



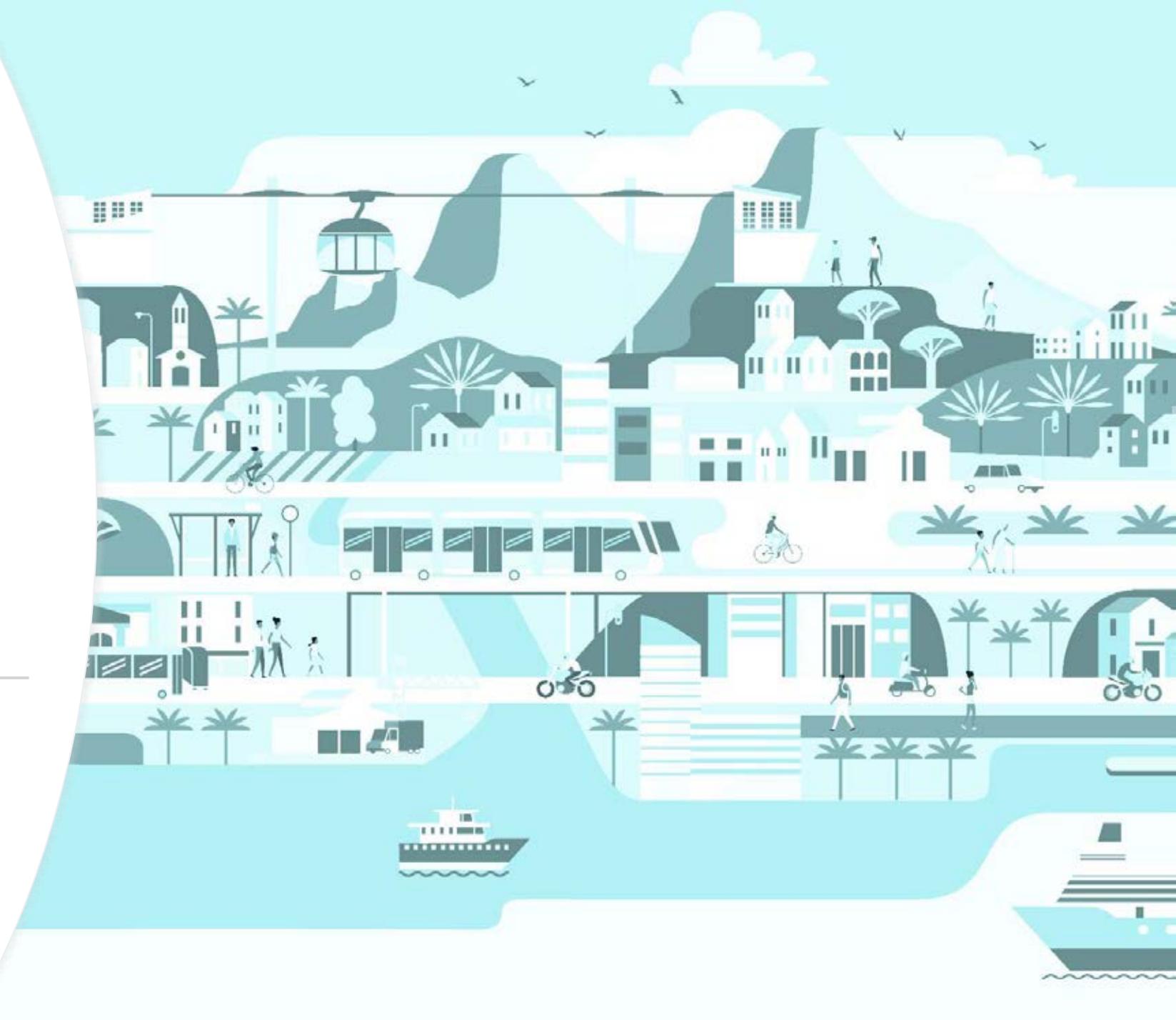
Sommaire de la rencontre

LE PROJET GLOBAL

L'EXTENSION EST

LA TRAVERSEE DU LAMENTIN

LA DESSERTE DU ROBERT



LES LIGNES

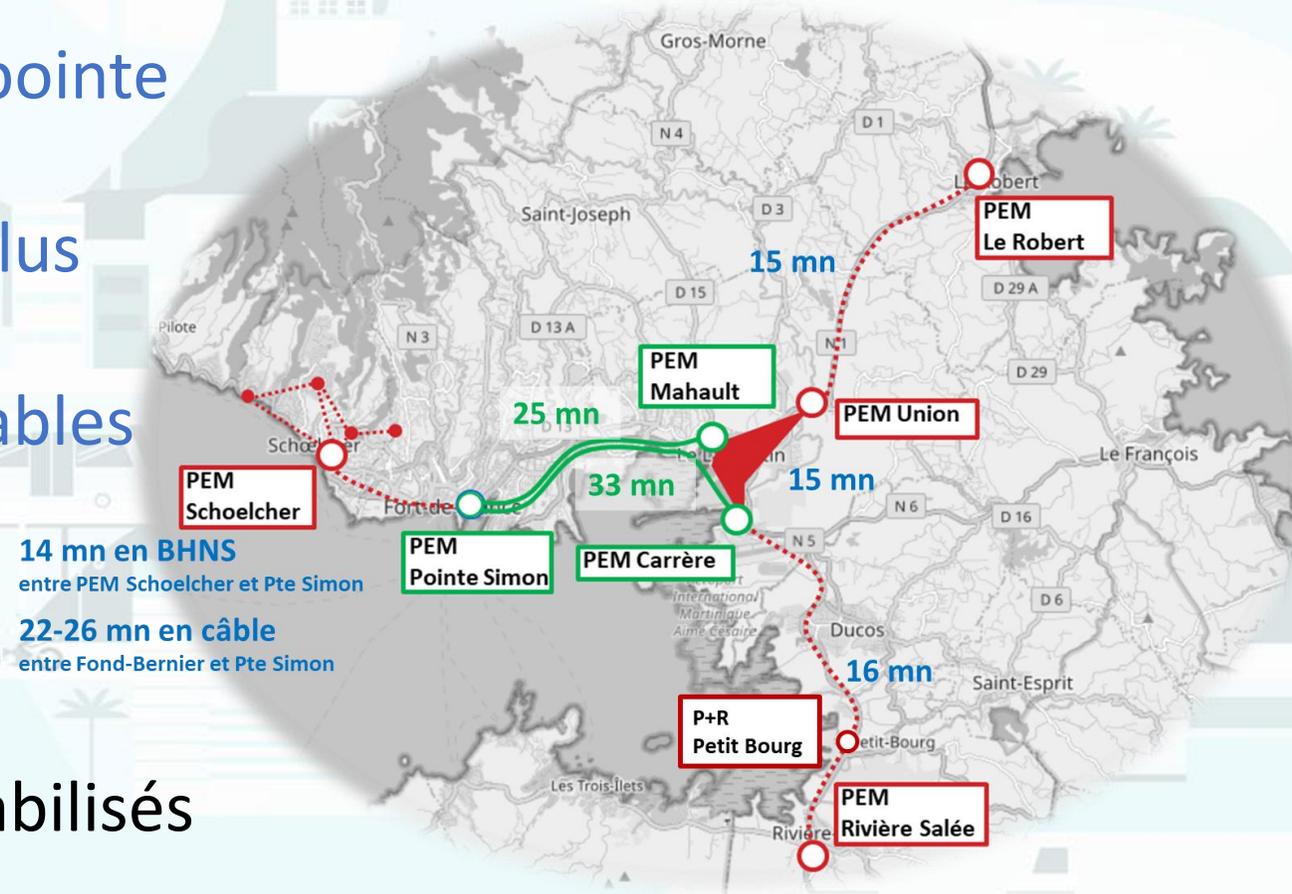


LE PROJET

- La suite du TCSP actuel dans 3 directions
- Le renforcement de l'armature du réseau structurant
- L'amélioration des conditions d'intermodalité
- Un projet d'infrastructures et d'aménagement

