

La Martinique est, à la fois, le département d'outre mer le moins étendu (1 128 km²) et celui où la proportion de ménages possédant au moins une voiture est la plus forte (69,8 %). L'exiguïté du territoire et la croissance du parc automobile alimentent ainsi la saturation du réseau routier martiniquais. La périurbanisation amorcée depuis une vingtaine d'années et l'existence de pôles d'emploi concentrés accentuent cet encombrement des voies de circulation. La difficulté des déplacements intérieurs peut apparaître comme un frein à l'activité économique de l'île, en sus des nombreuses nuisances environnementales qu'engendre la congestion routière.



Aussi, l'organisation du transport collectif urbain et interurbain constitue-t-elle un véritable enjeu de développement pour la Martinique. Si les premières réponses des pouvoirs publics sont prioritairement apportées aux zones les plus attractives en termes économiques, les collectivités locales, l'Etat et l'Europe poursuivent leurs efforts afin d'organiser un réseau de transport collectif efficace sur l'ensemble du territoire. Les prochaines années seront notamment marquées par l'avènement du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et par le développement du transport interurbain maritime.

1- Premier enjeu : désengorger un réseau routier encombré

Un parc automobile croissant et une prépondérance du transport individuel

En Martinique, le parc automobile est estimé à près de 200 000 véhicules¹. Il n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années de sorte que, d'après la dernière enquête annuelle de recensement de l'Insee, 69,8 % des ménages martiniquais possédaient une voiture en 2005, contre 64 % en 1999. La Martinique est d'ailleurs le département d'outre-mer dans lequel la proportion de ménages ayant deux voitures ou plus est la plus élevée : elle atteint 20,5 % contre 19 % à la Réunion, 18,6 % en Guadeloupe et 15,8 % en Guyane. Néanmoins, cette proportion demeure inférieure à la moyenne nationale (32,5 %).

Proportion des ménages possédant au moins une voiture

en %		Martinique	Guadeloupe	Guyane	Réunion	France entière
1999	Ménages ayant au moins une voiture	64	58,5	55,7	63,2	78,7
	Ménages ayant au moins deux voitures	17,3	14,5	13,9	13,9	29,9
2005	Ménages ayant au moins une voiture	69,8	64,4	55,3	69,2	80,1
	Ménages ayant au moins deux voitures	20,5	18,6	15,8	19	32,5

Source : Insee

Selon l'enquête de l'Insee relative au budget des familles de 2001, le transport automobile représente 9,9 % de la dépense annuelle moyenne des ménages en Martinique, soit un niveau équivalent à celui enregistré en Guadeloupe. C'est le quatrième poste de dépense après l'alimentation, le logement et le remboursement d'emprunts bancaires. La part des dépenses liées à l'automobile est particulièrement élevée chez les jeunes de moins de 35 ans (12,7 %).

En moyenne, entre 1996 et 2006, le rythme annuel d'immatriculation de véhicules particuliers neufs s'élève à 13 692 dans l'île, avec un pic en 2005, année au cours de laquelle plus de 14 700 immatriculations ont été enregistrées. Au cours des cinq dernières années, elles ont progressé de 1,9 % en moyenne annuelle contre 1,4 % en Guadeloupe et - 2,3 % au niveau national.

En parallèle, sur la même période, la consommation de gazole destiné à l'approvisionnement des véhicules augmente de 6,3 % en moyenne chaque année et celle

¹ Il est difficile d'évaluer avec précision la taille du parc automobile car les voitures déposées à la casse par leur propriétaire ne font pas systématiquement l'objet d'une démarche réglementaire visant à les exclure du stock de véhicules en circulation. Il est néanmoins possible de l'estimer à partir de la durée de vie moyenne des voitures et des immatriculations.

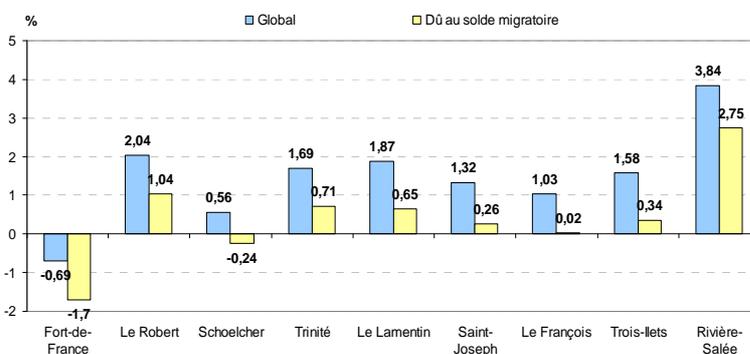
de super sans plomb de 4,1 %. Elle atteint respectivement 114,7 et 119 milliers de tonnes métriques en 2006, contre 84,5 et 98,2 milliers de tonnes métriques en 2001.

