque collectivité, l'InterSCoT-SAR de Martinique représente un espace privilégié pour organiser un dialogue interterritorial sur ce sujet complexe, qui ne peut trouver de réponse à la seule échelle d'un des trois SCoTs.

L'Agence D'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique (ADUAM), par sa spécificité partenariale multi-échelle et pluridisciplinaire, s'est fait donc l'initiateur et le porteur de ces troisièmes Rencontres InterSCoT-SAR intitulées « Vers une mobilité durable ».

Après l'urbanisme commercial en 2012, puis le développement durable dans les SCoTs en 2014, ce nouveau sujet transversal nous a donné l'occasion de faire travailler ensemble le groupe de pilotage de l'InterSCoT et le groupe de travail de l'Observatoire Territorial des Transports de Martinique (O2TM). L'exercice a été réalisé à deux reprises, en 2012 autour d'un autre sujet transversal, l'urbanisme commercial et en 2014 en partenariat avec l'ADEME sur la prise en compte du développement durable dans les SCoTs. Et comme le principe retenu est que nos partenaires s'impliquent dans la logistique de l'InterSCoT-SAR, après CAP NORD en 2014, nous remercions la CACEM de nous accueillir au cœur de leur salle plénière.

Ce cahier de l'InterSCOT-SAR n'est pas le compte-rendu exhaustif des débats. Il livre les versions synthétiques des échanges et met en relief les points saillants qui ont pu faire l'objet de discussions, d'un constat, ou d'une proposition lors des différentes interventions. Difficile cependant de rendre compte de la richesse et de la qualité des débats par ce seul document synthétique : rien ne remplacera la participation réelle à de tels événements.

L'équipe de l'ADUAM tient à remercier chaleureusement l'ensemble des intervenants, ainsi que les membres réunis du COPIL de l'InterSCoT-SAR et du groupe de travail de l'O2TM qui ont su donner la dynamique humaine et intellectuelle nécessaire au bon déroulement de ces rencontres.

Nous tenons aussi particulièrement à remercier, Ronan GOLIAS, chef du service Déplacements, Direction de la Mobilité et des Transports, Ville et Eurométropole de Strasbourg, pour sa précieuse contribution. Merci enfin au Président de la CACEM et à ses services pour leur chaleureux accueil.

ALLOCUTIONS D'OUVERTURE

OUVERTURE PAR M. EMILE GONIER, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION AMÉNAGEMENT DE LA CACEM

Mesdames et Messieurs les représentants de l'Etat, Mesdames et Messieurs les élus et techniciens de l'InterSCOT-SAR, bienvenue à la CACEM.

Bienvenue à M. GOLIAS, chef du service déplacement de la Communauté de Strasbourg (Ville et Eurométropole) qui nous fait l'honneur d'être parmi nous.

L'InterSCOT-SAR de Martinique est un espace de dialogue qui donne l'opportunité aux auteurs et gestionnaires des documents de planification de vérifier régulièrement la cohérence de ces documents entre eux et d'harmoniser leurs points de vue pour tendre vers un développement plus durable de notre pays Martinique. Le Président de l'ADUAM qui intervient juste après pour introduire les travaux de la matinée reviendra sur ce point.

Le principe retenu est que chaque séminaire soit accueilli par une des collectivités territoriales. C'est donc tout naturellement que Frantz THODIARD au nom du Président de la CACEM en avait fait la proposition lors du dernier séminaire qui s'est tenu à CAP Nord en février 2014.

Et c'est aussi tout naturellement qu'il me revient au nom du Président de la CACEM de vous accueillir ici ce matin en ma qualité de président de la commission aménagement. Nous avons fait le choix en concertation

avec l'ADUAM de vous proposer de nous réunir au sein même de la CACEM, car son positionnement au centre de l'agglomération nous met en quelque sorte « en situation » pour examiner ce thème, ô combien important, de la mobilité.

Il vous aura fallu par exemple gérer votre stationnement, car nous n'avons pu mettre à votre disposition que ce dont nous disposons pour nos invités, c'est-à-dire une trentaine de places, ce qui est déjà beaucoup pour un centre ville et l'ADUAM vous a encouragé au covoiturage.

Nous saurons d'ailleurs comment nous nous sommes déplacés pour nous rendre ici ce matin, au regard du petit sondage dont les résultats seront communiqués en fin de séminaire. Rassurez-vous, il ne s'agit pas bien évidemment de juger quiconque, mais d'analyser objectivement nos comportements.

Enfin sachez que ce séminaire intervient à un moment crucial pour le SCOT de la CACEM, car nous sommes en train d'écrire le DOO (documents d'objectifs et d'orientations). Plusieurs ateliers se sont tenus au mois de mars auxquels certains d'entre vous ont participé et nous poursuivons la semaine prochaine avec des réunions de concertation organisées dans chacune des quatre villes, pour vérifier notamment

sa cohérence avec les PLU.

Vous comprendrez à cet instant précis d'avancement du SCOT combien l'opportunité est intéressante pour nous de travailler sur la problématique des transports, dont l'actualité vous montre à quel point le territoire de la CACEM est concerné.

Aussi nous apprécions que vous soyez parmi nous ce matin pour en débattre et nous vous souhaitons de fructueux travaux.



Emile GONIER



Simon MORIN

INTRODUCTION DE LA MATINÉE PAR SIMON MORIN, PRÉSIDENT DE L'ADUAM

Mesdames et messieurs les représentants de l'État, Mesdames et Messieurs les élus, merci d'être venus aussi nombreux à cette 3ème rencontre de l'InterSCOT-SAR,

Je tiens tout particulièrement à remercier le groupe de travail de l'InterSCOT-SAR de Martinique dont les membres travaillent depuis plusieurs mois à l'organisation de cette rencontre,

Je remercie également toute l'équipe de l'ADUAM qui anime depuis trois ans déjà cette démarche originale, qui comme l'a rappelé M. GONIER, est un espace de dialogue qui donne l'opportunité à ceux qui élaborent et qui mettent en œuvre les documents de planification de vérifier régulièrement la cohérence de ces documents entre eux,

L'exercice a été réalisé à deux reprises, en 2012 autour d'un autre sujet transversal, l'urbanisme commercial et en 2014 en partenariat avec l'ADEME sur la prise en compte du développement durable dans les SCOT.

Pour ce nouveau rendez-vous, nous débattons de « mobilité durable »,

La question des transports est une problématique complexe ; mais c'est surtout pour nous élus, un sujet sensible,

Sensible, parce que les effets des actions réalisées dans ce domaine sont immédiatement perçus, ressentis, vécus par les Martiniquais... tant les transports sont au cœur de leurs préoccupations quotidiennes,

Qui n'a jamais souffert des transports en Martinique ? Par conséquent voilà un domaine dans lequel nous n'avons vraiment pas droit à l'erreur... Tout simplement parce qu'il impacte directement le quotidien de milliers d'hommes et de femmes,

Sujet sensible mais également dossier sensible, vous le verrez, durant la campagne électorale qui s'annonce, ... les transports et la mobilité des martiniquais seront au cœur du débat politique.

Je crois donc que le moment est particulièrement bien choisi pour se réunir ici, à la CACEM, que nous remercions pour leur accueil, afin d'échanger et de débattre sur cette thématique. Et, ... je l'espère, sortir de cette rencontre avec des propositions concrètes qui nous aideront à bâtir un projet de développement des transports à la hauteur des enjeux de déplacements des martiniquais, au service de la population,

C'est en tout cas l'ambition de ce séminaire : croiser les regards, travailler avec les nombreux acteurs institutionnels, administratifs, associatifs etc. ; favoriser la rencontre de deux mondes qui n'ont pas l'habitude de se côtoyer et qui sont pourtant complémentaires : l'aménagement du territoire et de la planification avec celui des transports et aboutir à des solutions pour arriver à une mobilité plus durable.

Cette matinée de travail, s'organise en trois temps :

Un premier temps consacré aux Actualités de l'InterSCOT-SAR durant lequel les acteurs du territoire (O2TM, Conseil Régional, Conseil Général et EPCI, DEAL) partageront leurs dernières actualités sur les transports, les derniers chiffres

clefs, expériences, projets en cours et derniers documents et arrêtés.

L'idée de ce séminaire est de travailler sur des éléments et projets concrets donc quoi de plus concret que des retours d'expérience sur le lien mobilité et document de planification ?

Ce deuxième temps de travail sera l'occasion de voir où on en est aujourd'hui de la prise en compte de la mobilité dans les SCOT martiniquais grâce à une présentation à trois voix des 3 EPCI.

S'en suit une intervention de Ronan GOLIAS, chef du service déplacements, ville et communauté urbaine de Strasbourg, notre expert qui montrera comment gérer la complexité en s'inspirant d'exemples concrets de Plans de Déplacements Urbains.

Ces retours d'expérience de Martinique et de France hexagonale alimenteront les ateliers dans lesquels vous pourrez approfondir le sujet.

- Le 1er atelier sera animé par l'EPFL. Il s'agira d'analyser la prise en compte de la mobilité et des projets de transport dans les documents d'urbanisme ;

- Le 2ème atelier par la CACEM. Il s'agira de tester comment la thématique « intermodalité » dans les documents de planification et de trouver des pistes d'amélioration à partir d'exemples

concrets (zone Etang Z'abricots, ZAE de Choco-Choisy et gare multimodale de la Pointe Simon) ;

- Le 3ème atelier sera animé par le Conseil Général. Il s'agira d'identifier l'accessibilité comme faisant partie intégrante de la démarche d'amélioration de la qualité de service des transports dans les documents de planification.

Et pour terminer un troisième temps de travail permettra de faire la synthèse des ateliers et sera suivi d'une table ronde suivie d'un débat avec la participation de notre expert et d'un certain nombre d'élus tant au niveau de la Région, du Département que de la CACEM.

Comme vous pouvez le constater, c'est un programme riche qui vous est proposé ce matin.

Ce sera l'occasion de confronter des points de vue à partir de réflexions alimentées par les actualités, les retours d'expériences, les échanges et les ateliers,

De jeter un regard sur ce qui se fait ailleurs,

D'apprécier, d'enrichir et suivre le travail déjà commencé ensemble, trouver des solutions et les coordonner.

Aujourd'hui avec l'AOTU, qui sera efficace en juillet 2016, le PDU unique adapté aux spécificités du territoire est le meilleur exemple et le plus emblématique qui peut illustrer cette volonté de travailler conjointement et c'est ce vers quoi nous voulons aller et qui permettra de conclure cette matinée.

Avant de laisser la parole aux acteurs, je voudrais à nouveau remercier la CACEM, l'Etat, les élus qui sont présents dans la salle, les membres du groupe de travail de l'InterSCoT-SAR de Martinique et toute l'équipe de l'ADUAM pour l'organisation de ces 3èmes Rencontres qui, lorsque je vois cette salle du conseil quasiment comble, est déjà un succès.

Merci et bon séminaire.



LES TRANSPORTS EN MARTINIQUE : UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE !



POUR UNE MEILLEURE CONNAISSANCE DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS DES MARTINIQUAIS : LE LANCEMENT DE L'ENQUÊTE MÉNAGES-DÉPLACEMENTS

Commandée par le Conseil Régional de la Martinique en 2013, l'Enquête Ménages Déplacements a permis de récolter de précieuses informations sur les habitudes et les modes de déplacements des Martiniquais. Celles-ci seront intégrées par la suite aux bases de données de l'Observatoire des Transports de Martinique (O2TM) et faciliteront la mise en place d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU) unique. Elles seront également fort utiles pour les nombreux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) en cours d'élaboration ou de révision, ainsi que les Schémas de Cohérence Territoriaux (SCoT) et le Schéma d'Aménagement Régional (SAR).

Chiffres clés de l'EMD :

- 5753 ménages identifiés
- 2370 ménages interrogés
- 102 enquêteurs productifs
- Durée de l'enquête : 21 semaines

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE L'ENQUÊTE MÉNAGES-DÉPLACEMENTS EN 2014

Une sur-utilisation de la voiture particulière

- Entre 60 et 80 % des déplacements sont effectués en voiture
- 45 % des ménages disposent d'un véhicule, 25 % ont en deux.
- 204 977 voitures particulières et commerciales de moins de 15 ans circulent en Martinique. (Source : MEDDE 2014)

Une très forte concentration des déplacements : quand ?

- 34 % des déplacements entre 6h et 10h (pic à 8 h)
- 20 % d'entre eux entre 16h et 18 h (pic à 17h.)

Une sous-utilisation des transports collectifs et des "modes doux"

- 15 % des déplacements/j/pers sont effectués pour la marche, 9% en transports collectifs, 1 % deux-roues motorisés et 0 % pour le vélo
- 9 % des Martiniquais payent un abonnement pour les transports collectifs.
- Les Martiniquais se déplacent quasiment pas à vélo (1 vélo pour 4 ménages).

Des temps de transports perçus trop longs au vu des faibles distances

- 72 % des déplacements ont pour origine ou destination le domicile.
- En moyenne, un actif prend 43,6 minutes en voiture, pour effectuer un trajet domicile-travail de l'Espace Sud à la CACEM
- En moyenne, un actif prend 78,2 minutes en transport en commun pour réaliser un trajet domicile-travail de l'Espace Sud vers la CACEM

Conséquences directes sur :

- l'économie
- l'emploi
- l'environnement
- la santé

PARTIE I

Les transports au cœur de l'InterSCoT-SAR

FOCUS : UNE OFFRE INSUFFISANTE DE TRANSPORTS URBAINS ET INTERURBAINS AU PROFIT DE L'AUTOMOBILE EN MARTINIQUE

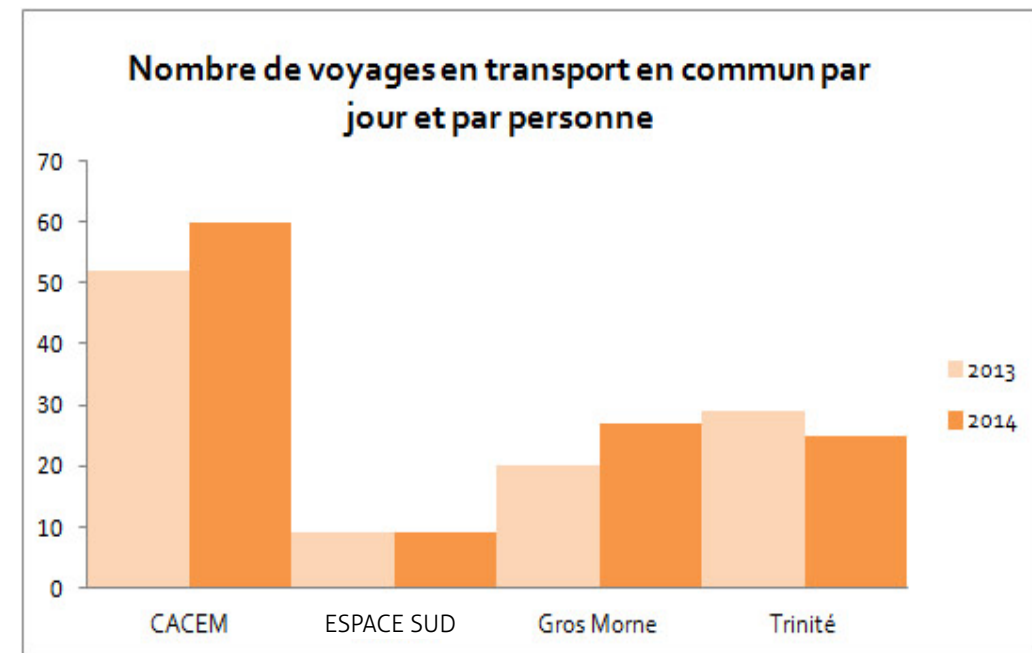
En matière de mobilité durable, les alternatives restent encore timides. Le nombre de passagers des navettes maritimes desservant Fort-de-France et les Trois Ilets a augmenté à la suite de la signature par le Conseil Général de la convention d'obligation et de compensation de service public maritime. Depuis, 15000 usagers prennent les navettes maritimes chaque semaine. Ces dernières effectuent 411 rotations hebdomadaires contre 219 rotations avant 2014. S'agissant des transports en commun terrestres, aucune orientation générale n'a été prise. Notons qu'une réflexion a été menée par le Conseil Général sur un éventuel réseau unique de transports à l'échelle de la Martinique. Elle s'est traduite par la mise en place de 73 lignes inter-urbaines : 47 sont assurées par des taxis collectifs et 26 par des autocars. Gestionnaires sur leur propre périmètre, les Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) fixe les modalités d'exploitation et d'organisation de leurs réseaux. L'absence de synergies autour de la problématique de la mobilité en Martinique ne favorise pas la cohérence entre les réseaux existants.

