

## Question spécifique sur la France : la France : mobilités , transports et enjeux d'aménagement

### ADAPTATION DES PROGRAMMES :

### MOBILITÉS TRANSPORTS ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT EN MARTINIQUE

Auteurs : Christine PIERRE-CHARLES et Lorian ZACHARIE

#### ARTICULATION DE LA QUESTION SPÉCIFIQUE SUR LA FRANCE AVEC LE THÈME

La problématique du thème 3 « **des mobilités généralisées** », est centrée sur les formes, les acteurs et les impacts territoriaux des migrations et des mobilités internationales croissantes. **La question spécifique sur la France** permet de **centrer la réflexion sur les mobilités** (quotidiennes, saisonnières ou encore ponctuelles) qui ont lieu au sein d'un État riche et développé, **leurs conséquences sur l'organisation des territoires et leurs évolutions**. Cette réflexion sur les mobilités est fortement liée à **la question des transports et des réseaux numériques de communication** dont la configuration met en évidence les facteurs de différenciation spatiale (concurrence des territoires/ distance-temps). Elle interroge les **finalités de l'aménagement des territoires à toutes les échelles dans le cadre de la continuité territoriale**, de l'insertion européenne et de **la transition vers des mobilités respectueuses de l'environnement**.

#### ADAPTATION DES PROGRAMMES :

##### Mobilités transports et enjeux d'aménagement en Martinique

**Pour la Martinique** : on étudie les mobilités, les transports et les enjeux d'aménagement de la région du lycée.

**Les mobilités comprennent l'ensemble des déplacements effectifs ou potentiels permettant aux individus de parcourir l'espace et de changer de lieu**. Les nouveaux champs de la géographie dans la ligne des "mobilités Studies" du sociologue John URRY proposent de penser le monde social comme mobile en raison de l'accroissement des mobilités individuelles, et analysent les déplacements humains de plus en plus en termes de pratiques spatiales et de capacité à se déplacer.

À l'échelle de la Martinique, l'évolution vers une société de plus en plus mobile pose des enjeux spécifiques en matière de transport, d'aménagement du territoire et de continuité territoriale dans un espace insulaire. **Cette étude se limite à l'analyse des mobilités quotidiennes et résidentielles (pour les études ou le travail)**, les mobilités touristiques faisant l'objet d'une fiche ressource spécifique.

**Les mobilités quotidiennes en Martinique se sont diversifiées et intensifiées** : Selon l'ADDUAM (Agence de Développement Durable et d'Urbanisme et d'Aménagement de Martinique), en janvier 2018, la Martinique compte plus d'un million de déplacements quotidiens (voiture, marche, transport en commun, vélo, 2 roues). La voiture est utilisée par 74% des Martiniquais, 9% utilisent les Transports en

Commun en 2014, 15% la marche à pied. La durée des déplacements est courte, en moyenne 1heure 07 par jour et sur des distances moyennes d'environ 7km, ce qui correspond aux mobilités pendulaires des navetteurs et aux mobilités quotidiennes à l'échelle du bassin de vie, souvent en chaînage de déplacements (domicile , travail , achat ,éducation , loisirs...).

L'usage quasi exclusif de la voiture et l'étalement urbain entraînent l'allongement de la portée des déplacements en Martinique : selon l'OT2M (Observatoire Territorial des Transports de la Martinique), en 2015, 53% des actifs travaillent hors de leur commune de résidence. Les flux de **navetteurs** se concentrent essentiellement sur Fort-de-France et Le Lamentin qui attirent plus de la moitié des actifs, en raison de la concentration des emplois dans le centre de l'île. Neuf navetteurs sur dix se déplacent en voiture (moyen de transport utilisé par 74% des Martiniquais) .