Une concentration des activités économiques au centre de l'île et une périurbanisation croissante

L'agglomération-centre (Fort-de-France, Schœlcher, Saint-Joseph et Lamentin) concentre les deux tiers de la population, les trois quarts des emplois et s'étend sur moins du tiers du territoire. Par ailleurs, cette zone abrite deux infrastructures d'envergure, le port et l'aéroport et six des huit hypermarchés de l'île. Représentant 33,1 % de la valeur ajoutée, l'administration publique, premier employeur de la Martinique², concentre également la majorité de ses activités dans l'agglomération-centre. Celle-ci constitue ainsi le « poumon » socio-économique de l'île. Le trafic routier en direction ou à l'intérieur de la conurbation foyalaise pour les motifs de « travail », « services administratifs » ou « achats » est donc particulièrement dense.

L'intensité des déplacements vers le centre est accentuée par le constat d'un dépeuplement de Fort-de-France, particulièrement important au cours de la décennie quatre-vingt-dix, au profit des communes de la conurbation foyalaise et du Sud de l'île. La ville chef-lieu a perdu plus de 6 000 habitants (- 6 %) entre 1990 et 1999 tandis que les communes périurbaines, les communes du Centre Atlantique mais également celles du Sud voyaient leur population s'accroître. Parmi les plus dynamiques, Rivière Salée, le Robert, le Lamentin, Trinité et les Trois-Ilets ont enregistré des taux de croissance démographique respectifs de + 40,2 %, + 19,9 %, + 18,1 %, + 16,2 % et + 15,1 %. Dans la plupart de ces communes, la croissance annuelle moyenne de la population due au solde migratoire est supérieure à 0,5 %. Certaines tendent même à devenir des « villes-dortoirs », constituant quotidiennement des points névralgiques en matière de trafic automobile aux heures d'aller et de retour du travail.

Croissance démographique annuelle moyenne entre 1990 et 1999



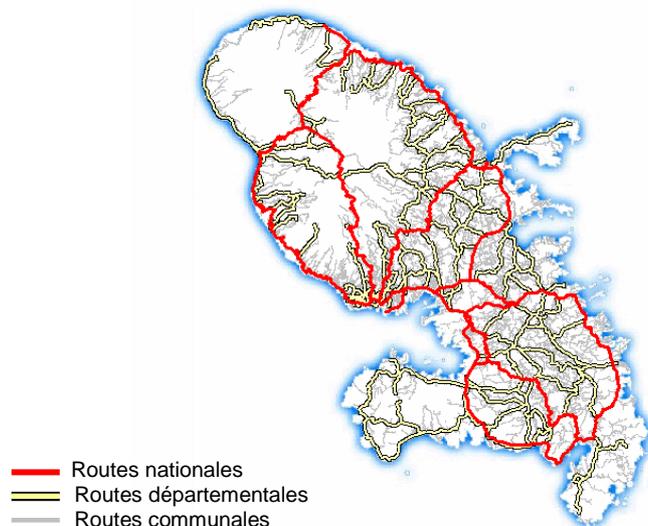
Source : Insee

Compte tenu de cette concentration géographique des activités économiques et de l'occupation du territoire, plus de 100 000 véhicules convergent chaque jour vers l'agglomération foyalaise (Fort-de-France, Lamentin, Schœlcher).

Un réseau routier saturé

La Martinique s'étire sur un espace de 1 128 km² sur lequel se déploient environ 2 000 km de voies routières. Le réseau routier affiche un ratio de 506 km de voiries pour 100 000 habitants, contre 582 km en Guadeloupe. Le réseau national (340 km), qui relève de la compétence du Conseil Régional depuis le 1^{er} janvier 2003, représente une infrastructure majeure de la Martinique, puisque la RN1 relie Fort-de-France à Basse Pointe, en passant par le Centre Atlantique (Trinité), la RN2 relie Fort-de-France à Saint-Pierre via le littoral caraïbe et la RN5 relie le Lamentin à la commune du Marin, en passant par Ducos. Le réseau départemental s'étend, quant à lui, sur 632 km comprenant 12,6 km de voie rapide urbaine sur la RD41 (la « rocade ») permettant de contourner Fort-de-France.