En effet, des disparités sont visibles tant à l'échelle urbaine qu'interurbaine. Si les réseaux Mozaïk ou encore des communes de La Trinité ou du Gros Morne (cf. graphique ci-contre) se révèlent particulièrement efficaces, plusieurs communes du Nord ont une faible desserte routière et ne disposent pas de réseaux de transports en commun.

Quelques chiffres clés sur les réseaux de transports en commun de l'île :

- la CACEM : 108 lignes pour le transport scolaire urbain, plus de 5 700 élèves abonnés au transport scolaire, près de dix millions de voyages par an...
- l'Espace Sud : 63 lignes urbaines, 7 contrats pour la desserte régulière de l'Espace Sud, plus de deux millions de voyages par an, plus de 6 000 élèves scolaires intra communaux transportés par jour sur 122 lignes et 2000 élèves scolaires intercommunaux sur 31 lignes,
- Gros-Morne : 286 000 voyages sur 8 lignes urbaines, plus de 1500 titres vendus pour des scolaires sur 12 lignes de desserte,
- La Trinité : 339 000 voyageurs sur 9 lignes urbaines, 6 lignes de transport scolaire.

Les réseaux « TRAS LA » du Gros-Morne (8 lignes), et « MOZAIK » de la CACEM (60 lignes) ont vu leur nombre de voyages par habitant augmenter respectivement de 35% et de 11% . Tandis que celui de l'Espace Sud n'a pas évolué. AOT jusqu'au changement de statut de CAP Nord, le réseau de Trinité, a quant à lui diminué de 4%.



(Source : CFTU, Espace Sud, ville du Gros Morne, ville de Trinité, Compagnie Antillaise de Déplacements, 2014)

- À l'échelle interurbaine, les taxis collectifs couvrent uniquement l'ensemble du territoire martiniquais mais leur champ d'action se limite à la liaison Fort-de-France – bourgs communes, voire de bourgs à bourgs pour certaines communes limitrophes. Avec une amplitude horaire relativement faible (5h-18h du lundi au vendredi et 6h-13h le samedi) et une fréquence assez faible, ce mode de déplacement est délaissé par les Martiniquais au profit de l'automobile. Avec un réseau routier «dédié» à son usage, une autonomie totale dans les déplacements, les usagers pensent majoritairement devoir posséder un véhicule pour se déplacer dans l'île : 17 % d'entre eux, en 2014, la caractérisent comme «indispensable» ou «vitale» (cf. encart ci-dessous) ; si bien que le véhicule personnel est utilisé aussi bien pour les trajets de courte et longue distance.
- Cette situation génère dans le temps et dans l'espace, la saturation des principaux axes routiers, une forte emprise de l'espace public et une dégradation du cadre de vie.
- Dans ce contexte de développement durable, l'utilisation de la voiture comme alternative au transport en commun est paradoxale.

Les modes de transports vus par les Martiniquais :

Pouvez-vous citer trois adjectifs les plus adaptés pour qualifier la voiture et les transports en commun ? (Source : EMD 2014)

La voiture :

- 22% répondent qu'elle est **rapide**
- 20% indiquent qu'elle est **pratique**
- 17% la caractérisent comme **indispensable/nécessaire/vital**

Les transports en commun :

- 13% répondent qu'ils sont **pratiques**
- 12% pensent qu'ils sont **utiles**
- 10% les qualifient de **lents**



LES IMPACTS DES TRANSPORTS SUR L'ENVIRONNEMENT

La concentration de dioxyde d'azote liés aux véhicules motorisés (NO₂), traceur de pollution atmosphérique, est importante en Martinique. Elle a augmenté entre 2012 et 2013, notamment à Fort-de-France, frôlant la valeur limite pour la protection de la santé (indice ATMO 10 atteint en janvier 2015)

Quant aux particules fines (PM₁₀), qui ont pour origine les épisodes de brume de sable et la pollution automobile, les concentrations affichées montrent une légère baisse, malgré une valeur très élevée sur Fort-de-France, notamment à proximité de l'échangeur Dillon. 46 jours de dépassement de la valeur limite ont été enregistrés, alors que 35 jours par an de dépassement sont tolérés par la législation sur cette station.



PARTIE 2

ÇA BOUGE DANS LES TRANSPORTS !

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



Le 15 novembre 2013, le Parlement a adopté « **l'habilitation Transports** » portée par le Conseil Régional de Martinique. Cette décision permet à la collectivité d' « adapter et fixer les règles permettant la création et la mise en œuvre de **l'autorité organisatrice de transports unique et du périmètre unique de transports** [...] mais également à définir les conditions de financement du transport public ». Cette avancée majeure dans le monde des transports va contribuer à la mise en place d'une politique globale et unique de transports en Martinique. Cette AOTU prendra la forme d'un établissement public ad hoc « **MARTINIQUE TRANSPORT Autorité unique** ». En attendant sa mise en place, les AOT existantes administrent leurs territoires en optant pour une gestion optimisée des déplacements.

PARTIE 2

Ça bouge dans les transports !

³ Rapport aux conseillers régionaux, Conseil Régional de Martinique

LE CONSEIL RÉGIONAL AU CŒUR DE LA RÉFORME DES TRANSPORTS DE LA MARTINIQUE

Intervention de Sylvie KIN-FOO, Directrice de la Mission Transport de la Région Martinique, Direction de l'Environnement et des Politiques Territoriales au Conseil Régional de Martinique



Sylvie KIN-FOO

La Réforme des transports est une démarche systémique et collaborative inédite lancée en septembre 2011. C'est une initiative de la Région associant les partenaires institutionnels afin de favoriser la mise en place d'un transport multimodal cohérent à l'échelle de la Martinique.

« L'habilitation transport est décidée le 15 novembre 2013.

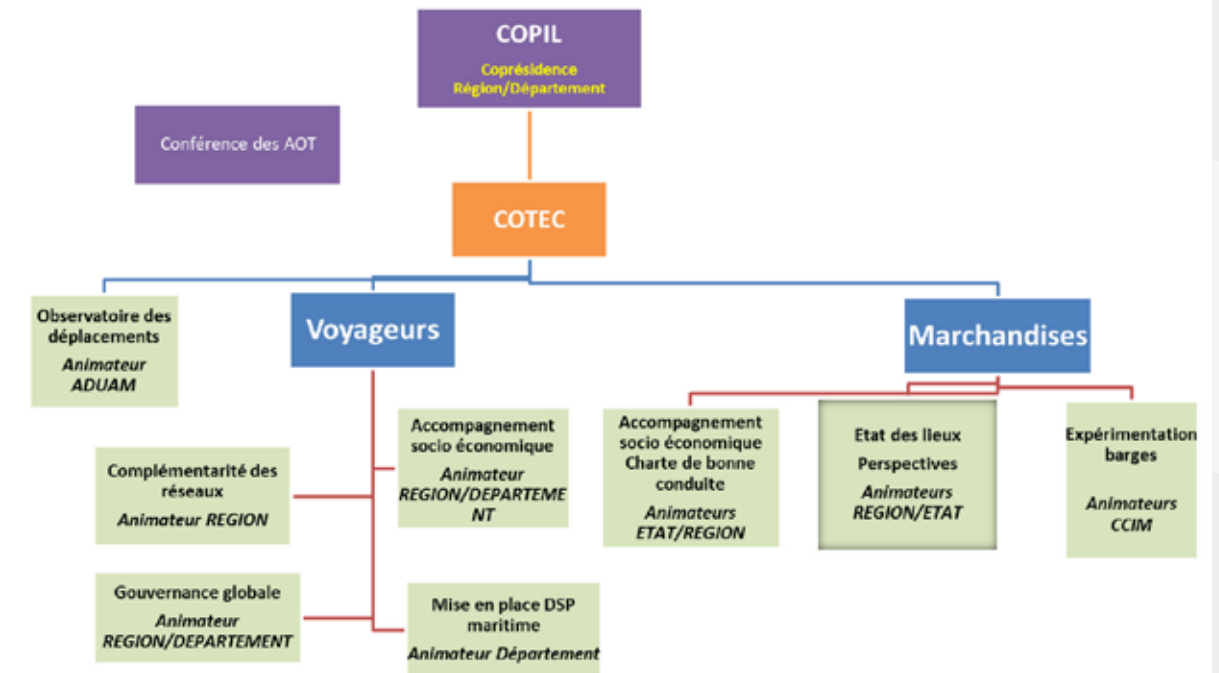
Elle permet de poursuivre la démarche de concertation et de partenariat (COFIL habilitation (Région) / COFIL Organisation des réseaux (Département)/ COFIL TCSP (CACEM) ;

Elle crée l'AOT unique et le Périmètre Unique de Transports à l'échelle de la Martinique (par délibération du 18 décembre 2014). Un établissement public dénommé « Martinique Transport » aura compétence en matière de transports terrestres, maritimes, de passagers et de marchandises sur le périmètre unique de transport à savoir l'ensemble du territoire de la Martinique, qui se substituera au plus tard le 1er juillet 2016 à toutes les AOT existantes avec des transferts des moyens après inventaire.

Ces dispositions sont entrées en vigueur au 22 janvier 2015, actuellement, le Conseil Général et Conseil Régional gèrent ensemble l'organisation générale des transports de l'île.»

LA GOUVERNANCE DES TRANSPORTS EN MARTINIQUE AVANT LA MISE EN PLACE DE L'AOTU

(RÉALISATION : CONSEIL RÉGIONAL, 2015)



LES PROCHAINES ÉTAPES :

- Délibérations des AOT actuelles
- Gouvernance de Martinique Transport : un conseil d'administration qui réunira les représentants de la Région, du Département et des 3 communautés d'agglomération présidé par le Conseil Général en phase transitoire, puis par la CTM ;
- Modalités de l'inventaire et des transferts ;
- Financement du transport public ;
- PDU unique à l'échelle du territoire.

PARTIE 2

Ça bouge dans les transports !

LE CONSEIL GÉNÉRAL FAIT SA RENTRÉE SCOLAIRE

Intervention de Michelle DE THORE, chef de bureau Études et Prospectives de la Direction des Transports du Conseil Général de la Martinique



Michelle DE THORE

Le Conseil Général est l'Autorité organisatrice des transports scolaires interurbains sur l'ensemble du territoire martiniquais. Le Département organise et finance le transport quotidien de près de 8 000 élèves vers des écoles primaires, des collèges, des lycées et certains établissements spécialisés.

« Le Conseil Général vient d'achever la réforme de transport scolaire. C'est un nouveau dispositif qui est en vigueur depuis la rentrée dernière. Aujourd'hui, il y a un seul interlocuteur pour l'inscription des élèves relevant de sa compétence :

- les élèves de la CACEM scolarisés dans un établissement secondaire public situé hors de la zone CACEM ;
- les élèves de CAP Nord scolarisés dans un établissement secondaire public situé hors de leur commune de résidence ;
- les élèves de l'Espace Sud scolarisés dans un établissement secondaire public situé hors de la zone Espace Sud.

Aujourd'hui le Conseil Général propose une carte unique nominative.»

VERS UN MAILLAGE UNIQUE ET UNIFIÉ POUR L'ESPACE SUD ?

Intervention de Béatrice BELLAY, Directrice des Transports de l'Espace Sud



Béatrice BELLAY

La création d'un réseau unique d'agglomération, unifié et intégré est l'un des projets que souhaite mener à terme l'Espace Sud sur son territoire. La stratégie de déploiement de son réseau global retenue par la Collectivité, découle en majeure partie des orientations ressorties de son projet de Schéma de Cohérence Territoriale.

« Ce dernier propose les orientations suivantes en matière de transport collectif :

- Créer un réseau armature de transports publics,
- Garantir la bonne desserte des Centres Bourgs des douze communes, des générateurs de déplacement et des grands quartiers,
- Optimiser l'interface avec l'arrivée future du TCSP

et le développement des dessertes maritimes : organisation de centres d'échanges entre modes de transport,

- Créer des dessertes intercommunales bénéficiant d'un bon niveau de service (fréquences, amplitude et rapidité) empruntant les infrastructures des routes nationales ou départementales, tout en conservant l'armature de lignes locales préexistantes.»

PARTIE 2

Ça bouge dans les transports !

LA MODERNISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORTS DE LA CACEM

Intervention de Catherine CRASPAG, Directrice des Déplacements à la CACEM



Catherine CRASPAG

L'année 2015, dans le domaine des transports, est marquée par de grands changements avec la mise en œuvre effective de MARTINIQUE Transport et la mise en place du " Transport Collectif en Site Propre ".

« La CACEM est concernée par deux grandes actualités :

- Le passage de la billetterie papier à la billetterie sans contact sur l'ensemble du réseau MOZAÏK, le futur TCSP et le réseau de transport scolaire de la CACEM ;
- La préparation de l'exploitation commerciale du futur Transport Collectif en Site Propre par une délibération en date du 31 décembre 2014 : ceci en accord avec l'ensemble des collectivités contribuant à la réalisation du TCSP (Région, Département, Syndicat Mixte du TCSP, CACEM). Il a été décidé de confier l'exploitation commerciale du TCSP à l'Agglomération – Centre. Pour ce faire, la CACEM a fait le choix de passer des avenants au contrat de Délégation de Service Public des Transports Urbains passé en 2012 pour 12 ans avec le délégataire « Ensemble pour MOZAÏK » dont le mandataire est la CFTU (Compagnie Foyalaise des Transports Urbains).»

LES PRÉMICES D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS DURABLES POUR CAP NORD

Intervention de Lara THOMAS, Chargée de la gestion du transport à CAP Nord



Lara THOMAS

CAP Nord Martinique a lancé une étude sur la mise en place d'un réseau de transport public sur le périmètre communautaire. L'objectif est de définir un réseau de transport performant sur notre territoire en alliant les besoins en termes de mobilité et déplacements de la population et les contraintes environnementales.

« Voici les principaux axes de réflexion choisis par CAP Nord pour définir sa politique durable de transport :

L'étude sur la mise en place d'un réseau de transport public :
Dans ce cadre, des ateliers avec les acteurs institutionnels, politiques et professionnels ont été mis en place en avril 2015, dans le but d'échanger autour du diagnostic établi et des perspectives.