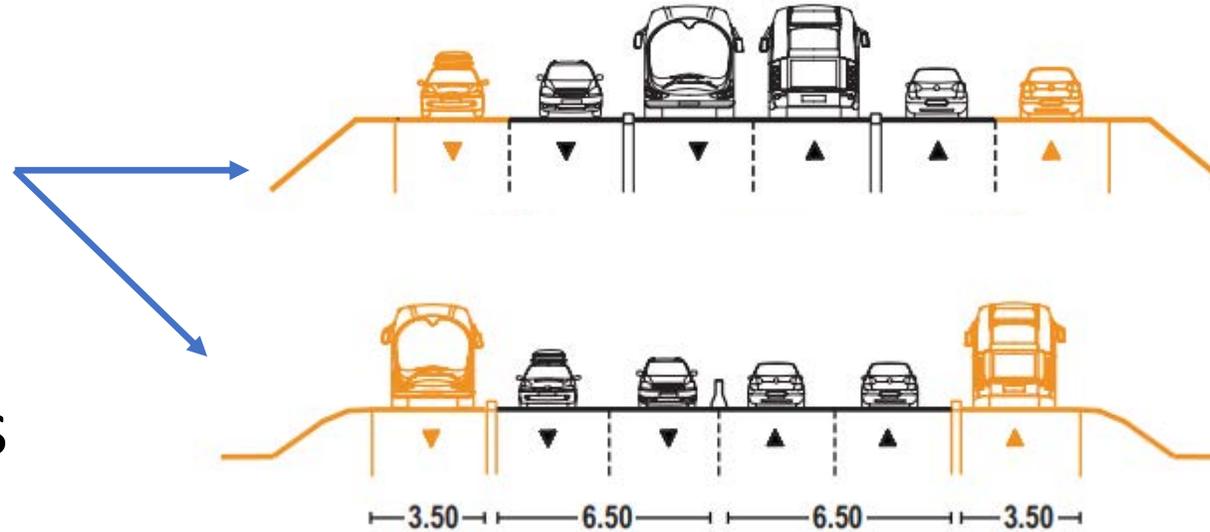
Un projet d'amélioration de la desserte structurante

- Un service de qualité :
 - Un bus tous les 10mn à l'heure de pointe sur les lignes TCSP
 - Une amplitude large de 5h à 20h (plus tard le week-end)
 - Des véhicules modernes et confortables
 - Un système de transport accessible
- Des temps de parcours améliorés et fiabilisés



Un projet d'aménagement (BHNS)

- Création de 2 voies dédiées au TCSP
- Création de stations dédiées et accessibles
- Création de pôles d'échanges