Cartographie du réseau routier de la Martinique



— Routes nationales
— Routes départementales
— Routes communales

Source : Système d'information géographique de la Martinique (SIGMA) – Conseil Général

Compte tenu de l'accroissement continu du parc automobile, le réseau routier martiniquais arrive progressivement à saturation. Selon le Service des Routes et des Transports de la Région, la congestion du trafic routier est observée sur plusieurs axes dont les portions les plus embouteillées sont :

- l'A1³, entre l'échangeur de Dillon et le Canal du Lamentin (103 000 véhicules par jour en moyenne),
- la RN5, entre l'aéroport et l'échangeur de Carrère (70 500 véhicules par jour en moyenne), mais également entre l'échangeur de Carrère et celui de Ducos (66 600 véhicules par jour en moyenne),
- l'A1, entre l'échangeur du canal du Lamentin et l'aéroport (57 500 par jour en moyenne).

Par ailleurs, la rocade de Fort-de-France, particulièrement fréquentée dans les deux sens, est un véritable point d'engorgement entre la zone de Dillon et la commune de Schœlcher, aussi bien en début qu'en fin de journée. Le trafic y est estimé à plus de 90 000

² D'après le dernier recensement complet de l'Insee en 1999, le secteur tertiaire non marchand emploie 40,3 % des actifs occupés en Martinique.

³ L'autoroute A1 relie Fort-de-France au Lamentin. Elle démarre dans la continuité de la RD41, vers le quartier Dillon, et s'arrête au niveau de l'échangeur de l'Aéroport du Lamentin.

véhicules par jour. Les embouteillages y sont réguliers. La survenance d'autres événements (accidents, travaux...) est de nature à accentuer les ralentissements. Le Nord de l'île connaît également quelques points névralgiques comme la portion de la RN2 entre Case Pilote et Schœlcher.

Face à cette saturation du réseau routier, les collectivités locales tentent de fluidifier autant que possible le trafic. Compte tenu de la forte attractivité de la conurbation foyalaise, une première solution consiste à créer des espaces destinés au stationnement des automobiles à l'image de l'ouverture en 2007 du parking souterrain de Perrinon, à Fort-de-France, d'une capacité de 640 places.

Une autre solution consiste à développer les voies de circulation. Une phase d'élargissement de la plateforme routière a ainsi été entreprise par le Conseil Régional sur l'A1 et, à compter de novembre 2007, la portion « Dillon – Canal du Lamentin » offre à ses usagers trois voies de circulation. La même démarche est engagée sur la RN5 entre la commune de Rivière-Salée et l'aéroport, l'objectif étant une mise à deux fois deux voies de l'ensemble de cette route d'ici 2008. La RN2, entre les communes de Trinité et du Lamentin devrait connaître une évolution similaire. Sur les autres axes, des créneaux de dépassement sont installés afin d'augmenter la capacité d'écoulement du flux de véhicules.

Parallèlement, le Conseil Général de la Martinique a développé un projet de comptage routier mesurant la densité du trafic routier sur le réseau départemental (nombre de véhicules et vitesse pratiquée). Les données de comptage routier sont utilisées dans le cadre d'études de modernisation du réseau et d'opérations de « e-guidage » en période de pointe (rentrée scolaire, par exemple).

Néanmoins, compte tenu de l'importance du trafic et de l'exiguïté du territoire, la multiplication des voies ne saurait constituer l'unique solution.

La conjonction des phénomènes précités pose la problématique du transport collectif interurbain en Martinique. L'enjeu est d'autant plus important que la congestion des réseaux routiers génère une multitude d'effets néfastes soulevés lors du Grenelle de l'environnement intervenu en Martinique en octobre 2007 : pollution, bruit, gaspillage énergétique, élévation des coûts socio-économiques, accidents... Aussi, la question de l'organisation du transport collectif concentre-t-elle les efforts de l'ensemble des collectivités locales. Leurs actions ont pu conduire au cours de la dernière décennie à des améliorations plus ou moins marquées.

2- Etat des lieux du transport collectif ⁴: une organisation en marche, une desserte améliorée mais qui reste à optimiser

Une organisation à la mesure de l'attractivité des communes de l'île

Les communes de l'agglomération-centre (Fort-de-France, Schœlcher, Saint-Joseph et Lamentin) représentent de véritables points névralgiques en terme de transport. Aussi, plusieurs acteurs interviennent-ils pour développer le transport collectif de personnes dans cette zone, tels la Communauté d'agglomération du centre de la Martinique (Cacem) et le Conseil Général de la Martinique, autorités organisatrices du transport urbain et interurbain. L'agglomération-centre, forte d'environ 175 000 habitants, affiche le développement le plus avancé en matière de transport collectif. Elle dispose notamment d'un véritable réseau de bus et d'infrastructures modernes⁵.