L'expérimentation sur le transport maritime :

CAP Nord Martinique souhaite lancer une ou plusieurs expérimentations sur le transport maritime sur l'ensemble de son territoire. Elle fait donc appel à tout opérateur de transport maritime afin de proposer des initiatives dans le domaine du transport et des déplacements par voie maritime en tenant compte du développement durable (efficacité énergétique, utilisation d'énergies renouvelables, etc.). Cette expérimentation porte sur transport régulier de passagers, le transport de marchandises ou de matériaux et le transport de type touristique.

La mise en place d'un Plan de Déplacements Administration :

CAP Nord Martinique s'engage dans une démarche exemplaire, plus respectueuse de l'environnement et alliant des projets de transport et de mobilité innovants, en œuvrant pour la mise en place d'un PDA avec le soutien de l'ADEME. L'objectif est d'améliorer les conditions de déplacements de nos agents et de favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle pour ceux-ci comme pour l'ensemble des autres usagers. »

PARTIE 2

Ça bouge dans les transports !

PARTIE 3

LE DÉFI DES AMÉNAGEURS : ARTICULER LE TRANSPORT ET L'URBANISME

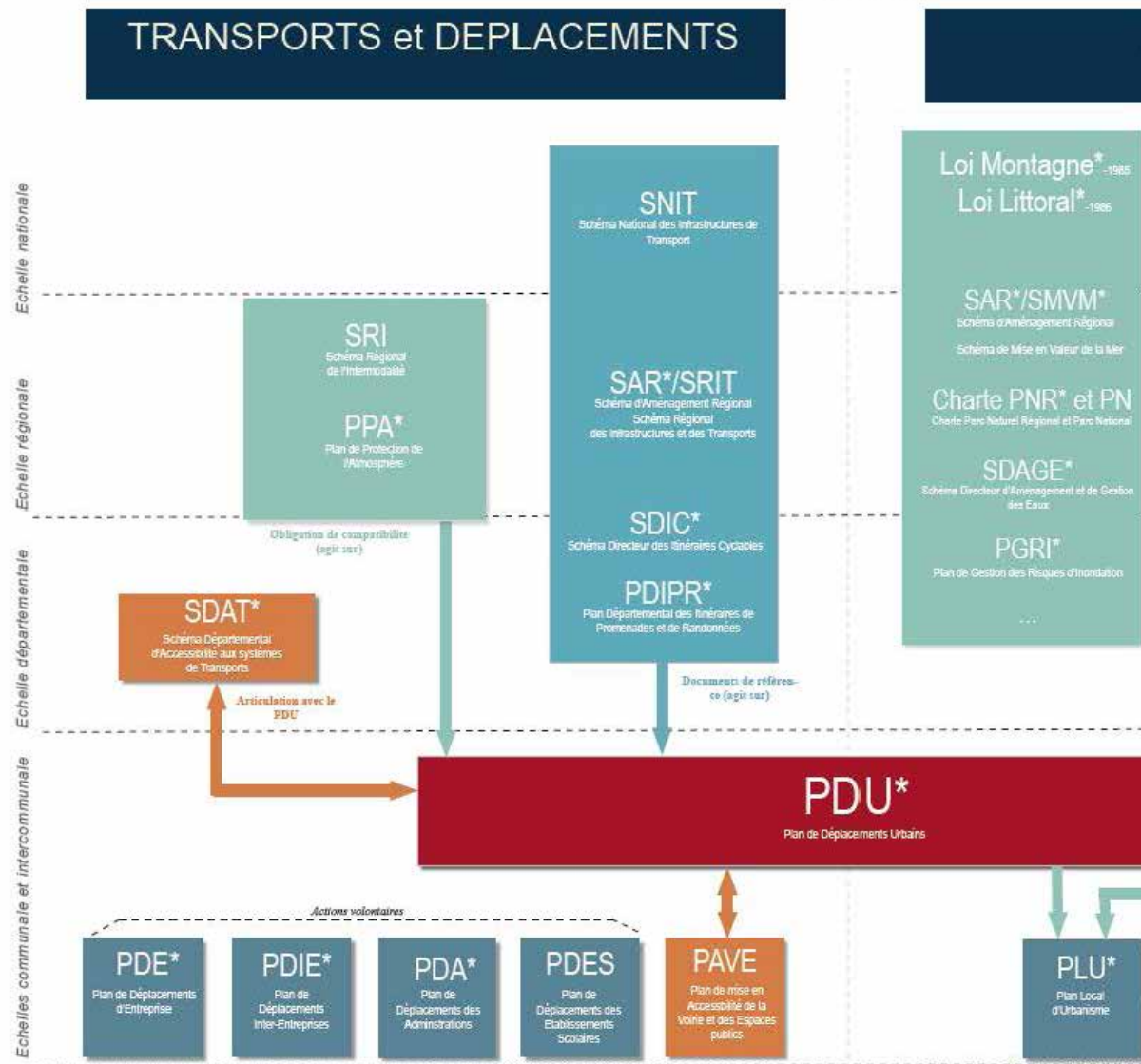


A partir des années 80, l'État français impulse une nouvelle dynamique dans le monde des transports en intégrant un volet transport et la notion de développement durable dans les documents de planification.

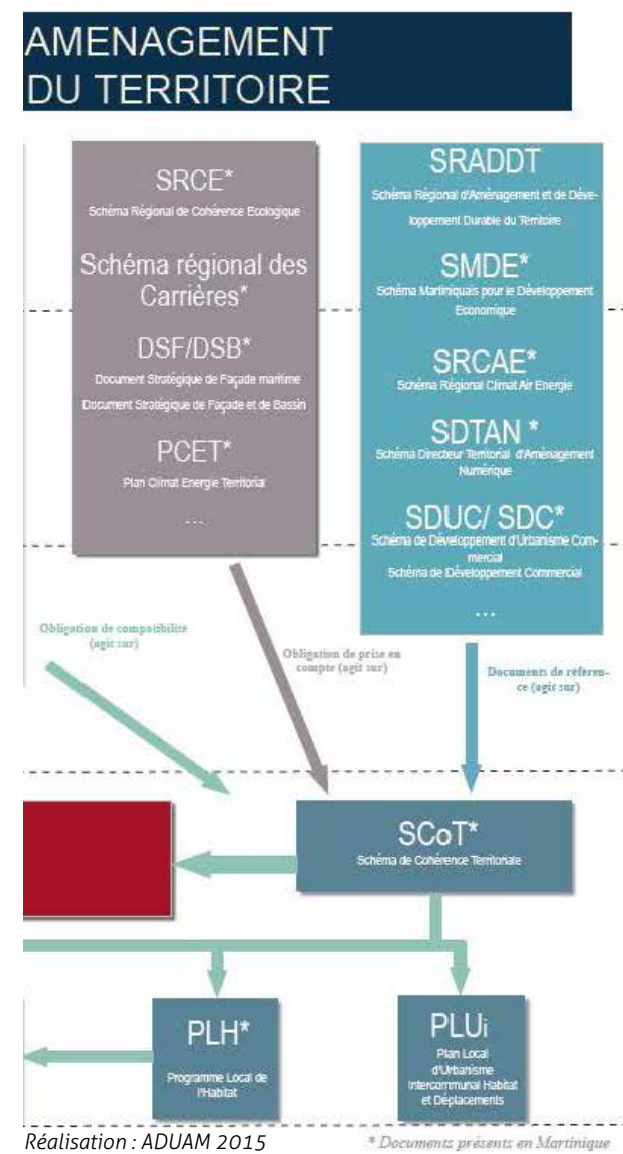
UN CADRE LÉGISLATIF ET ÉVOLUTIF AU SERVICE DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

1982	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)	Notion d'autorité organisatrice des transports urbains (AOT) Création des plans de déplacements urbains (PDU)
1993	Loi Sapin	Mise en concurrence des marchés de transports collectifs publics
1996	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)	Création des plans régionaux de la qualité de l'air (PRQA) et des plans de protection de l'atmosphère Utilisation rationnelle de l'énergie dans les transports : itinéraires cyclables et PDU. Caractère obligatoire des PDU dans les agglomérations > 100 000 hab
2000	Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU)	Création des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et des schémas de cohérence territoriale (SCOT) Renforcement de la cohérence transport / urbanisme Renforcement des PDU et création du syndicat mixte SRU
2005	Loi Handicap, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées	Accessibilité de la chaîne de déplacement et aux espaces publics aux personnes à mobilité réduite Création du SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité) et du PAVE (Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) Annexe « accessibilité » dans les PDU
2010	Loi Grenelle I Engagement national pour l'Environnement	Assurer une cohérence d'ensemble de la politique des transports en respectant les engagements écologiques. Lutte contre le changement climatique – création des Schémas Régionaux du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCA)
2010	Code des Transports	Simplification du droit en matière de transports
2014	Loi ALUR	Renforcement de l'approche qualitative des déplacements dans les SCOT.

Hiérarchie et articulation des plans et schémas en matière de transport, déplacements



et aménagement du territoire



Zoom sur :

le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), par Annette MILLET, Chargée de mission Filières déchets et Qualité de l'air, DEAL,



Annette MILLET

« Le PPA fixe des objectifs de réduction des polluants de l'air. Dans la zone du PPA, les concentrations de polluants doivent être ramenées à des niveaux inférieurs aux normes. Ce document permet de réaliser un inventaire d'émissions des sources de polluants et de prévoir des mesures, éventuellement contraignantes et pérennes pour les sources fixes et mobiles. C'est un plan d'actions arrêté par le Préfet, qui doit être élaboré dès qu'un dépassement (ou un risque important de dépassement) de norme a été identifié. Il doit être compatible avec le SRCAE.»

Les étapes suivantes :

- Mettre en application des mesures par les autorités de police et administratives, en fonction de leurs compétences respectives
- Mettre en place d'un Comité de suivi de la mise en œuvre
- Présenter un bilan chaque année au CODERST.

Il existe trois types de mesures :

- Action réglementaire : obligation, interdiction, déclinaison par voie d'arrêté préfectoral ou arrêté de police ;
- Action volontaire : engagement d'un ou plusieurs acteurs
- Action d'accompagnement : promotion, communication, sensibilisation.

MOBILITÉ ET PLANIFICATION : RETOURS D'EXPÉRIENCES

La mobilité constitue un levier majeur de structuration et d'aménagement du territoire. Elle doit s'inscrire dans une vision stratégique de l'espace répondant aux objectifs économiques, sociaux et environnementaux. L'enjeu de la mise en cohérence des politiques de mobilité pour construire un projet global du territoire et transversal est donc réel.

Des documents de planification traitent de cette problématique à travers une vision globale du territoire (les SCOT) ou des documents sectoriels (PDU).

REGARDS CROISÉS SUR LES TROIS SCOT DE MARTINIQUE

En Martinique les SCOT de la CACEM, de CAP Nord et de l'Espace Sud n'en sont pas au même stade d'élaboration. Cette matinée, une analyse de la prise en compte de la mobilité dans les SCOT a été réalisée par les techniciennes en charge des SCOT dans les EPCI.



Muriel AURRAN

Chef de service Schémas territoriaux à la CACEM



Charlène GUERIDON

Chargée de mission en planification urbaine à CAP Nord



Sonia GAUVIN

Directrice de l'Aménagement et de la Planification urbaine à l'Espace Sud

État d'avancement des SCOT en Martinique

CACEM : Débat du PADD le 21 novembre 2014, DOO en cours d'élaboration

CAP Nord : Approuvé le 21 juin 2013, en cours de révision

Espace Sud : Arrêté le 25 juin 2013, deuxième débat le 16 juillet 2014

SYNTHÈSE DE L'ENSEMBLE DES ORIENTATIONS PRISES EN TERMES DE MOBILITÉ

Actions à mener sur :	SCOT CACEM	SCOT CAP NORD	SCOT ESPACE SUD
Densification autour du réseau de transport public	Objectifs généraux de densification avec des densités minimales, mais pas spécifiquement liées au réseau de transport	Objectifs généraux de densification avec des densités minimales, mais pas spécifiquement liées au réseau de transport	Densité minimale de 30 logements/ha préconisée pour les projets d'urbanisation dans un rayon de 500 m de part et d'autre des centres d'échanges, gares et principaux arrêts du réseau
Urbanisation prioritaire autour du réseau de transport public	S'engager dans l'aménagement ou la restructuration urbaine des secteurs directement accessibles par le TCSP	Identification dans les PLU, des espaces de développement urbains concernés (zones AU et d'extension urbaine) pour assurer une meilleure accessibilité au réseau de transport dans un rayon de 500 m, de part et d'autre des centres d'échanges, gares et principaux arrêts	Identification dans les PLU, des espaces de développement urbains concernés (zones AU et d'extension urbaine), pour assurer une meilleure accessibilité au réseau de transport, dans un rayon de 500 m, de part et d'autre des centres d'échanges, gares et principaux arrêts
Transport terrestre	Développer les initiatives de transport partagé en entrée d'agglomération et dans les centralités de proximité, afin de limiter les déplacements vers le cœur d'agglomération. Accompagner le développement d'un bus complémentaire au TCSP en direction des centralités de proximité	Développer les transports publics, routiers et les centres d'échanges dans les villes principales. Hiérarchiser les voies par la mise en place de couloirs pour les véhicules prioritaires	Établir un réseau dit "de niveau 1" garantissant une bonne desserte intercommunale des bourgs, des principales zones d'activités, zones touristiques et des grands quartiers. Garantir la qualité des services (fréquence, amplitude et rapidité). Promouvoir la mise en place du covoiturage.

ADUAM 2015. Source : Interventions conjointes de Muriel AURRAN, Sonia GAUVIN, Charlène-Rhylana GUERIDON, avril 2015

DURABLE DANS LES SCOT DES TROIS INTERCOMMUNALITÉS DE MARTINIQUE

Actions à mener sur :	SCOT CACEM	SCOT CAP NORD	SCOT ESPACE SUD
Transport maritime	Étudier les opportunités de développement de navettes maritimes en valorisant les infrastructures existantes. Moderniser les équipements portuaires existants et les liaisons maritimes en valorisant les projets d'aménagement en cours et futurs	Développer les transports maritimes de personnes sur la Côte Caraïbe	Développer un service de transports organisé en priorité sur la façade caraïbe, visant à desservir vers/ depuis Fort-de-France, la presqu'île du Diamant et la Baie du Marin
Intermodalité	Assurer une mobilité performante, en lien avec les territoires voisins et au sein de ses centralités par des pratiques multi-modales généralisées.	Non communiqué	Développer les transports terrestres et maritimes. Organiser les centres d'échanges. Assurer l'interface avec le futur TCSP (réalisation de parking relais à Carrère et de centres d'échange possiblement à Ducos et à Rivière-Salée). Assurer une continuité de service avec les navettes maritimes de FdF
Modes doux et aménagement de l'espace public	Développer les modes doux et aménager l'espace public pour favoriser le lien entre les différents espaces urbains et au sein de ceux-ci, par des aménagements d'espaces publics sécurisants.	Traitement du réseau viaire pour favoriser les modes doux (vélo et marche à pied)	Promotion d'itinéraires sécurisés vers les centres des bourgs et quartiers, les équipements collectifs, les centres d'échange et les arrêts de TC. Aménagements de voirie et les plans de circulations. Aménagement de trottoirs, de passages ou passerelles pour les piétons
Transport de marchandises	Limiter les émissions de gaz à effet de serre liées au transport de marchandises (flux aériens raisonnés, économie locale diversifiée, circuits-courts...)	Transports maritimes de marchandises par barges à l'horizon 2022 en particulier pour les matériaux des carrières à Saint-Pierre	Non communiqué

LE PDU DE STRASBOURG EUROMÉTROPOLE : UN EXEMPLE DE RÉUSSITE DANS LA PRISE EN COMPTE DE LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA PLANIFICATION URBAINE PAR RONAN GOLIAS, CHEF DU SERVICE DÉPLACEMENTS, VILLE ET EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



RONAN GOLIAS

Le lien transport et urbanisme réinterroge les logiques d'urbanisation. Cette problématique est au cœur du PDU (Plan de Déplacements Urbains) et peut aussi être l'objet de démarches qui visent à renforcer cette cohérence.