**Les profils des individus mobiles permettent d'étudier la variété des durées, des distances, des modes de transports et de rendre compte de la motilité** (la capacité à se déplacer), **reflet des inégalités socio-économiques au sein des populations et des territoires**. Les hommes se déplacent un peu plus que les femmes pour aller travailler : la part des navetteurs parmi les hommes est supérieure d'1,4 point à celle des femmes. Les personnes vivant seules, notamment les retraités isolés, ou celles à la tête de familles monoparentales sont les moins mobiles. Les usagers des transports doux, comme le vélo sont essentiellement des personnes scolarisées jusqu'au bac (à 65%), tandis que la marche à pied est pratiquée sur de courtes distances par une population jeune, les chômeurs et une faible part de travailleurs à temps plein (INSEE).

En Martinique, la faiblesse des alternatives modales, l'insuffisance et l'irrégularité de la desserte de certaines zones rurales, le coût des transports, accentuent les inégalités. La mobilité ne concerne pas tout le monde et constitue un des enjeux de l'aménagement du territoire dans un objectif d'équité sociale et territoriale.

**Cette réflexion sur les mobilités est fortement liée à la question des transports et des réseaux numériques de communication** . En permettant le transfert des personnes et des biens d'un lieu à un autre, les transports sont des outils privilégiés des mobilités et de l'aménagement de l'espace. Ils contribuent aux différentes façons d'habiter les lieux. **Ce sont des marqueurs de territoires** et des facteurs de leur mise en réseau.

Dans le cadre des mobilités, **les transports (terrestres et aériens) sont porteurs de multiples enjeux particulièrement dans les îles , et se placent au cœur de politiques territoriales**.

D'une longueur de 2400 km , le réseau routier de la Martinique a une organisation radiale. La RN1 (Atlantique) et la RN2 (Caraïbe), qui mènent à Fort-de-France, supportent une grande part du trafic. Entre 2000 et 2014, l'utilisation de la voiture à l'intérieur des communes de la CACEM plus Ducos a fortement progressé avec une réorganisation des flux au bénéfice des communes périphériques de Fort-de-France. Les axes routiers subissent un fort encombrement aux heures de pointe ce qui contribue à la dégradation des conditions de vie des habitants, pénalise la vie économique de l'île et nourrit des représentations négatives de l'accès aux lieux de la vie locale .

Afin de répondre aux problématiques de la saturation du réseau, les collectivités territoriales ont initié une réflexion sur la modernisation des transports publics par la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) au sein de l'agglomération foyaloise (Ranély Vergé-Dépré, 2012). Inauguré en août 2018, le TCSP illustre les enjeux autour d'une politique des transports intégrée à des projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Des conflits politiques, le coût des investissements et les difficultés techniques ont été à l'origine des retards dans la réalisation du projet. D'une longueur totale de 13,9 km, le réseau du TCSP dessert le centre-ville de Fort-de-France et se dédouble vers Le Lamentin. Les terminus du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) sont conçus sous l'angle de l'intermodalité avec des pôles d'échanges accueillant des bus en provenance du reste de l'île ou encore les navettes maritimes en provenance des trois-îlets à la gare multimodale de la Pointe Simon, à Fort-de-France.

En matière d'aménagement du territoire, le TCSP est un outil pour redonner de la qualité à l'espace public et renforcer l'attractivité du centre-ville. Il a été intégré dans l'aménagement du front de mer et favorise la requalification urbaine de certains espaces. L'augmentation du parc de logements collectifs de 14% le long du corridor du TCSP est la conséquence d'une politique de densification de l'habitat au cœur des espaces urbains. Cela correspond aux nouveaux objectifs d'organisation spatiale des transports publics dans un souci de développement durable. Ces aménagements participent à la transition vers des mobilités plus respectueuses de l'environnement, objectif devenu prioritaire pour de multiples acteurs.

La promotion récente du **télétravail constitue par ailleurs une nouvelle alternative plus écologique et économique pour limiter les mobilités. En Martinique son essor récent lié à la crise sanitaire** a été tributaire de la couverture du territoire par les réseaux numériques. Si la 4G couvre 98% du territoire en 2020, le raccordement à la fibre optique est depuis 2017, une priorité de l'aménagement du territoire. La Collectivité Territoriale de Martinique prévoit l'installation d'infrastructures permettant de fournir le Très Haut Débit d'abord sur les communes de Fort-de-France et Schoelcher puis sur les autres communes du territoire .