Le Sud de l'île est en pleine phase de construction dans le domaine du transport interurbain. Depuis quelques années, cette zone enregistre une croissance démographique et une activité économique significatives. En conséquence, la problématique liée au transport collectif est posée. La Communauté d'agglomération de l'espace sud de la Martinique (CAESM), qui regroupe 12 communes et près de 105 000 habitants, possède, depuis le 1^{er} janvier 2006, la compétence d'organiser les transports urbains sur le territoire communautaire. La zone est actuellement desservie par un réseau de 32 lignes de transports interurbains géré par le Conseil Général, dont plus de la moitié (56 %) possède un point d'arrivée au sein de l'agglomération-centre.

Le Nord de l'île apparaît, quant à lui, relativement enclavé en particulier sur le littoral caraïbe. Représentant près de la moitié de la surface de la Martinique, le territoire de la Communauté des communes du Nord (CCNM), qui concentre 18 communes et plus de 108 000 habitants, est scindé en deux : la zone rurale à l'extrême nord cohabite avec un espace urbain en développement s'étendant principalement dans le centre atlantique (Robert, Trinité, Sainte-Marie). Si ce dernier présente une activité économique croissante et attire une population désireuse de s'installer dans l'aire urbaine de Fort-de-France, les communes du « Grand Nord » se sont dépeuplées au cours des dernières décennies et s'organisent pour la plupart autour de l'activité agricole. Ces évolutions économiques et démographiques rendent difficile l'organisation du transport dans cette région de l'île comportant des voies intérieures peu nombreuses. En conséquence, le trafic routier est particulièrement dense sur la RN1 à proximité du Robert et de Trinité tandis que les déplacements à l'intérieur même du territoire communautaire de la CCNM sont peu nombreux. Le premier constat s'explique par l'importance des déplacements domicile-travail entre le centre atlantique et l'agglomération-centre : le nombre d'actifs quittant quotidiennement la première zone pour aller travailler dans la seconde est estimé à 5 750.

⁴ Dans cette section, la présentation du transport collectif est basée sur un découpage du territoire martiniquais selon les structures à fiscalité propres existantes : Communauté d'agglomération du centre de la Martinique (CACEM, 4 communes), Communauté d'agglomération de l'espace sud de la Martinique (CAESM, 12 communes), Communauté des communes du nord de la Martinique (CCNM, 18 communes).

⁵ Voir, à ce sujet, la sous-section suivante (page 4).

Au total, 41 lignes interurbaines desservent le territoire de la CCNM, dont 29 avec un point d'arrivée dans l'agglomération-centre. Au sein de ce réseau, 11 lignes réalisent la jonction entre le Centre Atlantique et le Centre Agglomération. La CCNM ne dispose pas encore de la compétence en matière d'organisation du transport.

Le cadre réglementaire et les acteurs en matière d'organisation des transports publics

Repères législatifs relatifs à l'organisation du transport public

1982 – 1983, loi de décentralisation :

L'organisation des transports urbains relève de la responsabilité des communes ou des structures intercommunales (hors région parisienne).

30 décembre 1982, loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) :

Loi fondamentale d'organisation des services publics de transport instaurant un droit au transport permettant de « se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, ainsi que de coûts pour la collectivité ».

29 janvier 1993, loi « Sapin » :

Les autorités organisatrices (hors Ile de France) sont contraintes d'organiser des mises en concurrence pour la passation de leurs contrats de délégation de service public. Les contrats sont passés pour une durée limitée et confèrent en général à leur titulaire un droit exclusif d'exploitation du réseau de transport urbain.

30 décembre 1996, loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) :

L'instauration d'un plan de déplacement urbain (PDU) dans les villes de plus de 100 000 habitants est rendue obligatoire. Ce plan vise la réduction de l'usage de la voiture particulière au profit des transports publics, de la marche et du vélo.

13 décembre 2000, loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) :

Le PDU devient un outil de planification entrant dans le cadre d'une politique globale de mobilité.

Autorités organisatrices de transport terrestre de personnes

Communes et communautés de communes :

Elles sont les autorités organisatrices des transports urbains. Elles assurent l'exploitation du réseau soit en régie, soit par le biais de délégation consenties à des sociétés privées. Les villes de plus de 10 000 habitants peuvent constituer des périmètres de transport urbain (PTU) à l'intérieur desquels est assurée la coordination des transports.

Conseil Général :

Il est compétent pour l'organisation des transports publics en dehors des PTU. Il est donc une autorité organisatrice des transports non urbains (AOTNU). En Martinique, il est en charge de l'organisation des lignes interurbaines par autocars et taxis collectifs.

Conseil Régional :

Conformément au décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains et non urbains de personnes, des services réguliers non urbains d'intérêt régional peuvent être créés dans les régions d'outre-mer, dès lors qu'ils assurent des dessertes majeures essentielles au développement économique.

L'article 4433-21-1 de la loi programme pour l'outre-mer précise que les régions d'outre-mer, en tant qu'autorités organisatrices des transports collectifs d'intérêt régional, sont compétentes pour créer et exploiter des infrastructures de service ferroviaire ou transport guidé.