« Pour tenir compte de l'évolution des modes de vie et des activités au sein d'Eurométropole Strasbourg, un Plan de Déplacements Urbains a été élaboré en 2000 pour améliorer l'organisation des transports et la qualité de vie pour mieux appréhender le territoire dans sa globalité. Usagers des transports en communs, piétons, cyclistes, automobilistes cohabitent aisément dans les espaces publics sans pour autant les freiner dans leur développement urbain. En 2008, la CUS (Communauté Urbaine de Strasbourg) débute la révision du PDU et se base sur le recensement des acquis issus de la mise en œuvre du PDU en 2000. Cet état des lieux permet de s'appuyer sur ces points forts et de continuer à les mettre en application dans le cadre de sa révision :

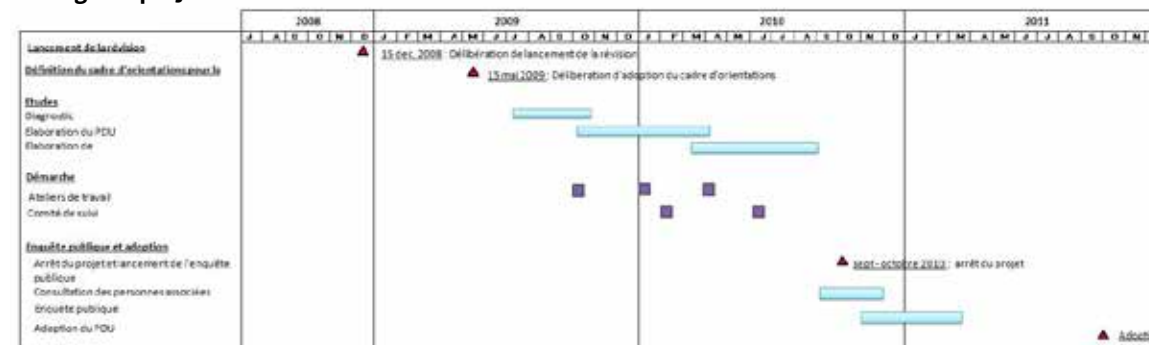
- la construction d'un **réseau de transports en commun maillé et performant** : cette politique de développement de l'offre a donc porté ses fruits avec une forte augmentation de l'usage des TC, permettant notamment de passer de 9% à 13% de part modale dans la CUS entre 1997 et 2009
- le développement de **l'offre** et surtout **des services cyclables : 8%** du total des déplacements
- **une politique intégrée des déplacements**
- **une politique des déplacements intégrée dans la politique urbaine** : le PDU a intégré les dimensions « planification urbaine » et « habitat » dans ses réflexions, de la même manière que le Plan Local de l'Habitat de la CUS prenait en compte les problématiques de transports dans l'élaboration et la hiérarchisation des secteurs à urbaniser.
- **des effets sur les mobilités quantifiés et évalués de façon méthodique** par la réalisation d'une enquête ménage déplacements en « amont » (en 1997) et en « aval » (en 2009). L'évaluation du PDU s'est également appuyée sur la réalisation d'un observatoire des déplacements annuel depuis 2008.

Un diagnostic des dimensions particulières à prendre en compte dans la politique des quinze prochaines années a été réalisé :

- **Une situation environnementale qui pose encore problème**
- **Une urbanisation qui a un fort impact sur les déplacements**
- **De grandes réserves d'usages pour les modes actifs et surtout le vélo**
- **L'évolution sociodémographique de Strasbourg Eurométropole**
- **Des offres de transport très disparates sur le territoire »**

A la suite de ces conclusions, un phasage des différentes étapes (cf. tableau ci-dessous) a été nécessaire pour mieux clarifier le processus de réalisation de ce document d'urbanisme.

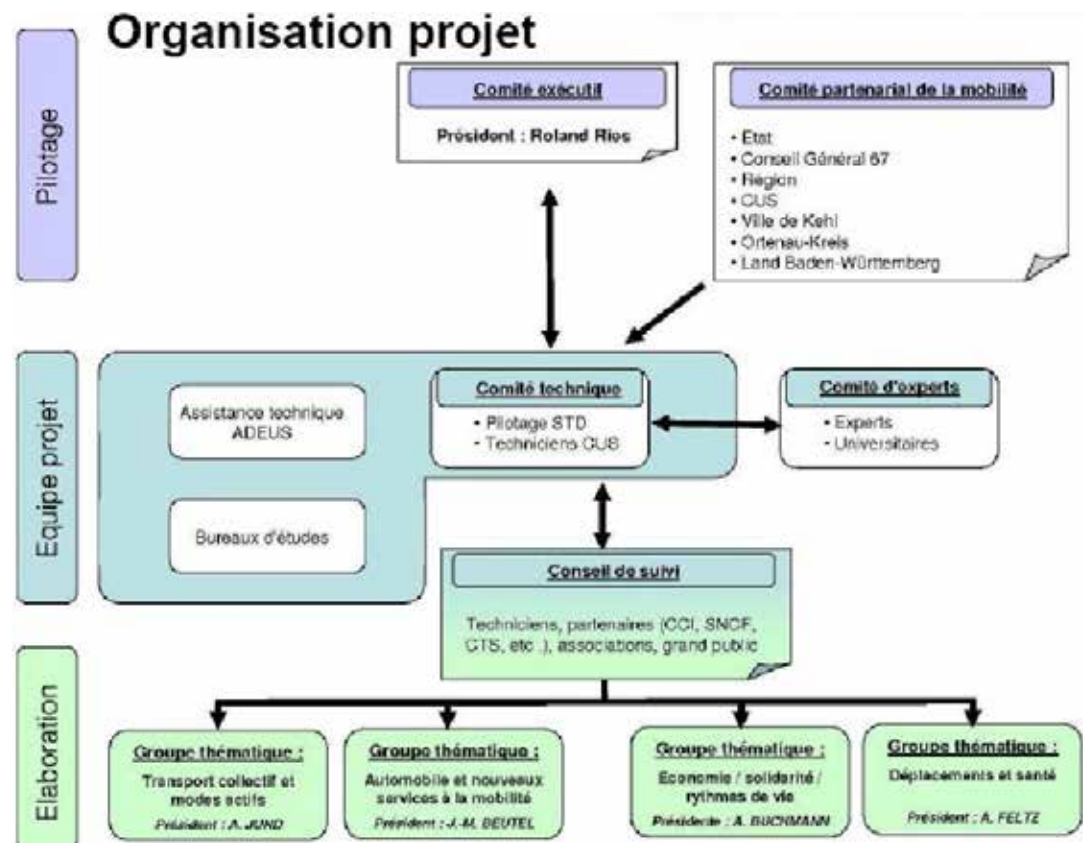
Phasage du projet PDU



ADEUS 2015

La **concertation et la gouvernance** rythment essentiellement le projet, son élaboration, son pilotage ainsi que son suivi ont été menés par plusieurs groupes de travail et des comités réunissant l'ensemble des acteurs privés et publics du territoire.

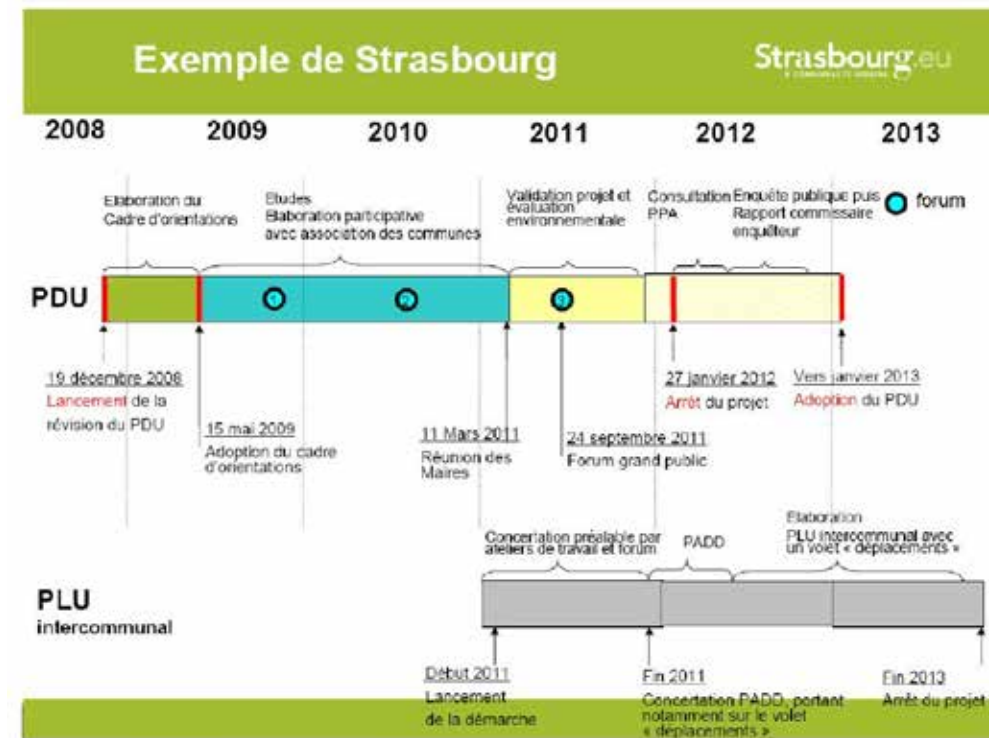
Avant de poser les jalons d'une démarche de concertation, il faut s'interroger sur la nature de la réflexion que l'autorité organisatrice de transport souhaite mener et favoriser le travail collectif. Il faut donner envie aux partenaires de s'appropriier le PDU pour initier, concrétiser et s'engager formellement à des projets sur ses compétences respectives. Par ailleurs, cette initiative passe par l'intégration de l'ensemble des échelles territoriales et des évolutions sociodémographiques dans la construction du projet territoire.



Source : ADEUS 2015

Mieux articuler l'urbanisme et le transport : le lancement du PLU intercommunal de la CUS

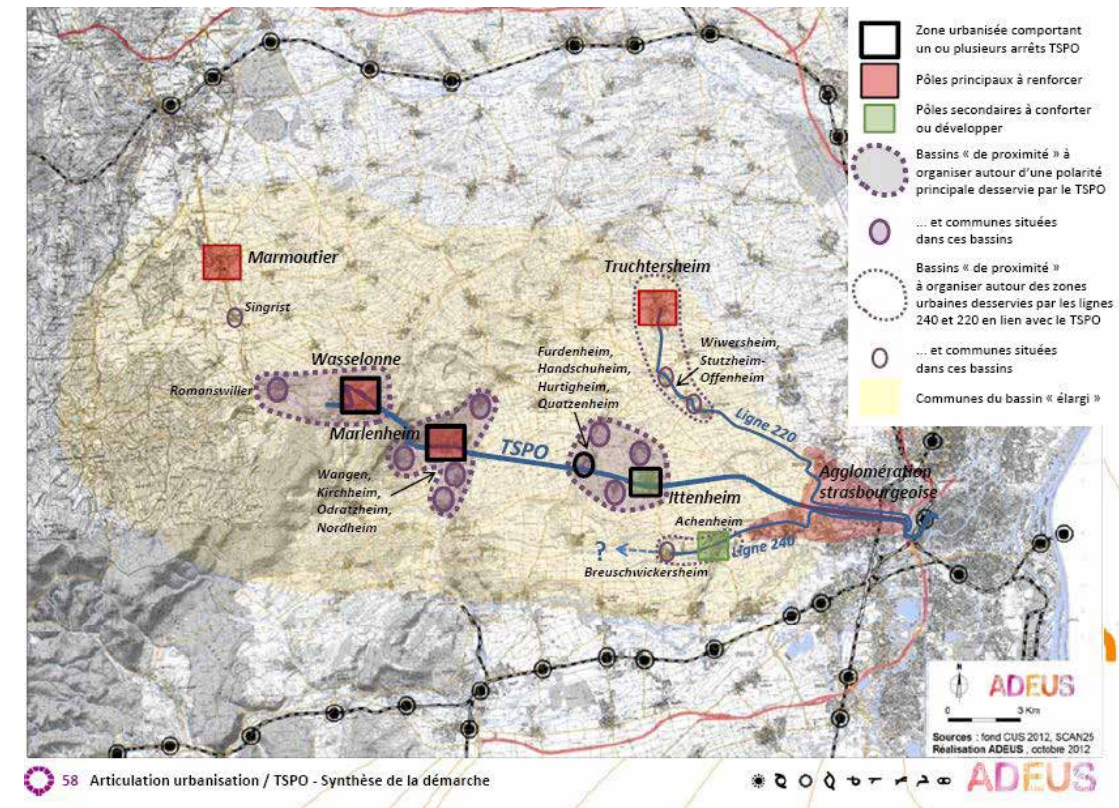
Le choix de l'intégration du PDU à l'intérieur du PLU intercommunal (ainsi que le PLH) a été un choix naturel porté tant par les techniciens que par les élus. Cela est la conséquence d'une politique de déplacements qui a certes été un grand succès sur la partie dense du cœur d'agglomération mais qui a laissé les « villages » définir eux même des modalités d'urbanisation incompatibles avec un développement durable des transports. L'intermodalité est très présente, à la fois dans les objectifs, le ciblage de pôles d'échanges (avec parfois emplacements réservés), la politique tarifaire mise en avant, la définition de zones de pertinence des différents modes (logique de parcs-relais résidents). L'accessibilité PMR est traitée dans les documents ad'hoc (SDATU, PAVE et Mise en accessibilité ERP), et sur la partie des transports urbains nous aurons 100% de conformité pour la fin 2015.



Dans le cadre d'une politique de déplacements plus maîtrisée, le PDU de la Communauté Urbaine de Strasbourg fixe de grands principes :

- Assurer une **densité minimale** et une **mixité fonctionnelle** autour des secteurs à forte desserte en transports collectifs et modes actifs pour améliorer la fréquentation ;
- Faire un **travail de coordination** à l'échelle du bassin de vie, entre les acteurs du transport et de l'urbanisme pour permettre, dès la conception du projet, de lier ces thématiques ;
- Avoir la possibilité de créer des **espaces de stationnement interchangeables** ;
- Intégrer la question des livraisons en ville.

Un exemple d'actions pour assurer une densité minimale et la mixité fonctionnelle : la création de pôles urbains autour du tramway



Il s'agit de créer un espace urbanisé autour de la colonne vertébrale qu'est la ligne du tramway (photo ci-dessus) : le « tram » précède l'urbanisation. Concentrer l'urbanisation sur les corridors de transports en commun structurants, c'est à la fois lutter contre l'étalement urbain et « rentabiliser » les transports en commun. On se trouve alors dans une logique de contrat d'axe : le TCSP n'est financièrement supportable que si l'urbanisation se fait prioritairement sur cet axe ; et cela nécessite aussi un engagement à mettre en place les conditions optimales de rabattement vers les stations (petits parkings-relais, rabattement vélo et marche). Les logements et les activités permettent également d'optimiser son utilisation au cours de la journée.