**Les questions de l'accessibilité, des mobilités et des transports interrogent aussi les finalités de l'aménagement des territoires à toutes les échelles dans un cadre décentralisé.** Dans un objectif d'équité, celui-ci doit réduire les inégalités liées notamment à l'accès aux transports. Le principe de **continuité territoriale** vise à faciliter les déplacements entre la métropole et des territoires plus ou moins éloignés.

Les transports aériens présentent un certain nombre de spécificités à la Martinique dues à l'insularité de ce territoire ultramarin français situé dans l'archipel des Antilles . L'île, espace fini, est marquée par des relations prépondérantes avec la France hexagonale. Les trafics avec la Métropole ont triplé au cours des 30 dernières années, la clientèle étant composée de touristes et d'Antillais aux deux extrémités de la ligne. La relation se fait avec les aéroports parisiens (essentiellement Orly) et le réseau transatlantique est élémentaire, se limitant à un axe polarisé par Paris, selon un modèle centre-périphérie. Plusieurs mesures à caractère social ont été mises en place par les pouvoirs publics pour favoriser la continuité territoriale avec les Outre-mer, qui repose sur des fondements éthiques et économiques et constitue une notion à la fois spatiale, juridique, politique et sociale (Ranély Vergé-Dépré, 2016, 2017).

Les aides mises en place s'adressent à certains étudiants, à des personnes ayant un projet d'insertion professionnelle (passeport mobilité, instauré en 2002), et à ceux qui peuvent prétendre à l'aide à la continuité territoriale selon leurs conditions de ressources. Les changements portent sur une simplification des critères de l'attribution des aides et le transfert de la gestion des fonds, à un seul opérateur de l'État, l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité (LADOM). Le débat se poursuit en faveur d'un plus grand accès à la mobilité au nom de l'égalité des droits des citoyens.

**La mobilité résidentielle vers la France hexagonale pose toutefois question.** Les chiffres de l'INSEE attestent d'une mobilité outre-mer croissante. Entre 1990 et 2017, la part des natifs ayant quitté la Martinique a augmenté de cinq points. Parmi eux, les jeunes sont plus mobiles que les autres. Ils partent pour faire des études ou chercher un emploi ; un phénomène d'émigration ponctuel qui devient souvent définitif et qui a pour effet de réduire les classes d'âge de jeunes adultes et de renforcer le vieillissement de la population martiniquaise.

## Proposition de mise en œuvre mettant en œuvre une démarche inductive à partir d'une étude de cas, puis articulant la question spécifique sur la France

### Problématique de la question

En Martinique quels sont les liens entre les mobilités, les équipements et les politiques actuelles d'aménagement des territoires aux objectifs multiples ?

### Orientations pour la mise en œuvre

Les élèves doivent comprendre que la population en Martinique est composée d'individus plus ou moins mobiles qui se déplacent sur des temporalités variées (quotidiennes, saisonnières), pour des motifs divers (travail, études, loisirs, achats...) et de manière différente (utilisation de transports publics, privés...).

Les élèves peuvent réaliser, à partir de textes présentant les pratiques mobilitaires de différents individus, des productions graphiques présentant les lieux fréquentés par ces individus, dans une journée et/ou une année, et les modes de transport utilisés pour les rejoindre. La capacité « **transposer un texte en croquis** » peut être travaillée en réalisant les parcours, les modes de transports et le chaînage de mobilités ou la faible motilité. Les textes s'appuient sur des situations variées qui présentent les lieux fréquentés par ces individus, dans une journée et/ou une année. Les élèves peuvent souligner l'inégalité des mobilités individuelles causées par les questions de la desserte, des coûts et des modes de transport. Une mise en perspective permet de travailler les capacités « **contextualiser** » par l'analyse à différentes échelles et « **lire comprendre et apprécier une carte** » en étudiant la configuration spatiale des transports et des flux à l'échelle du territoire insulaire.