Un réseau de bus urbain et interurbain fonctionnel dans le centre-agglomération

La Cacem est l'autorité organisatrice du transport urbain dans les quatre communes qui la composent. Initialement, la Cacem identifiait plusieurs déséquilibres dans l'organisation du transport au sein du territoire communautaire : un nombre limité de points de convergence des lignes en place (principalement le Boulevard du Général de Gaulle, la Pointe Simon et la Place d'Armes), une moindre coordination entre le transport collectif urbain et le transport collectif interurbain, une offre peu lisible, un empilement de lignes, une inégalité des secteurs desservis...

Pour pallier ces faiblesses, les projets d'amélioration du déplacement des personnes au sein du territoire communautaire sont consignés dans un document de planification, le Plan de déplacement urbain (PDU), approuvé en décembre 2003 pour une mise en œuvre dès janvier 2004. Cet outil comporte notamment une phase d'unification et de hiérarchisation de la desserte en transports en commun à l'intérieur de l'agglomération. Aussi, dès 2005, la Compagnie Foyalaise de Transport Urbain (CFTU) s'est vue confier la délégation de service public en matière de transport par la Cacem. Cette société d'économie mixte exploite le réseau sous le nom commercial « Mozaik » depuis le 1^{er} janvier 2006 pour une période de dix ans. L'agglomération est desservie par 47 lignes numérotées, avec chacune des horaires et une fréquence de passage adéquats, dont une trentaine intra-urbaines. Elles se répartissent selon trois niveaux : les lignes structurantes (avec une fréquence de passage de 10 à 15 minutes), les lignes complémentaires (de 15 à 30 minutes) et les lignes locales (de 30 minutes à une heure).

Le transport interurbain terrestre hors centre-agglomération : taxis collectifs et autocars

En excluant les lignes de l'agglomération-centre, la Martinique est parcourue par 73 lignes interurbaines : 47 sont assurées par des taxis collectifs et 26 par des autocars.

Les taxis collectifs sont constitués de véhicules comprenant moins de dix places, exploités, le plus souvent, par des entrepreneurs individuels. L'île compte près de 500 transporteurs par taxis collectifs, contre une centaine d'autocars. La capacité du réseau routier interurbain (hors lignes gérées par la Cacem) est ainsi estimée à 5 700 places.

Le réseau de minibus indépendants dit « taxicos » souffre depuis plusieurs années d'un défaut d'organisation : fonctionnement selon le mode du « départ à plein », absence d'horaires, fréquence de passage aléatoire, durée d'attente variable. De plus, la répartition des lignes ne coïncide pas toujours avec la structure géographique de l'urbanisation et de l'emploi.

Face à ce constat, la collectivité départementale a lancé, au début des années 2000, un plan de modernisation dont l'objectif est d'améliorer la qualité du service en adaptant l'offre de transport interurbain. Ce plan comprend notamment un volet relatif à la restructuration de la profession, marqué par un dispositif d'aide à la cessation d'activité pour les transporteurs âgés de 65 ans et plus ou étant dans l'impossibilité médicale de poursuivre leur activité. Ce dispositif, visant à réduire le nombre de taxis collectifs, a permis de financer le départ à la retraite de 286 exploitants entre 2001 et 2005.

Toujours dans une optique de restructuration, le Conseil Général a engagé un travail visant à inciter les exploitants à se regrouper, l'objectif étant de parvenir à un nombre maximum de 5 groupements. Cette démarche devrait aboutir au cours de l'année 2008, le renouvellement de la convention signée entre la collectivité départementale et les transporteurs interurbains terrestres de personnes étant programmé pour la fin de l'année 2007⁶.

Le transport interurbain maritime

Le transport collectif maritime, qui pourrait constituer une alternative à la voie terrestre, reste marginal dans l'île. L'une des raisons à ce faible développement réside en l'absence d'une autorité organisatrice pour ce type de transport. En effet, le cadre législatif actuel ne désigne pas explicitement une personne publique légitimement compétente en matière d'organisation du transport public maritime.

La seule liaison interurbaine maritime notable en terme d'organisation en Martinique est celle reliant les Trois-Ilets à Fort-de-France. Deux compagnies permettent le transport quotidien de près de 3 000 passagers.

Par ailleurs, au cours du mois de juillet 2007, la collectivité départementale a mené une démarche d'expérimentation de la liaison maritime Saint-Pierre – Fort-de-France, en mettant en place trois allers-retours quotidiens les mercredis, samedis et dimanche.