Zoom sur

les écueils et les bonnes pratiques pour la mise en place d'un PDU

- Ne surtout pas faire du PDU un plan technocratique : Transformer ce qui pourrait être une simple obligation réglementaire en vision éminemment politique de l'évolution du territoire
- Faire cohabiter puis converger les actions permettant un bilan avec une stratégie long terme
- Dépasser l'organisation technique de l'équilibre entre les modes pour interroger la cohérence des politiques territoriales et sectorielles entre elles
- Partir d'un bilan le plus objectif possible : condition d'une concertation ambitieuse
- Ne pas trop attendre les données manquantes, les autres documents de planification avec lesquels s'articuler.

PLAN DE
DÉPLACEMENT...



GABONNE
2013

PARTIE 4

VERS UNE MOBILITÉ DURABLE



LES ATELIERS INTERSCOT-SAR

Colonne vertébrale de ces troisièmes rencontres, les ateliers étaient les principaux lieux d'échanges et de propositions. Trois thématiques clés y ont été abordées :

- La gestion foncière
- L'accessibilité
- L'intermodalité

L'ATELIER « POLITIQUES FONCIÈRES » : L'ANTICIPATION FONCIÈRE DANS LES PROJETS DE TRANSPORTS



Cet atelier a pour objectif de confronter les invités présents à la problématique de l'anticipation du foncier dans le cadre des projets de transports, du fait de l'exiguïté du territoire martiniquais. Il s'agit de réfléchir à comment optimiser le foncier existant tout en identifiant les réserves foncières potentielles. La finalité est de prendre en compte la gestion du foncier dans les documents de planification liés aux transports.

Objectif de cet atelier : analyser la prise en compte du foncier et des projets de transports dans les documents d'urbanisme à travers des exemples fictifs.

Premiers questionnements :

- Quels sont les acteurs potentiels pour traiter des « Politiques Foncières » avant la mise en place de la future collectivité unique ?
- Quelles seront les modalités de fonctionnement une fois qu'elle sera efficiente ?

Animateur :

Ivan SOBESKY : Directeur de l'Etablissement Public Foncier Local (EPFL) de la Martinique

Co animateur : Damien THEODOSE : chargé d'études à l'ADUAM.

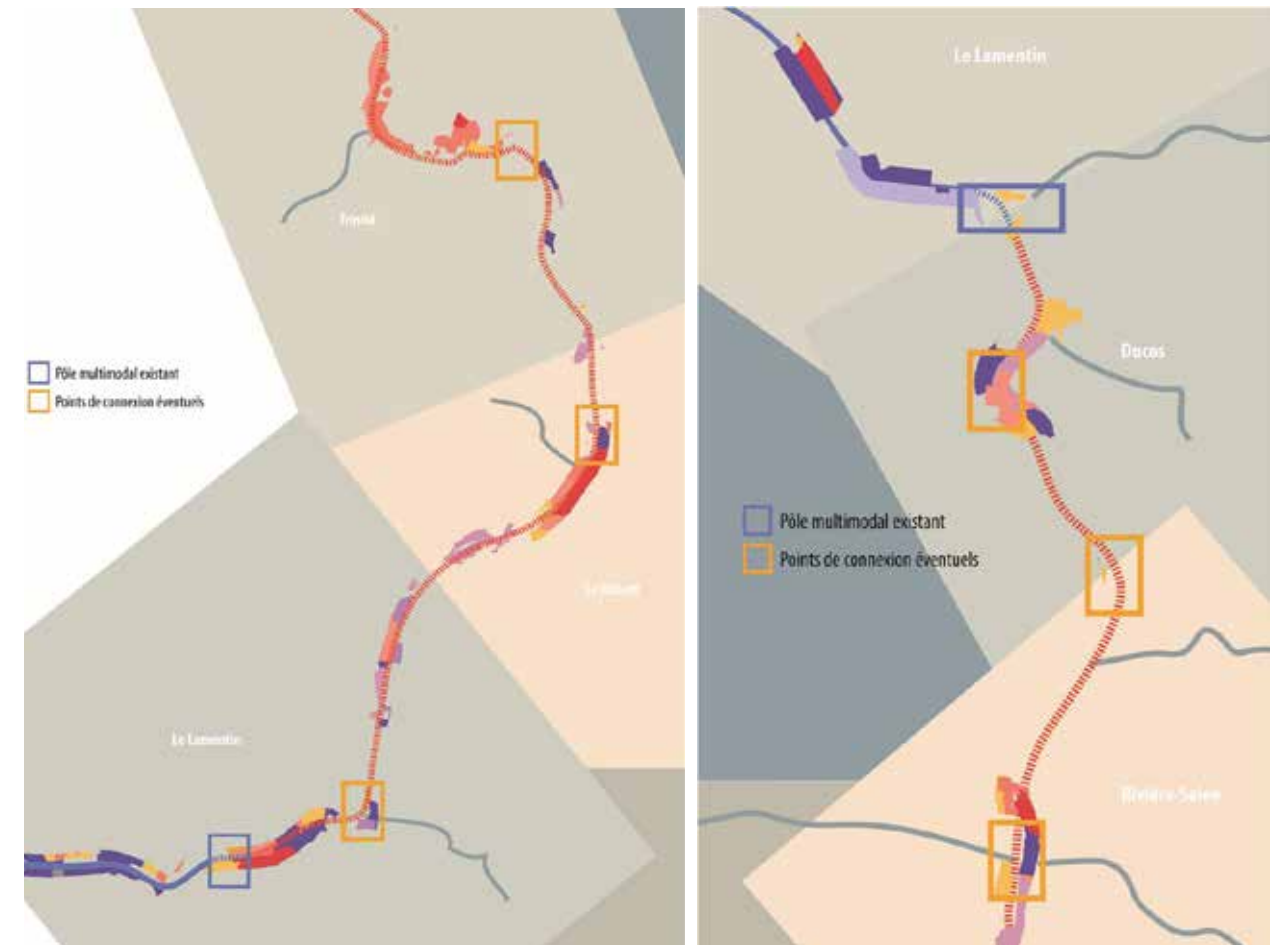
La présentation de trois trajets fictifs (Bellefontaine/Fort-de-France ; Trinité/Lamentin ; Lamentin/Rivière-Salée) a permis d'illustrer les secteurs potentiels où il faudrait imaginer des réserves foncières qui permettront de créer des pôles multimodaux ou des zones de rabattement. En fonction du choix, l'anticipation foncière n'est pas la même. Cette première entrée plante le décor et pose des questions liées à l'anticipation foncière face auxquelles nous devons faire face dans le cadre de futurs projets.

La maîtrise du foncier dans le cadre de la mobilité durable : les trois scénarios de l'atelier



Outils potentiels de la gestion du foncier :

- Le droit de préemption urbain (DPU) permet des acquisitions d'opportunité et peut, si elle le souhaite, bloquer des transactions entre personnes privées. Il intervient si la déclaration d'intention d'aliéner (DIA) fait apparaître un prix de vente anormalement élevé. Une collectivité peut se substituer à l'acquéreur potentiel d'un bien immobilier en vente pour réaliser une opération d'aménagement.
- La déclaration d'utilité publique (DUP) Réserve foncière et Travaux permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en les expropriant.
- La zone d'aménagement différée (ZAD) est une procédure donnant la possibilité aux collectivités locales de s'assurer progressivement de la maîtrise foncière de terrains où une opération d'aménagement est prévue. Elle évite une importante hausse des prix



À RETENIR DU DÉBAT :

• En politique foncière, il faut différents temps de réflexion : un temps de diagnostic des points durs sur le court terme, des emplacements réservés sur le moyen terme dans les documents d'urbanisme et une anticipation dans les documents de planification sur le long terme

terrains soient utilisés à mauvais escient. Ces éléments pourront faire partie du diagnostic du PDU qui doit déterminer très rapidement pour chaque commune les points durs ;



Aujourd'hui nous sommes dans une période où il faut faire cohabiter le développement, le transport collectif et le transport individuel. L'objectif ultime est de limiter l'usage de la voiture au profit du transport collectif.

En politique foncière, différents temps de réflexion sont à noter :

-Court terme dans les 5 ans : faire un diagnostic des points durs, ce qu'il faut à tout prix empêcher, éviter que certains

-Moyen terme à 10 - 15 ans : créer des emplacements réservés pour protéger les terrains d'un développement à l'urbanisation, même si les projets ne sont pas encore fixés.

-Long terme à 20 - 25 ans : préserver des espaces potentiels, anticiper les besoins. Un travail qui se fera à l'échelle régionale ou intercommunale à travers le SAR et les SCoT.

• Éviter de répondre dans l'urgence en anticipant les besoins

Le cas du projet d'éco quartier de Bon Air a été évoqué pour illustrer ce besoin d'anticipation. Ce quartier va accueillir 150 familles avec pour conséquence, des besoins en stationnements supplémentaires et des aménagements nécessaires pour rendre accessible l'espace public. Pour répondre à de tels besoins, il faut agir maintenant sans attendre car rien n'a été pensé auparavant. Ce problème d'anticipation est valable pour le développement de l'intermodalité.

Il est possible d'anticiper le développement futur des pôles d'échanges, parcs-relais et parkings, identifier très vite dans les documents de planification des zones à enjeux pour mettre en place une politique adéquate et ne pas de répondre dans l'urgence.

L'exemple de Ducos a également été cité. La commune a été informée de l'existence d'une zone réservée pour une extension éventuelle de l'aéroport. Un projet a été défini bien qu'il soit possible qu'il ne voit jamais le jour, mais une anticipation foncière a été faite sur des terrains de la commune. L'anticipation semble être le maître-mot de cet atelier.

• Anticiper avec des actions concrètes ou attendre la future AOT unique ?

La politique foncière a été abordée sous deux angles différents dans cet atelier :

- Anticiper et agir en attendant que l'AOT se mette en place grâce à des acteurs du territoire qui peuvent agir directement sur cette thématique. Le maire, grâce au PLU, peut par exemple décider de créer des emplacements réservés pour de futurs projets de transport, sans pour autant bloquer le développement urbain. Pour ce faire, le maire a besoin d'informations et d'être entouré. Il faut une vision du transport venant d'en haut. Les SCoT, qui ont l'obligation d'avoir une réflexion sur les transports pourrait être la bonne échelle d'intervention pour une mise en oeuvre plus « agressive ».

- Pour d'autres participants, tant que la future AOTU ne sera pas opérationnelle, on ne pourra être que dans la concertation et les échanges, dans une construction commune avec comme principaux acteurs les EPCI.

L'ATELIER « ACCESSIBILITÉ » : UNE PROBLÉMATIQUE ENCORE PEU CONNUE



Avec l'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité aux systèmes de Transport (SDAT) par le Conseil Général, cet atelier met en exergue la question de l'accessibilité dans les politiques publiques. La présentation montre l'importance de cette thématique souvent oubliée dans les orientations prises en matière d'aménagement du territoire. D'autant plus que la loi Handicap instaure l'obligation de rendre accessible les transports aux personnes handicapées. Les solutions proposées dans cet atelier pourront être appliquées à l'échelle de l'InterSCoT-SAR à court, moyen et long terme.

Objectif de cet atelier : Identifier l'accessibilité comme faisant partie intégrante de la démarche d'amélioration de la qualité de service des transports dans les documents de planification. Il sera introduit par une présentation du SDAT (Schéma d'accessibilité aux systèmes de Transport) et son état d'avancement élaboré par le Conseil Général.

Premiers questionnements :

- Comment intégrer l'accessibilité dans les documents de planification et d'urbanisme ?
- Comment les documents de planification peuvent-ils traiter les aspects de l'accessibilité autres que pour l'handicap moteur ?
- Comment créer et gérer la continuité des chaînes de déplacements ?

Animateurs :

Michelle DE THORE : Chef de bureau Études et Prospectives de la Direction des Transports du Conseil Général de la Martinique

Jérôme NESTORET : Service de la Prospective et des Opérations Spécialisées au bureau des Etudes et de la Prospective des Transports du Conseil Général de la Martinique

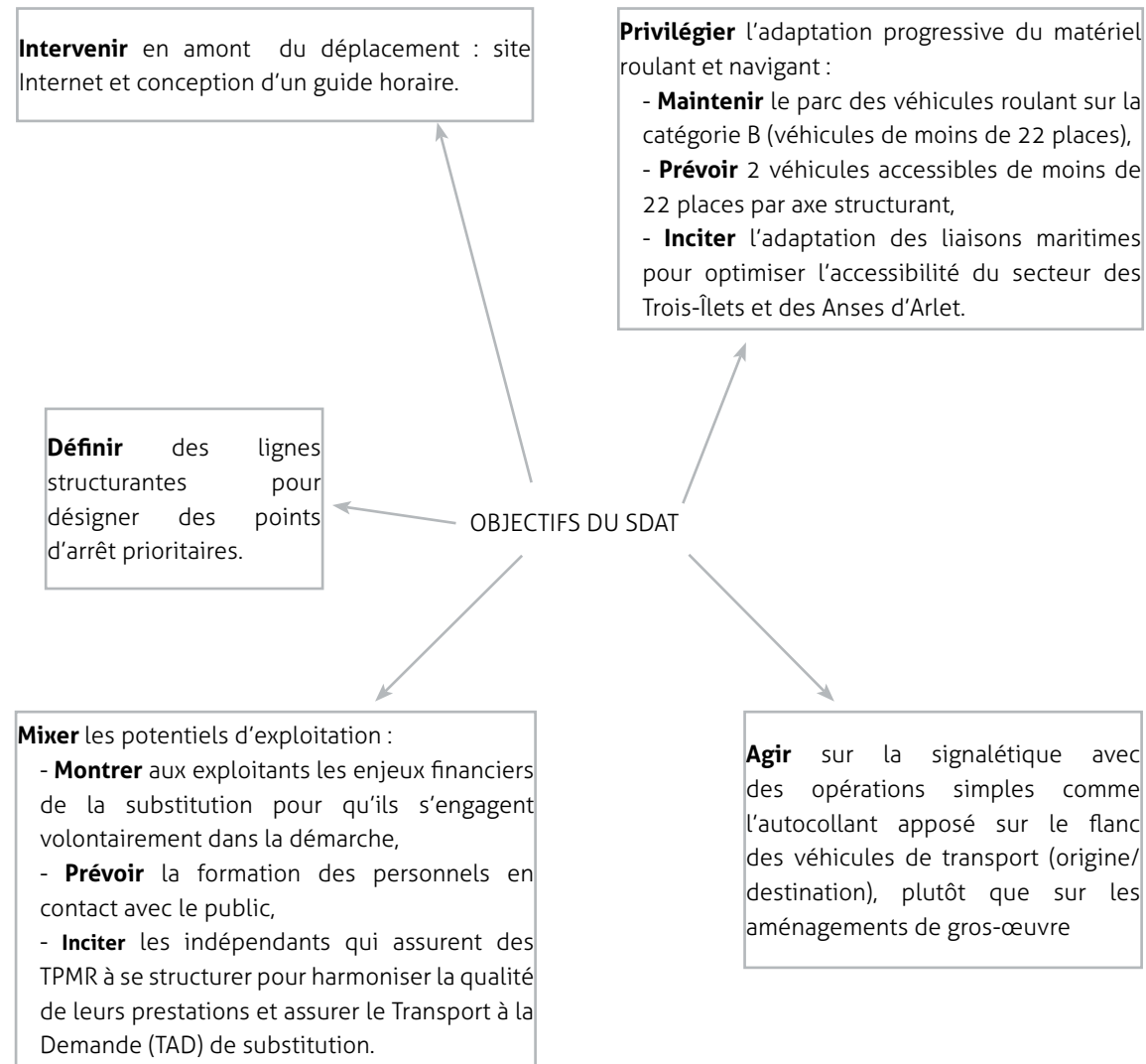
Co animatrice :

Anne PETERMANN : chargée d'études à l'ADUAM.