Les élèves doivent comprendre que le territoire est inégalement intégré aux réseaux de transports et de télécommunications et que cette situation dépend de choix effectués par différents acteurs dans un cadre décentralisé (Union européenne, État, régions...). Le professeur souligne à l'aide d'exemples précis que certains territoires sont ainsi valorisés dans leur accessibilité et leur connectivité (centre Fort-de-France, Schoelcher, Le Lamentin) en vertu des politiques publiques, tandis que d'autres sont confrontés à des difficultés. Ainsi, la question des mobilités met en concurrence les territoires entre eux et peut favoriser l'exclusion sociale.

Dans un monde en transition notamment au niveau environnemental, les objectifs des politiques d'aménagement des territoires doivent être interrogés. Le professeur pourrait présenter les objectifs d'un équipement de transport réalisé récemment comme le TCSP. En travaillant la capacité « **réaliser des productions graphiques** », l'élève pourrait réaliser un schéma heuristique présentant les aménagements actuels, les objectifs (en matière de réduction des inégalités liées au transport, d'alternative modale, de réduction des nuisances, d'extension du réseau); les freins lors de la réalisation

et la mise en œuvre de ce projet, les effets sociaux et spatiaux induits sur les mobilités individuelles, dans le cadre de l'aménagement urbain, ou par la construction des logements.

Enfin, la question des mobilités doit être pensée à différentes échelles en présentant l'inégale insertion de la Martinique dans le cadre des mobilités régionales (lien à faire avec les mobilités touristiques) et le principe de continuité territoriale en montrant comment les déplacements sont plus ou moins facilités entre la métropole et les territoires ultramarins.

## Notions

- acteur, mobilité, territoire, transition (notions transversales à l'ensemble des thèmes), continuité territoriale, aménagement du territoire.

### **POUR ALLER PLUS LOIN - BIBLIOGRAPHIE NON EXHAUSTIVE**

#### Manuels

BEUCHER Stéphanie et REGHEZZA Magali, La Géographie, pourquoi, comment ?, Hatier, 2017  
LIBOUREL Eloïse, Géographie de la France, Armand Colin, 2017

#### Articles scientifiques

RANÉLY VERGÉ DÉPRÉ Colette, Insularité, transports et mobilités. L'exemple de la Martinique, Géoconfluences, 2019 - <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transports/articles-scientifiques/insularite-martinique>  
RANÉLY VERGÉ DÉPRÉ Colette, La desserte aérienne de l'archipel des Antilles : entre extraversion et intégration régionale- Geotransport n°3, 2014

URRY John, Sociologie des mobilités : Une nouvelle frontière pour la sociologie ? (Sociology beyond societies, 2000), (trad. Noël Burch), compte-rendu de BONNET M., *Les Annales de la recherche urbaine*, n°99, p.140, 2005

#### Supports pédagogiques (pour le cycle 3 consulter)

[Se déplacer dans l'agglomération foyale P. Carra, M. Granier- Adaptation des programmes, cycle 3- https://site.ac-martinique.fr/histoire-geographie/wp-content/uploads/sites/15/2021/10/Se-deplacer\\_6eme.pdf](https://site.ac-martinique.fr/histoire-geographie/wp-content/uploads/sites/15/2021/10/Se-deplacer_6eme.pdf)

#### Tableaux et schémas statistiques

Observatoire Territorial des transport de Martinique ( OT2M) - <http://www.observatoire-transports-martinique.com/>  
Une intensification des déplacements domicile travail en Martinique-INSEE 2016- <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019762>

#### Rapports

Les modes doux en Martinique – Lettre de l'OT2M – ADDUAM, numéro 09 Novembre 2018

Les impacts du TCSP sur sa zone d'influence -Lettre de l'OT2M – ADDUAM, numéro 10 Juin 2020

Étude du télétravail et des modes de vie à l'occasion de la crise sanitaire de 2020, ADEME, 2021

Très haut débit et aménagement numérique du territoire – dossier de presse, CTM, Mai 2021  
<https://www.collectivitedemartinique.mq/wp-content/uploads/2021/05/DP-DEPLOIEMENT-THD.pdf>