La construction d'infrastructures dédiées au transport collectif

La Martinique bénéficie de nombreuses infrastructures liées au transport collectif de personnes. A fin 2006, l'île compte 8 gares routières et une gare multimodale sise à la Pointe Simon. Reflet de la politique de modernisation du transport entreprise au sein de l'agglomération foyale par le Conseil Général de la Martinique, cette gare multimodale dont le coût de construction s'est élevé à près de 30 millions d'euros constitue un véritable pôle d'échange entre les usagers des transports terrestres (urbains et interurbains) et maritimes. Ouverte en 2003 pour le transport terrestre (bus et taxis collectifs), elle a pu accueillir les navettes maritimes dès juillet 2004. Les prochaines gares routières du Vauclin et du Saint-Esprit, ainsi que le projet d'une gare multimodale aux Trois-Ilets⁷, viendront compléter ces installations.

Par ailleurs, de nombreux points d'arrêts pour transports collectifs (PATCO) sont progressivement aménagés. Le Conseil général en gère 646 et la Cacem compte 370 abris-voyageurs sur son territoire.

Au cours de la dernière décennie, de nombreux projets ont été entrepris par les pouvoirs publics en matière de transports collectifs. Parmi eux, le plus marquant ayant abouti demeure la mise en place d'un véritable réseau de transport urbain dans l'agglomération-centre. Pour autant, les efforts se poursuivent pour optimiser la desserte sur l'ensemble du territoire et favoriser le développement économique de l'île.

3- Perspectives : quelques projets d'envergure

Le Transport en Commun en Site Propre

Visant à réduire l'engorgement des routes en Martinique, les pouvoirs publics ont lancé en 2003 la mise en place du Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Il s'agit d'un projet de modernisation du transport fédérant le Conseil Régional, l'Europe, le Conseil Général, l'Etat et la Cacem.

⁶ L'exploitation des lignes de transport par les taxis collectifs s'inscrit dans le cadre de la convention signée le 25 août 1990 entre le Conseil Général et les transporteurs. Cette convention a été remise en cause en janvier 1993 avec la promulgation de la loi Sapin, obligeant la collectivité départementale à établir une délégation de service public. En 2006, l'appel d'offres lancé par le Conseil Général de la Martinique est demeuré infructueux en raison notamment de la relative complexité des formalités administratives de candidature. Une prorogation de la convention signée en 1990 permet ainsi aux taxis collectifs d'exploiter les lignes de transport jusqu'au 31 décembre 2007. A cette date, les 496 licences des taxis collectifs recensées en Martinique arriveront à terme.

⁷ Voir, à ce sujet, la partie 3 de la présente note (page 6).

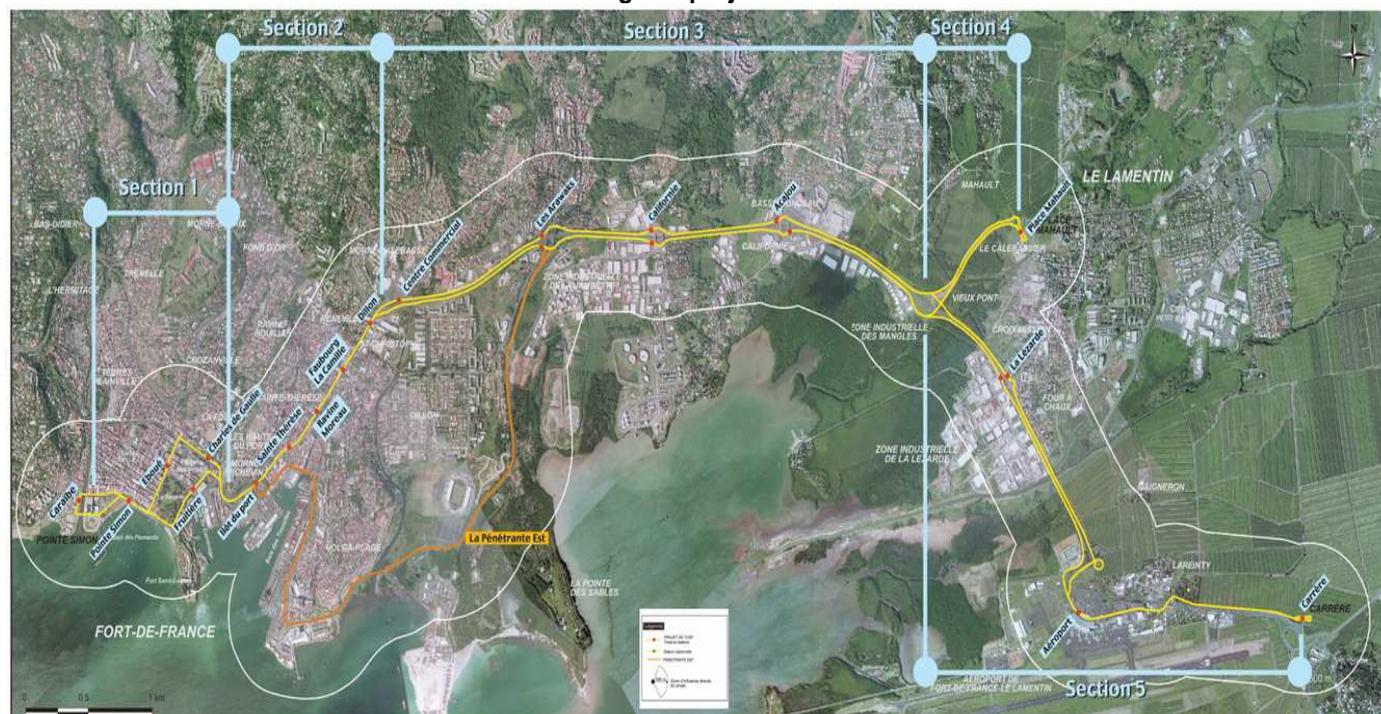
Cette opération consiste à réaliser 13,9 km de voie en site propre entre Fort-de-France et le Lamentin sur lesquels fonctionneront deux lignes de tramway sur pneus (Pointe Simon – Mahault et Pointe Simon – Carrère). A terme, 22 tramways sur pneus pourront transporter 2 700 voyageurs par heure entre les 16 stations prévues et les trois pôles d'échange (Pointe Simon, Mahault, Carrère). Le service fonctionnera entre 5 heures et 22 heures, avec une moyenne d'un véhicule sur chaque ligne toutes les 6 minutes. Le TCSP permettra de relier la Pointe Simon à Mahault en 19 minutes et la Pointe Simon à Carrère en 26 minutes. L'actuel tracé du TCSP est scindé en cinq sections.