LA PRISE EN COMPTE DE L'ACCESSIBILITÉ DANS LE RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL EN MARTINIQUE :

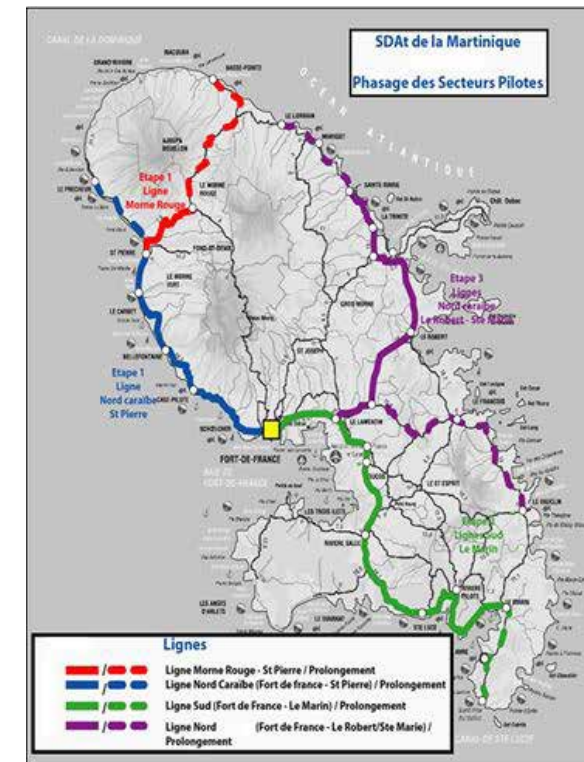
- **563** points d'arrêt dont **228** classés en impossibilité technique avérées (ITA) soit **41%** des arrêts audités,
- **24** appontements,
- **7** gares routières, **2** haltes routières et **1** pôle d'échange multimodal de la Pointe Simon,
- **448** véhicules interurbains (taxicos) et **8** vedettes maritimes,
- **17** services de Transport de Personnes à Mobilité Réduite (TPMR)

LA PRISE EN COMPTE DE L'ACCESSIBILITÉ DANS LA PLANIFICATION URBAINE : L'EXEMPLE DU SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ



Les actions prioritaires du SDAT sont :

- L'aménagement progressif des points d'arrêt sur les axes structurants ;
 - une formation adaptée à l'accessibilité pour les conducteurs (notamment pour les taxicos) ;
 - l'équipement des lignes en véhicules accessibles pour assurer 5 à 10 allers/retours journaliers sur l'axe ;
 - la désignation d'un référent accessibilité ;
 - l'aide à la mémorisation du déplacement, en éditant de documents d'information et supports de communication ;
 - la mise en place d'un service de transport à la demande (TAD) avec une centrale de réservation.
- 1.300.000,00 € d'investissements de mise en accessibilité sont prévus durant la période des 6 ans à venir (2015 à 2021).



Sur le réseau départemental, 4 lignes pilotes ont été choisies pour appliquer les orientations prises par le SDAT.

Réalisation : Conseil Général 2015

À RETENIR DU DÉBAT :

- **Une méconnaissance des quatre types d'handicaps existants des schémas et des lois en rapport avec le handicap et l'accessibilité :**

- L'accessibilité est souvent abordée du point de vue du handicap moteur uniquement (exemple : réaménagement du centre-bourg d'Ajoupa –Bouillon) ;
- Les prescriptions du SDAT sont nouvelles, l'accessibilité est un thème récent ;
- Le Conseil Général élabore ce schéma et les communes peuvent réaliser des PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics) qui précisent les conditions et les délais de réalisation des aménagements et des équipements prévus (exemple : la commune des Trois-Ilets s'est lancée dans cette démarche).



- **Concierter et communiquer auprès de la population, techniciens et élus : une étape importante pour une meilleure compréhension des besoins et des attentes**

- Communiquer sur le SDAT, la loi Handicap (cf. Annexe n°3), les différents types de handicap, l'accessibilité ;
- Associer les 51 associations à l'élaboration de ces documents ;
- Communiquer auprès des acteurs du territoire : élus, techniciens, aménageurs.

- **Une intégration dans les documents de planification et d'urbanisme pas si évidente :**

- Dans le SCOT, il est difficile d'intégrer la thématique accessibilité. Elle peut être abordée dans le PADD mais l'intégration dans les textes réglementaires est plus difficile. Le SCOT a ses limites. Le fait d'en prendre conscience et l'évoquer dans le PADD serait déjà une avancée.
- Le PLU, au travers des orientations d'aménagement et de programmation, peut réglementer des éléments qui ne sont pas inscrits dans le règlement. Il faudrait imposer des règles d'accessibilité dans un premier temps dans les zones à urbaniser des PLU et travailler sur les zones urbaines existantes. Autre idée évoquée : avoir une boîte à outils permettant de retranscrire la problématique liée à l'accessibilité dans les PLU.
- Les documents opérationnels comme les OPAH en incluant des clauses permettant de traiter les différents types de handicap.

L'ATELIER « INTERMODALITÉ » : VERS UN RÉSEAU MARTINICAIS DE TRANSPORT ?



Nouveau concept appliqué à la mobilité, l'intermodalité favorise le report modal en créant des espaces qui vont contribuer à une connexion entre les différents modes de déplacements sur un même territoire. Ce dernier atelier a pour but de présenter ce concept. Avec l'arrivée prochaine du TCSP, le franchissement des échelles de mobilité, de l'urbain à l'interurbain, voire de l'échelle régionale, va être au coeur des préoccupations majeures des décideurs et techniciens.

Objectif de cet atelier : intégrer la thématique « intermodalité » dans les documents de planification et trouver des pistes d'amélioration. A travers des exemples du territoire martiniquais, l'atelier permet de prendre la mesure de l'importance des outils à disposition (réservation foncière, billettique, tarifs, cohérence des réseaux etc.) pour faciliter les déplacements des citoyens.

Premiers questionnements :

- Quels sont les outils à notre disposition pour traiter de l'intermodalité ?
- Comment mobiliser le foncier pour prévoir des espaces dédiés à l'intermodalité ?
- Comment gérer les franges ?
- Comment se connecter aux franges ?

Animateurs :

Hervé DIONY : Responsable Observatoire des Déplacements, Direction des Déplacements à la CACEM

Catherine CRASPAG : Directrice des Déplacements à la CACEM

Co animateur : Guy LAFONTAINE : chargé d'études, responsable de la planification, ADUAM

À RETENIR DU DÉBAT :

• Différents outils à disposition pour traiter l'intermodalité

Afin de réduire et limiter le temps de transport, de déplacement et les ruptures de charge, il a été proposé de mettre en place :

- Une billettique harmonisée ;
- Une grille tarifaire adaptée ;
- Une cohérence des réseaux avec une harmonisation des horaires (graphicage des lignes en cohérence avec les différents réseaux), un SAE (Système d'Aide à l'Exploitation) ; un SAI (Système d'Aide à l'Information avec ses déclinaisons : information en temps réel à travers les tablettes, ordinateurs et smartphone) ;
- Des aménagements et des infrastructures dédiés au transport en commun et aux modes doux (exemples de lieux propices : Fort-de-France ou la Place d'Armes/Petit Manoir au Lamentin) ;
- Le PDIE de l'Etang Z'abricots en cours mené en partenariat avec l'ADEME est un exemple d'actions mises en place et qui répond aux enjeux d'une mobilité plus durable. Une étude sur les modes doux est en cours à la CACEM.

• Prévoir des espaces dédiés à l'intermodalité

- Trouver l'échelle pertinente (PLU, SCOT/ InterSCOT, SAR) pour intégrer la thématique ;
- Il faut une réelle volonté politique pour traiter du foncier et prendre des décisions concrètes ;
- Le problème du financement des équipements et des aménagements a aussi été posé : comment financer ces aménagements avec la volonté de réserver des espaces pour l'intermodalité ?

• Pour améliorer la connexion aux franges, il faut :

- Agir sur la taille des véhicules roulants : sur certaines voies communales ou départementales, il est difficile de faire circuler certains véhicules du fait de leur taille trop imposante ;
- Traditionnellement, il existait un système informel de connexion aux franges. Pour des raisons réglementaires, ce système a disparu perturbant ainsi le système de desserte au niveau des limites intercommunales ;
- Une mutualisation des espaces afin d'optimiser les coûts et d'économiser l'espace ou en créant des pôles d'échanges aux frontières des intercommunalités.



CONCLUSION



EN GUISE DE CONCLUSION

Un sondage à partir de coupons remplis par les participants à leur arrivée a été réalisé sur le mode de transport utilisé pour se rendre au séminaire. Les résultats ne sont pas surprenants et illustrent bien le règne de l'automobile sur le territoire martiniquais. Aujourd'hui, 64% sont venus en voiture particulière, 26% ont fait du covoiturage, 8% sont venus à pied et 2% ont pris la navette maritime.

LA RENCONTRE VUE PAR ...

YVAN SOBESKY, DIRECTEUR DE L'EPFL DE MARTINIQUE

Quel bilan tirez-vous de ces 3èmes rencontres ?

Il est intéressant de mettre autour de la table tous les acteurs qui sont dans l'aménagement du territoire et dans les transports. Il est vrai que nous avons surtout des acteurs institutionnels. Nous nous sommes donc principalement attardé sur des questions institutionnelles, d'organisation. Il est dommage de ne pas avoir vu d'acteurs professionnels du monde des transports et des utilisateurs.

Nous sommes restés sur des généralités sans vraiment déboucher sur des actions concrètes.

Qu'avez-vous retenu des échanges dans l'atelier que vous avez animé ? Quels sont les points abordés qui ont le plus retenu votre attention ?

Il y a plusieurs approches :

- Une approche pragmatique : on se demande alors qui sont les acteurs aujourd'hui susceptibles de faire évoluer la question foncière, qui sont ceux susceptibles d'anticiper, sachant que l'AOT est le point de départ de beaucoup de projets. Elle ne sera pas opérationnelle de suite, qu'allons-nous faire en attendant ?

L'acteur qui peut intervenir directement aujourd'hui, c'est le maire à travers les réserves foncières. C'est un acteur clé.

- Une approche utopique : vouloir mettre tout le monde d'accord. Pour certains, il faut toujours plus de discussions, de concertation, et de là, construire un projet avec une vision globale. C'est cette tendance qui a été dégagée dans l'atelier. Dans la théorie, c'est louable, mais dans la pratique c'est plus compliqué. Nous n'appuyons pas assez sur des ambitions de réserves et d'anticipation foncières alors que nous devrions aller plus loin dans cette réflexion en attendant que les agglomérations arrivent véritablement à s'entendre. Nous ne ferons rien si nous restons sur les souhaits échangés de chacun. Aujourd'hui nous sommes obligés de raisonner, y compris spatialement, et tout le monde n'est pas forcément d'accord sur ce point. Certains acteurs pensent plus à raisonner « organisationnellement », institutionnellement et ensuite spatialement.

Comment cette notion de « Politiques Foncières » peut-elle être mieux intégrée dans les documents de planification et d'urbanisme d'après ce que vous avez entendu ?

Le PLU peut être une première porte d'entrée. On peut suggérer aux communes d'anticiper et réserver du foncier dans les PLU qui viennent dans les 5 ans avant d'avoir des schémas directeurs,

PDU etc. On fige des zones réglementairement, on affecte des zones dédiées aux déplacements dans les PLU. Nous pouvons gérer l'aspect opérationnel en termes d'acquisition, mais il faut gérer en amont l'aspect réglementaire. Par exemple à Ducos nous ne pouvons pas avoir un TCSP qui sera opérationnel l'année prochaine et ne pas avoir de réflexion, attendre que le PDU soit mis en place (et qui ne sera pas réalisé avant 5 ans) pour prévoir ce que nous ferons sur la commune.

Une seconde solution serait de discuter avec les agglomérations, faire de la concertation et continuer de manière très spécifique mais après nous nous heurtons rapidement aux problèmes politiques.

Ne faudrait-il pas faire une communication plus poussée à ce sujet ?

Je ne suis pas convaincu que faire de la communication auprès d'une cinquantaine de personnes soit efficace. Il faut rencontrer ces gens en vis-à-vis. Mais je pense qu'ils sont tous sensibilisés. Des réflexions peuvent être menées sur des sujets autres que la politique foncière (organisation, type de transport etc.).

D'un autre côté, la desserte des transports peut

être améliorée. Il y a aussi un travail à faire sur la jeunesse. Je crois en des systèmes de transport pour les plus jeunes car ce sont eux qui utiliseront les transports de demain.

Quels sont les obstacles et freins face à une meilleure intégration de la problématique « Politiques Foncières » dans les documents de planification ?

La prise de conscience générale tardive et la lente évolution des institutions peuvent être des freins à une meilleure intégration de la problématique. Les maires ont leur vision dans le PLU parce qu'ils ont une vision électorale. Leur vision de planification est souvent liée au déclassement de certaines zones. On va se heurter à ceux qui vont faire « au coup par coup » un projet qui ne rentre pas forcément dans la politique globale et qui peut venir interférer sur des questions d'aménagement et de transport.

MICHELLE DE THORE ET JÉRÔME NESTORET, RESPECTIVEMENT DIRECTRICE DU SERVICE TRANSPORTS ET CHARGÉ DE MISSION TRANSPORTS AU CONSEIL GÉNÉRAL

Qu'avez-vous retenu des échanges dans l'atelier que vous avez animé ? Quels sont les points abordés qui ont le plus retenu votre attention ?

Jérôme NESTORET : La plupart des intervenants n'étaient pas au courant de la mise en place de ce schéma d'accessibilité. L'atelier a permis de leur faire connaître l'existence de ce schéma, de voir le travail effectué avec les associations d'handicapés. Les représentants des mairies ont, je pense, apprécié la démarche. Ils ont posé des questions surtout au niveau financement. Aujourd'hui les associations d'handicapés savent qu'un schéma existe mais elles s'attendent sur le terrain à avoir des actions concrètes, ce que nous avons commencé à faire à la gare multimodale de la Pointe Simon pour la rendre accessible au handicap moteur.

Deuxième point : Quand on parle d'accessibilité, la plupart des intervenants pensent accessibilité moteur. Nous avons pu leur montrer qu'il y avait 4 types de handicap : moteur, cognitif, auditif et visuel.

Michelle DE THORE : Je retiens la qualité de l'atelier assez remarquable par l'intérêt des personnes présentes avec des profils variés. L'accessibilité est une nouveauté, une expertise encore peu connue.

Trois points essentiels ont retenu mon attention :

- La difficulté à prendre en compte l'accessibilité ; c'est le début, on essaie de se l'approprier ;
- L'idée d'introduire une phase transitoire pour permettre de mieux connaître et mieux maîtriser,

mieux appréhender l'accessibilité, pouvoir intégrer les notions d'accessibilité au PADD comme enjeu ;

- Le lien entre aménagement/urbanisme et accessibilité, c'est nouveau et peu pris en compte dans les communes. Très peu se sont lancées dans l'élaboration d'un PAVE. Nous devons encore ouvrir la réflexion pour intégrer l'accessibilité.

Comment cette notion d'accessibilité peut-elle être mieux intégrée dans les documents de planification et d'urbanisme d'après ce que vous avez entendu ?