Tracé du TCSP

	Parcours	Distance	Principales caractéristiques
Section 1	Pointe Simon - Boulevard du Général de Gaulle	1,55 km	- Comporte le pôle d'échange de la Pointe Simon (gare multimodale)
Section 2	Avenue Maurice Bishop	1,95 km	- Commence à la Place François Mitterrand - Génère deux difficultés majeures : emprise foncière difficile et réseau souterrain d'assainissement important
Section 3	Dillon - Canal du Lamentin	4,6 km	- Comporte un système de feux tricolores permettant la jonction entre l'avenue Maurice Bishop et l'autoroute - Pose le problème des échangeurs routiers (Pointe des sables, Californie et Acajou)
Section 4	Canal du Lamentin -Mahault	1,15 km	- Comporte un viaduc d'une longueur de 160 mètres
Section 5	Canal du Lamentin - Carrère	4,65 km	- Possède un point d'arrêt devant l'aéroport

Source : Syndicat Mixte du TCSP

Image du projet TCSP



Source : Syndicat Mixte du TCSP

Parallèlement, deux parkings d'une capacité d'environ 470 et 130 places, situés respectivement à Carrère et Mahault, seront construits afin de permettre aux automobilistes d'accéder au TCSP.

Afin de répondre aux exigences européennes en la matière, une structure commune, le Syndicat Mixte du TCSP, regroupant le Conseil Régional, le Conseil Général et la Cacem, a été créée pour assurer la maîtrise d'ouvrage. Le coût du « projet TCSP » qui s'élève à 245,8 millions d'euros est partagé entre la Région (124,9 millions d'euros), l'Union Européenne (88,5 millions d'euros), le Département (15,2 millions d'euros), l'Etat (11 millions d'euros), la Cacem (4 millions d'euros) et le Syndicat Mixte du TCSP (2,3 millions d'euros).

La livraison du TCSP est prévue en 2011-2012. Les prévisions font état d'une fréquentation journalière de ce nouveau moyen de transport de plus de 55 000 voyageurs en 2015.

[Insertion d'un site propre dans la commune du Lamentin](#)

Ce projet, mené conjointement par le Conseil Général et la Cacem, vise à insérer un site propre latéral de part et d'autre de la route départementale numéro 3 dans la commune du Lamentin. Il s'inscrit dans le cadre du développement de la zone d'activité de Mangot-Vulcin qui accueille la nouvelle cité hospitalière. Le coût total du projet s'élève à 5 millions d'euros. Les travaux devraient débuter en 2008.

[La gare multimodale de Vatable aux Trois-Ilets](#)

A compter de la fin de l'année 2007, des travaux devraient être réalisés en vue d'aménager, en face de la Baie de Fort-de-France, une gare maritime et routière dans le Sud de l'île. Le site retenu étant « Vatable » aux Trois-Ilets,

l'équipement programmé est d'ores et déjà inscrit au Plan local d'urbanisme (PLU) de la commune et au Schéma d'aménagement régional (SAR).