Michelle DE THORE : C'est l'idée d'utiliser le PADD et le PDU. Il faudrait réviser les PDU comme celui de la CACEM et peut-être bientôt avoir un PDU à l'échelle de la Martinique. Le PLU est aussi une solution mais c'est au niveau communal donc un niveau très fin. C'est vrai que le SDAT nous oblige à avoir un niveau d'expertise très fin mais est-ce l'objectif du SDAT ? Ne risquons-nous pas de nous substituer au PAVE ? Je crois qu'il ne faut pas mélanger les deux même si les PAVE peuvent être inclus dans le SDAT. Il faut faire attention à cela.

Les communes ont les mêmes obligations que nous et dans un délai plus court, elles ont 3 ans pour faire leur plan alors que nous avons 6 ans pour élaborer notre schéma. Elles ont pour 2018 cette obligation de sortir un plan mais financièrement ça va être difficile.

La 1ère loi Handicap introduisait la notion d'impossibilité technique. La nouvelle loi de 2014 établit un agenda d'accessibilité programmée et introduit la notion d'impossibilité financière. En cas de contentieux, le juge examine la difficulté financière de la collectivité. Les décrets ne sont pas encore tous sortis, nous les attendons. Ils vont définir les modalités de l'impossibilité financière. Les communes sont montées au créneau parce qu'elles n'assumaient pas financièrement. Il y a eu une vraie recherche pour soulager cette question là. Le nouveau texte prévoit aussi une mise en accessibilité progressive des axes structurants et non pas pour la totalité de la chaîne de déplacements comme c'était le cas dans le texte précédent.

Face à quels obstacles et blocages, ou freins avez-vous dû faire face dans votre atelier ?

Michelle DE THORE : Nous ne sommes pas mûrs sur l'accessibilité, nous avons encore besoin de réfléchir et de nous approprier cette notion pourtant il y a un réel besoin, il y a un grand décalage entre une demande du public en situation de handicap et les collectivités qui ne réagissent pas toujours dans un laps de temps très correct.

L'esprit de la loi ne nous demande pas de mettre

à part les personnes en situation de handicap mais de l'intégrer dans les transports réguliers. En mettant du TAD, il y a un risque pour que ces personnes se retrouvent exclues. C'est ce que beaucoup de collectivités ont fait dans l'hexagone, et c'est l'erreur à ne pas commettre. Des services de substitution sont prévus en cas d'impossibilité technique et financière avérée, ça doit passer devant la commission d'accessibilité départementale tenue par l'Etat. Si nous mettons des TAD c'est pour l'ensemble de la population et pas seulement pour les PMR et sur des circuits bien particuliers.

Intégrer l'accessibilité dans les documents d'urbanisme n'est pas si évident. Ce qui est délicat aujourd'hui c'est cette différence de niveau entre l'urbanisme, l'aménagement, les transports qui sont des domaines bien connus et l'accessibilité qui est méconnue. Les collectivités ne sont pas encore dans cette démarche de s'approprier cette expertise. Il faut savoir que les associations vont nous attendre au tournant.

CATHERINE CRASPAG, DIRECTRICE DES DÉPLACEMENTS À LA CACEM ET HERVÉ DIONY, RESPONSABLE OBSERVATOIRE DES DÉPLACEMENTS À LA DIRECTION DES DÉPLACEMENTS À LA CACEM

Quel bilan tirez-vous de ces 3ème Rencontres ?

Catherine CRASPAG : Le principe est à renouveler. C'est un moment d'échanges avec l'ensemble des partenaires qui ont parfois des visions différentes et qui sont sur des secteurs particuliers (foncier, aménagement, transport). Cela a permis d'entendre ce que les autres font. Il est important que les gens se connaissent dans la mesure où nous sommes sur un petit territoire où les choses s'imbriquent. Cela crée du lien et facilite le relationnel quand on travaille conjointement sur des dossiers, quand on veut faire remonter des demandes ou faire circuler des informations.

Le fait de réunir un public avec des élus, des techniciens, des administratifs peut être un exercice compliqué mais ça a le mérite d'exister. Les décideurs entendent les contraintes du terrain et vice-versa, on a la vision politique, technique, juridique qui prévaut au projet.

Refaire un tel événement une fois tous les deux ans permettrait de faire le bilan et d'avoir une certaine continuité et de voir la manière dont le territoire a évolué.

Qu'avez-vous retenu des échanges dans l'atelier que vous avez animé ? Quels sont les points abordés qui ont le plus retenu votre attention ?

Hervé DIONY : C'était un moment enrichissant. Pour les prochaines fois cependant, il faudrait recadrer sur un sujet plus précis, recentrer le débat. Je note la qualité des échanges bien qu'il n'y ait pas toujours eu de lien avec l'intermodalité. Plusieurs thèmes ont été

abordés, il n'y en a pas un qui a retenu l'attention plus qu'un autre : transport maritime, transport par barge, etc. Les échanges étaient très intéressants mais nous ne sommes pas restés sur le point d'intermodalité uniquement.

Catherine CRASPAG : L'intermodalité a intéressé et a suscité des interrogations ; il y a une volonté de voir concrètement comment doit se manifester l'intermodalité dans les documents de planification. La machine se met en place, les projets sont en train d'émerger. L'année 2015 est riche, de nombreux projets transports sont en cours cette année : le TCSP (travaux plus mise en service), création de l'AOTU, changement de billettique au niveau de la CACEM, conflits sociaux, Transrade qui se structure etc. Nous sommes en période pré électorale, et la thématique transport est prégnante. Je pense que cela justifie le fait que les gens aient été intéressés et soient venus nombreux au séminaire.

Comment cette notion d'intermodalité peut-elle être mieux intégrée dans les documents de planification et d'urbanisme d'après ce que vous avez entendu ?

Catherine CRASPAG : Si nous voulons vraiment que l'intermodalité soit une réalité sur le terrain, il faut qu'elle soit inscrite noir sur blanc. Il faut sensibiliser élus et techniciens en charge des PLU et SCOT. Ce qu'ils vont mettre dans leur document va avoir un impact sur la façon d'organiser le territoire en termes de transports. S'ils veulent une gare qui fonctionne, des arrêts, des lieux de contournement pour desservir leur territoire comme ils le veulent, il faut qu'ils tiennent compte,

dans la logique qu'ils ont de construire leur territoire, qu'on aura besoin d'espaces pour les transports et l'intermodalité.

Hervé DIONY : Dans cette optique d'aide à la décision, il faut qu'ils aient tous les éléments pour choisir les orientations adaptées. Cette notion doit être prise en compte en amont. Aujourd'hui des projets se mettent en place. Mais est-ce que chaque acteur prend le temps de consulter les autres et d'harmoniser ? Les élus ont compris, mais l'organisation en place aujourd'hui fait qu'ils n'ont peut-être pas cette facilité d'agir ou qu'ils agissent en termes d'opportunité.

Catherine CRASPAG : Les outils de planification peuvent fédérer les projets et avoir un autre rôle de communication, de sensibilisation. Les techniciens et les élus doivent en comprendre l'utilité. A côté, l'élu a besoin de tangible, de concret.

Prenons l'exemple du port de plaisance de l'Etang Z'abricots. Il fallait créer une activité économique sur des terrains disponibles. Mais les voies d'accès ne sont pas appropriées. Aujourd'hui nous nous battons pour créer un PDIE et essayer de voir comment nous pourrions améliorer la situation actuelle, la question du déplacement n'ayant pas été étudiée. Le travail des outils de planification c'est de faire changer les mentalités. Nous continuons à voir ce genre d'hérésies. Si nous n'y réfléchissons pas en amont, nous nous retrouvons avec des goulets d'étranglement, embouteillage, perte de temps, gaspillages, accidentologie parce que nous n'avons pas réussi à faire fonctionner les choses.

Hervé DIONY : La vision des déplacements vient après le reste. Le fait qu'il y ait plusieurs acteurs sur le même sujet fait que chacun agit dans son champ de

compétences de son côté et après on essaie de mettre en connexion. Quand il y aura une seule perception de la zone en question peut être qu'il y aura une logique qui permettra d'harmoniser le tout.

Face à quels obstacles et freins avez-vous dû faire face dans votre atelier ?

Catherine CRASPAG : La multiplicité des interventions et la volonté de chacun d'intervenir sur des sujets annexes étaient, je pense, des freins. Le gros travail sera de sensibiliser les élus et d'avoir le même vocabulaire compris de tous et qui traduise la même réalité (transport en commun, modes doux, intermodalité, multimodalité). Il faut inscrire physiquement cette notion et qu'elle soit entendue par les maires, les élus, les techniciens responsables de l'urbanisme et de la planification.

Hervé DIONY : Il faudrait communiquer plus, sensibiliser. Par exemple, pour beaucoup, la marche n'est pas un mode.

Catherine CRASPAG : Il faut que nos élus rentrent dans cette logique de comprendre, il faut que les territoires puissent parler entre eux et les documents de planification ont donc tout leur rôle. Quand ils auront des décisions stratégiques à prendre, voter pour des permis, il ne faut pas qu'ils oublient. C'est là qu'il faut rendre les SCOT et les PLU attractifs pour qu'ils deviennent des outils de référence. Il faut que cela devienne un réflexe. Ce sont eux les décideurs.

« Il y a un gros travail de marketing, de lobbying, de prise de conscience, il faut convaincre les élus et c'est en étant percutant, en utilisant des illustrations simples de leur territoire, de la réalité et de ce que ça peut leur apporter. » Mme CRASPAG

RONAN GOLIAS, CHEF DU SERVICE DÉPLACEMENTS, DIRECTION DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, VILLE ET EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Quel bilan tirez-vous de ces 3ème Rencontres de l'InterSCOT-SAR ?

La question de la gouvernance était au cœur des débats, soit de manière explicite, soit à travers les questionnements sur les constats de difficultés actuelles à agir. L'intérêt de mieux faire interagir les différents réseaux de transport public, d'emboîter les échelles de service et de créer les conditions d'intermodalité était partagé ; mais avec souvent un pré-requis : organiser la profession pour véritablement bénéficier des relais d'une politique volontariste. Si des projets ambitieux (TCSP) sont en cours, j'ai aussi ressenti un certain scepticisme sur la capacité à agir progressivement sur la qualité des espaces publics, notamment au bénéfice des modes actifs (marche et vélo) ; le diagnostic est partagé mais les moyens d'agir ne sont pas toujours connus, notamment au niveau communal ; un accompagnement stratégique et méthodologique est sans doute indispensable, avec notamment l'aide de l'agence d'urbanisme.

Une telle rencontre peut-elle permettre de mieux appréhender la question de la mobilité dans les documents de planification et d'urbanisme ? Quels pourraient être les principaux freins et obstacles à une meilleure prise en compte de la thématique dans les documents (d'une manière générale et en Martinique) ?

Le territoire martiniquais bénéficie d'enquêtes ménages et d'analyses trafic qui mettent en exergue l'allongement des déplacements et des temps de parcours ; le lien avec les enjeux de développement économique, de soutenabilité environnementale et de qualité de vie est évident. Pour autant, réinterroger l'aménagement du territoire et des formes d'urbanisation au regard de ce prisme déplacements n'est pas simple, à la Martinique comme ailleurs. Une moindre dépendance à la voiture, à l'autosolisme passe nécessairement par une certaine forme de compacité urbaine, ce qui ne veut d'ailleurs pas forcément dire habitats collectifs et tours d'immeubles... La nouvelle donne macro-économique actuelle est à la fois une opportunité et un frein : elle oblige à s'interroger sur la part trop importante des déplacements dans le budget contraint des ménages mais limite les capacités à corriger les erreurs urbaines dans l'aménagement des espaces publics.

INTERVIEW CROISÉE

MURIEL AURRAN : CHEF DE SERVICE SCHÉMAS TERRITORIAUX À LA CACEM

CHARLÈNE-RHYLANA GUERIDON : CHARGÉE DE MISSION EN PLANIFICATION URBAINE À CAP NORD

SONIA GAUVIN : DIRECTRICE DE L'AMÉNAGEMENT ET DE LA PLANIFICATION URBAINE À L'ESPACE SUD

ÉLÉONORE URSULET : CHARGÉE D'ÉTUDE URBANISME À L'ESPACE SUD.

Quel bilan tirez-vous de ces 3ème Rencontres ?

Muriel AURRAN : Le séminaire a permis de drainer un nombre important de partenaires et de les faire se rencontrer. Les personnes travaillant sur le transport ne connaissaient pas forcément le monde de l'aménagement et vice-versa. Il y avait également des petites communes, ce qui montre qu'il y a un besoin. Ces communes sont incapables de prendre en compte cette question à leur niveau pour des raisons financières, elles sont en attente de la future AOT.

Durant cette matinée, trop de choses ont voulu être dites, certains points auraient pu être approfondis. Il est dommage qu'on n'ait pas fait assez réagir M. GOLIAS sur notre territoire. Ce qui aurait été intéressant, c'est qu'il apporte une plus-value et un regard sur ce qui est en train d'être mis en œuvre.

Charlène GUERIDON : C'était intéressant d'avoir tous les débats et notamment la présentation de l'ADUAM sur les chiffres clés avec le rappel sur la situation caribéenne. Le fait d'avoir des personnes qui réfléchissent sur une même problématique permet de dégager de nouvelles pistes, de nouveaux éléments.

Il est vrai que dans les ateliers, on n'a pas vraiment développé les questions du fait de discussions

annexes. Pour les prochains ateliers il faudra s'en tenir le plus possible à la trame générale.

Cette rencontre a-t-elle permis de mieux appréhender cette question de la mobilité dans les documents de planification et d'urbanisme ?

Muriel AURRAN : « Je ne suis pas sûre qu'elle ait permis de mieux appréhender cette question. Ce n'était pas forcément facile, avec les débats et les présentations, d'aborder la question de la mobilité dans les documents de planification. La mobilité a été abordée mais la mobilité dans les documents de planification reste très spécifique. On n'était pas mûrs pour être capable d'y répondre et de creuser cet aspect là.

De plus, tous les SCOT n'abordent pas toutes les questions de la mobilité. Il y a des questions de la mobilité qui ne sont pas abordées dans les SCOT alors qu'elles devraient l'être, donc le séminaire a déjà permis de mettre cet aspect-là en lumière. Il y a une question de maturité et ça pourra monter en charge lors de prochaines rencontres. La prochaine fois, on sera plus fait et plus à l'écoute, elle pourra être traitée comme une question à part entière. La planification n'a pas forcément fait le lien entre les différentes thématiques alors que ça aurait dû être le fil conducteur.

La question des transports ne concerne pas uniquement les lignes de transport que nous allons mettre en place, ce sont aussi les emplacements réservés, le fait d'imbriquer les activités et éviter le zoning (ce qui réduirait d'ailleurs les déplacements). Je pense qu'il ne faut pas mettre les transports dans une partie spécifique, il faut que la thématique soit apparente dans les différents volets du SCOT. »

Eleonore URSULET : « La rencontre aura permis aux techniciens d'échanger, les visions n'étant pas toujours les mêmes. Je pense que malheureusement il n'y aura pas d'évolution significative à la suite de la rencontre parce que nous attendons l'AOTU qui sera le véritable déclencheur, avec une politique globale officielle concertée qui sera arrêtée qui pourra après être déclinée dans les documents comme le SCOT ou le PLU. »

Charlène GUERIDON : « Nous avons repris nos éléments dans nos SCOT. Dans les Antilles françaises, nous n'avons pas beaucoup de SCOT déjà réalisés. Nous souffrons du manque d'informations sur des projets similaires, nous faisons et apprenons de nos propres expériences. Par contre, c'était intéressant d'avoir l'avis et l'expérience de M. GOLIAS sur des projets qui se font ailleurs. »

Quels sont pour vous les principaux freins à une meilleure prise en compte de la mobilité dans les documents de planification et d'urbanisme ?