Cette gare, qui relève de la compétence du Conseil Général, accueillera la desserte des communes des Trois-Ilets, Rivière Salée, Anses d'Arlet, Diamant et Sainte-Luce. Elle possédera 40 places destinées au transport collectif routier et constituera le point de départ de navettes maritimes en direction de Fort-de-France. Les automobilistes du Sud bénéficieront d'un accès facile et rapide à cette gare par le biais de la route départementale 7 et un parc de stationnement relais d'environ 500 places. Le Conseil Général prévoit également l'aménagement d'espaces réservés à une fonction commerciale, une esplanade piétonne, un lieu d'attente et des locaux pour la billetterie.

Le coût du projet est estimé à 6 millions d'euros. Les travaux devraient s'achever en 2009.

Le transport collectif en Guadeloupe

La réorganisation du transport interurbain de passagers en Guadeloupe s'inscrit dans une dynamique identique à celle poursuivie en Martinique.

Une Enquête Ménages Déplacements (EMD), réalisée dans l'agglomération pointoise en 2006, a permis d'effectuer des comparaisons avec d'autres agglomérations et d'évaluer l'importance du trafic automobile dans cette zone.

La validation d'un Plan de déplacement urbain (PDU) pour la conurbation Centre de la Guadeloupe est prévue pour l'année 2008. L'objectif premier de ce plan est d'alléger la circulation routière dans les communes de Pointe-à-Pitre, Baie-Mahault, Abymes et Gosier en créant des transports collectifs urbains.

Dans le cadre d'une réforme entamée en 2005, le Conseil Général de Guadeloupe favorise le développement du transport collectif par la création de gares routières, l'attribution d'une aide forfaitaire aux professionnels souhaitant cesser leur activité et la volonté de regroupement des petits transporteurs.

Cette réforme favorise la coopération régionale : une délégation d'élus de Guadeloupe s'est rendue en Martinique au cours de l'année 2006 afin d'évaluer sur le terrain les systèmes de billetterie mis en place au Gros Morne et à Ducos et ainsi évaluer la possible transposition du dispositif en Guadeloupe.

La création d'un « parking de dissuasion » à Fort-de-France

Des parkings de dissuasion sont aménagés par la Cacem. L'un des plus importants se situe en périphérie de la ville de Fort-de-France, au Stade Pierre Alier de Dillon. L'objectif est de favoriser l'utilisation des transports en commun pour accéder à Fort-de-France. Cette construction devrait notamment inciter une partie des personnes travaillant au centre-ville à laisser leurs véhicules en périphérie.

La volonté de développer le transport maritime

En dépit de l'absence d'un cadre législatif précis en matière d'organisation du transport public maritime intérieur, plusieurs projets sont en cours visant à développer ce moyen de transport.

Dans la perspective du développement du transport maritime dans la zone Nord-Caraïbe, la construction de plusieurs quais destinés à l'accostage de navires de transport de passagers est programmée. Ainsi, l'aménagement d'un quai et d'un terre-plein pour l'accueil de passagers sur le port de pêche de la commune de Case-Pilote a débuté au cours du troisième trimestre 2007. Le port de pêche de Grand-Rivière pourrait connaître une évolution similaire en 2008.

Un partenariat entre la Cacem et la Caesm relatif au projet de mise en place d'un véritable service public de transport maritime est engagé. Il devrait permettre aux habitants des communes du Sud de bénéficier d'un service efficace en direction du Centre.

Par ailleurs, la Cacem envisage l'aménagement d'un port maritime sur le site de Port Cohé au Lamentin. Il offrirait une liaison avec l'Etang Z'abricots, la Pointe Simon et le bourg de la commune de Schœlcher.

Parallèlement, le Conseil Régional a lancé une étude de faisabilité pour la mise en place d'un service public de transport maritime de passagers.

Enfin, plus en amont, une réflexion sur la mise en place d'une autorité organisatrice du transport maritime est menée. En particulier, la création d'une autorité organisatrice unique du transport interurbain aussi bien terrestre que maritime est envisagée.

La problématique du transport urbain et interurbain est identifiée comme l'un des leviers du développement économique de la Martinique. Elle soulève des questions relatives à l'accessibilité des zones les plus dynamiques de l'île et d'élévation continue des coûts liés aux déplacements intérieurs. En y adjoignant une dimension environnementale, la réponse apportée à une croissance forte du trafic routier constitue un véritable défi pour les pouvoirs publics. Les différents chantiers en cours devraient conduire à une amélioration significative du transport intérieur de personnes d'ici dix à quinze ans.