Muriel AURRAN : « La culture du politique et la pédagogie que nous pouvons avoir auprès du politique peuvent être des freins. Il y a une culture à faire acquérir. S'ils l'ont, ils seront plus aptes à porter le dossier et les choses se feront de manière plus simple. L'important c'est la place de l' élu, la nécessité que l' élu soit bien au fait et persuadé de l'importance de cette question. Parfois par manque d'explication, de compréhension du sujet, nous allons à la solution de facilité qui n'est pas toujours la plus adaptée. »

Eléonore URSULET : « Le premier frein serait l'absence de documents spécifiques liés à la politique des transports. Il y a moins de travail en collaboration avec les services des transports. Pour le SCOT de l'Espace Sud, nous travaillons beaucoup avec le service habitat, le service des espaces agricoles ou des espaces naturels ; c'est vrai que la préservation des espaces est une thématique qui revient en force à travers les lois Grenelle, ALUR. Concernant la mobilité, nous n'avons pas un réflexe systématique de se voir régulièrement. Actuellement, l'orientation que nous avons sur la question des transports correspond aux orientations politiques. Ça a été acté, il n'y a pas de remise en cause, d'approfondissement pour l'instant. Peut-être que le lien entre transport et urbanisme ne se retranscrit pas, peut-être aussi parce que nous

n'avons pas de PDU sur le territoire qui viendrait alimenter le document. »

Charlène GUERIDON : « Le principal frein, c'est essentiellement l'aspect financier. Le fait de devoir trouver des alternatives pour contrer les effets pervers de la mobilité va coûter très cher. La phrase de Mme CRASPAG résume bien la situation : « Le meilleur transport c'est celui qu'on peut se payer » ; pour le moment, nous ne pouvons pas nous payer quelque chose d'assez intéressant pour développer la mobilité.

Par contre, je pense que les élus sont assez sensibilisés, ils vivent comme nous tous les contraintes ; ils essaient de développer, faire avancer les projets.

Il est vrai aussi que dans le SCOT que nous avons actuellement, nous n'avons pas vraiment traité le sujet. Ceci du fait qu'on n'avait pas la compétence jusqu'au 1er janvier 2014 notamment. Mais aujourd'hui, nous sommes entrés dans une nouvelle dynamique, nous avons mis le SCOT en révision. Nous avons bien compris qu'il faut développer le Nord et que ce développement passe aussi par la mobilité, l'intermodalité. »

Quels pourraient être selon vous les améliorations et résultats escomptés suite à cet événement ?

Muriel AURRAN : « Il faudrait informer les techniciens et les élus, avoir un suivi de la thématique. Peut-être que la prochaine fois, il faudra faire un focus sur une thématique spécifique de la mobilité. »

Eléonore URSULET : « Le principal point c'est la

réflexion en amont. Le travail important est en amont des projets, arriver à un moment donné à se mettre tous autour d'une table et avoir des réunions transversales. Une question également sur laquelle travailler : la question des modes doux, très peu développée contrairement à l'automobile ou aux transports en commun.

Il faudrait aussi mobiliser plus en amont les élus. A nous de faire ce travail, présenter la préparation du séminaire pendant les commissions par exemple, avertir et sensibiliser les élus bien plus. Pendant que nous faisons nos ateliers préparatoires, peut-être qu'il aurait été bien de les sensibiliser déjà, par mail ou courrier pour qu'ils soient présents. »

Charlène GUERIDON : « L'évènement nous permet de nous focaliser sur certaines questions que nous n'abordons pas souvent ou superficiellement (comme le foncier). Dans le SCOT de CAP Nord, je vais me focaliser sur les espaces qu'il faudrait privilégier, destiné aux transports. Il faudrait continuer sur cette lancée et travailler plus en amont. »

PERSPECTIVES

Cette troisième rencontre InterScot-Sar pose les premiers jalons d'une démarche concertée et globale sur la mobilité durable.

Les différents échanges tenus lors de cette manifestation ont permis aux techniciens et élus présents d'enrichir leurs connaissances sur la planification et la réglementation en vigueur concernant les transports. Ces débats donnent lieu à un éventail d'outils et d'alternatives possibles pour une maîtrise des déplacements sur les territoires et pour une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans la planification urbaine. Il est essentiel de réitérer cet événement et d'y convier les professionnels et les usagers des transports car ce sont eux qui sont confrontés directement à la réalité des transports en Martinique.

Dans ce contexte de développement durable, l'implication de tous les acteurs publics et privés, tant le chef d'entreprise, l'élu que le citoyen lambda, est primordiale dans l'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale des transports.

ANNEXES



ANNEXE N°1 : LES DIFFÉRENTS CONCEPTS DE LA MOBILITÉ

Mobilité : Propension d'une population à se déplacer, et des biens à être transportés d'un lieu à un autre. La mobilité se mesure le plus souvent par le nombre de déplacements. La mobilité quotidienne désigne le nombre de déplacements réalisés par jour et par personne (de plus de sept ans).

Mobilité durable : Politique d'aménagement et de gestion du territoire qui favorise une mobilité peu polluante, respectueuse de l'environnement et pratique en limitant le plus possible le recours à la voiture et plus particulièrement en limitant l'autosolisme. Ceci peut se traduire par des actions concrètes : privilégier l'utilisation des transports en commun, le covoiturage, l'utilisation de véhicules plus propres, mettre en place des plans et schémas favorisant ces bonnes pratiques (PDU, PDA, PDE etc.).

Déplacement : Mouvement d'une personne d'une origine vers une destination. Le déplacement peut nécessiter un ou plusieurs trajets ; il est réparti selon différents critères : le lieu géographique, le motif, le moyen de transport et la durée. Il sert d'unité de mesure de la mobilité quotidienne. Les déplacements pendulaires (ou migrations alternantes) sont les déplacements quotidiens réalisés entre le domicile et le lieu de travail.

Transport : Action de déplacer (quelqu'un, quelque chose) sur une certaine distance ; le transport aérien, ferroviaire, fluvial, maritime, routier etc. sont des modes de transport. La voiture, le bus, le vélo, l'avion, le bateau etc. sont des moyens de transport.

ANNEXE N°3 : LA PRISE EN COMPTE DU HANDICAP DANS LES TRANSPORTS

Focus sur la loi Handicap

La loi n°2005-102 du 11 février 2005, dite loi Handicap, en son article 45, avait fixé l'objectif de rendre accessible à toutes formes de handicap le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, le système de transport et leur intermodalité dans un délai de dix ans. Elle est complétée par :

- L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.
- Les décrets du 4 novembre 2014 n° 2014-1321 et 2014-1323 :
 - relatif au schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport publics de voyageurs,
 - relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de manière prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée (ITA).

Ces nouveaux textes permettent la mise en place de l'agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) qui autorise :

- La prorogation des délais de 6 ans pour les transports interurbains afin d'aboutir à la mise en accessibilité des services de transport de personnes,
- La détermination des points d'arrêt prioritaires,
- La prise en compte de la dimension financière en cas d'impossibilité technique avérée (disproportion entre l'obstacle à surmonter et le coût des aménagements). En cas d'ITA le délai pour la mise en place du dispositif de substitution est ramené à 18 mois,
- Les engagements de toutes les autorités concernées par la chaîne de transport,
- La programmation de la réalisation des actions et le financement correspondant,
- La modification de la dénomination du dispositif de « dépôt de plainte » en « procédure de signalement ».

Les différents types de handicaps et le public concerné selon la loi Handicap du 11 février 2005

	CATÉGORIES	Exemples de publics concernés (non exhaustif)
Handicaps moteurs	UFR Provisoires Autres PMR	Les utilisateurs permanents ou temporaires de fauteuil roulant (manuels ou électriques), Les individus : - souffrant d'incapacité cardio-respiratoire ou viscérale, - avec poussette ou bagages encombrants, - âgés, ayant des problèmes de marche, - souffrant d'un handicap temporaire par accident. Les femmes enceintes avec enfants en bas âge, transportant des bagages lourds.
Handicaps sensoriels	Visuel	Les aveugles ou malvoyants et les personnes âgées.
	Auditif	Les sourds ou malentendants et les personnes âgées.
	Cognitif	Les individus : - ayant des difficultés ou des problèmes de compréhension, de mémorisation, de repérage spatial, - présentant un handicap psychique, Les personnes âgées et les enfants.

GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
ADUAM : Agence d'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique
AMO : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
AOTU : Autorité Organisatrice de Transports Unique
CAESM : Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud de la Martinique
CACEM : Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique
CAP Nord : Communauté d'Agglomération Pays Nord de la Martinique
CCIM : Chambre de Commerce et d'Industrie de la Martinique
CEREMA : Centre d'Études et d'Expertises sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CERTU : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme
CODERST : Conseil de l'Environnement et des Risques sanitaires et technologiques
DEAL : Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DOG : Document d'Orientations Générales
DOO : Document d'Orientations et d'Objectifs
DSF/ DSB : Document Stratégique de Façade maritime / Document Stratégique de façade et de Bassin
EMD : Enquête Ménages Déplacements
EPA : Etablissement Public Autonome
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal

EPFL : Etablissement Public Foncier Local
FNAU : Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme
NO2 : Dioxyde d'Azote
O2TM : Observatoire Territorial des Transports de Martinique
PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PM10 : Particules en suspension de moins de 10 micromètres
PCET : Plan Climat Energie Territorial
PDA : Plan de Déplacement Administrations
PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise
PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises
PDIPR : Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PGRI : Plan de Gestion des Risques d'Inondation
PLH : Plan Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PLUi : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PNR et PN : Parc Naturel Régional et Parc National
PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère
PTU : Périmètre de Transports Urbains
SAR : Schéma d'Aménagement Régional
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAT : Schéma Départemental d'Accessibilité aux systèmes de Transports

SDIC : Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables
SDTAN : Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique
SDUC/ SDC : Schéma de Développement d'Urbanisme Commercial / Schéma de Développement Commercial
SMDE : Schéma Martiniquais pour le Développement Economique
SMTCSPP : Syndicat Mixte du Transport Collectif en Site Propre
SMVM : Schéma de Mise en Valeur de la Mer
SNIT : Schéma National des Infrastructures de Transport
SRADDT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SRI : Schéma Régional de l'Intermodalité
SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports
TCSP : Transport Collectif en Site Propre

LISTE DES PARTICIPANTS

AURRAN Muriel / CACEM
BARRU Priscillia / Mairie Vauclin
BAZILE Francine / Espace Sud
BELLAY Béatrice / Espace Sud
BELLEAU Olivier / Mairie Ajoupa-Bouillon
BESUBE Lydia / Mairie Ajoupa-Bouillon
BOULLANGER Carole / Madinainair
BOURVEN Patrick / DEAL
CHARMET Mickael / Mairie Anses d'Arlet
CHAUVET Camille / Conseil Régional
CHOMET Daniel / Conseil Régional
CLAIRIS Christophe / EPFL
CLEMENTE Jenna / Conseil Régional
COURSRY DE THORE Michelle / Conseil Général
CRASPAG Catherine / CACEM
CRUSE Romain / ADUAM
DANGLADES Nicole / CACEM
DENISE Christophe / ADUAM
DIONY Hervé / CACEM
DULYMOIS Robert / Conseil Régional
DUNON Fabrice / Mairie Marigot
ETIENNE Evelyne / Mairie Lamentin
FLOBINUS Micheline / Mairie Ducos
GABOURG François / Dessinateur
GARNIER Elsa / Conseil Général
GAUVIN Sonia / Espace Sud
GERMANY Landry / Conseil Régional
GINEAU Audrey / SMTCS
GOLIAS Ronan / Strasbourg Eurométropole
GONIER Emile / CACEM
GOUAIT Guylène / Conseil Général
GRATALOUP Gaëlle / Madinainair
GUERIDON Charlène-Rhylana / CAP Nord
HO CAN SUNG Karine-Franck / ARS

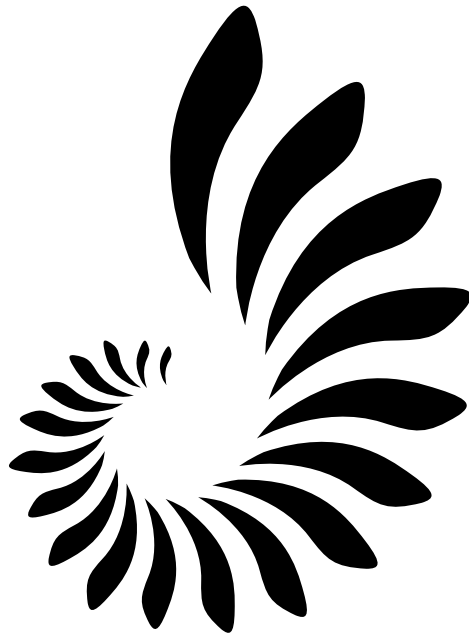
INES Manuella / DEAL
JOSEPH Martine / Conseil Général
KIN-FOO Sylvie / Conseil Régional
LAURENCE Pierre-Yves / CAP Nord
LERIGAB David / CCIM
LUDON Philippe / Animateur
MARAJO- VIRAYIE Odile / Préfecture
MARGER Olivier / DEAL
MARTINET Patrick / Mairie Marigot
MATHURINA Yannick / ADUAM
MILLET Annette / DEAL
MONSTIN Norbert / CAP Nord
MORIN Simon / ADUAM
MOUTOUSSAMY Monique / Mairie Robert
NELSON Germaine / Mairie Ajoupa-Bouillon
NESTORET Jérôme / Conseil Général
PARSEMAIN Williams / Mairie Lamentin
PETERMANN Anne / ADUAM
PIERRE ELIEN Leïla / SMTCS
PINVILLE Myriam / Mairie Trois-Ilets
PITEL Aurore / ADUAM
REGIS Cynthia / CAP Nord
RENARD Eliane / Conseil Régional
SAINTE-AGATHE Arianne / SMTCS
SOBESKY Ivan / EPFL
SUEDILE Auguste / Mairie Ajoupa-Bouillon
TAÏLAMÉ Joëlle / ADUAM
TELGA David / CACEM
THÉODOSE Damien / ADUAM
THOMAS Lara / CAP Nord
VERNIER Jean-Louis / DEAL
VIGILANT Annabelle / ADEME
WITE Mathilde / ADUAM
ZIRCON Audrey / EPFL
ET toute l'équipe de l'ADUAM

INTERSCOT-SAR MARTINIQUE

Directrice de Publication : Joëlle Taïlamé
Retranscription des textes des intervenants et rédaction:
Mathilde Wite – Olivia Ursulet - Christophe Denise
Crédits photos : Christophe Denise ; Photothèque ADUAM
Caricatures : François Gabourg
Conception graphique : Emphase (denis.leclerc75@gmail.com)
Mise en page : Emphase – Suzelle Hecht (ADUAM)
Impression : ADUAM • DREAM PRINT

3, rue Schoelcher 97200 Fort-de-France
Tél.: 0596 71 79 77 · Fax : 0596 72 59 27
www.aduam.com





INTERSCOT-SAR

MARTINIQUE



PROGRAMME PARTENARIAL DE L'ADUAM