La spécificité de l'extension Ouest : 2 modes TC envisagés

Un projet câble avec plusieurs scénarios de desserte envisagée

- Un mode adapté à l'organisation du territoire de Schoelcher

- Un transport rapide mais de point à point

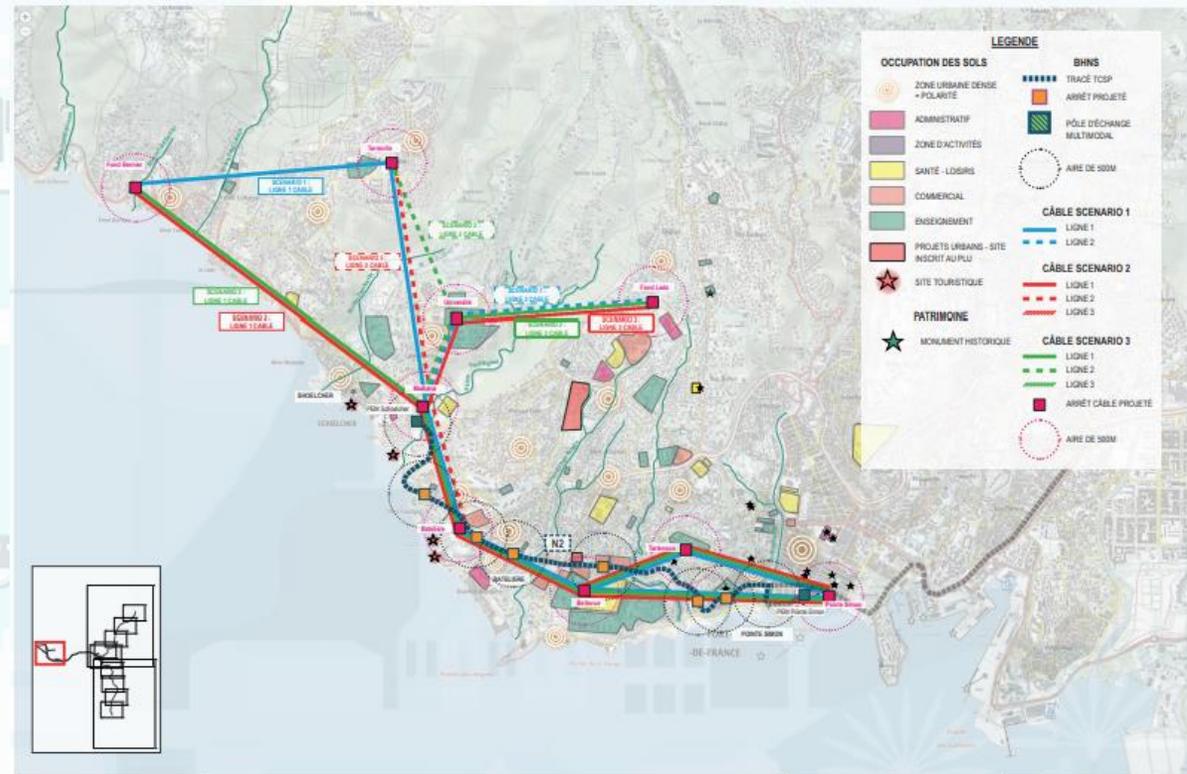
- Un transport propre

- Une technologie (3S) éprouvée



Un projet de TCSP routier (BHNS) qui suit la RN2 jusque Madiana

- Une seule voie dédiée (contraintes foncières)
- Une vitesse commerciale assez faible 14km/h
- Une desserte partielle des densités et équipements



Le planning et les coûts du projet

- Des coûts d'investissements (infrastructures-stations-PEM, frais d'études et maîtrise d'ouvrage), hors foncier et véhicules entre 500 et 600 M€

- **Extension Est (12,8 km) : 220 M€ (travaux 180 M€)**

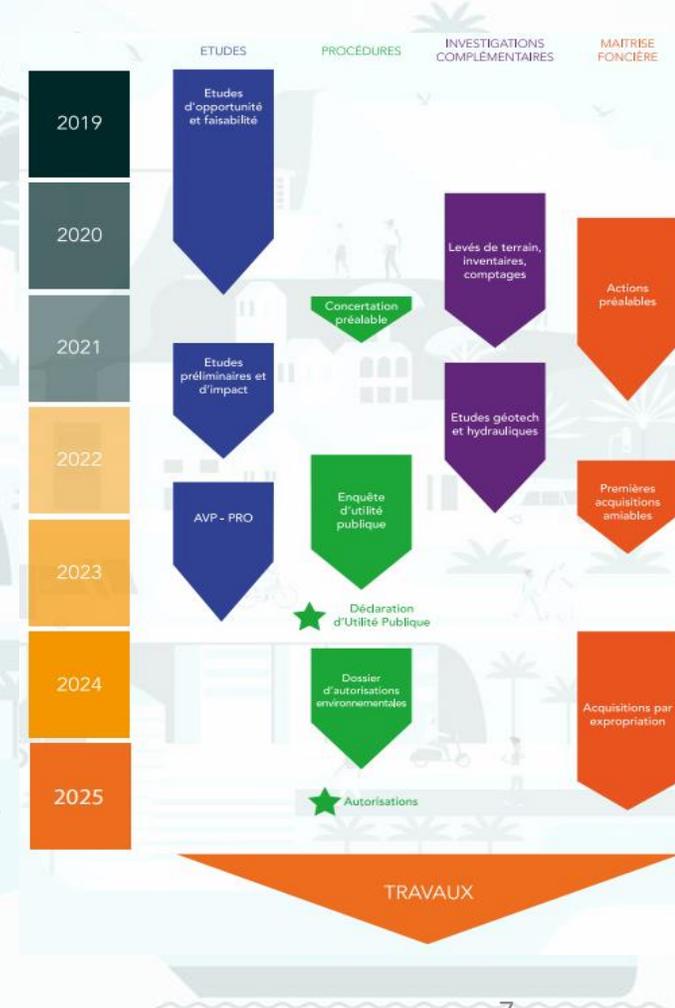
- **Extension Sud (9,3 km) : 210 M€ (travaux 165 M€)**

- **Extension Ouest**

- 60 M€ pour les 4 km par la RN2

- 200 M€ pour les 10km par câble aérien

- Une mise en service échelonnée possible à partir de **2027**



L'Extension EST

- La mobilité : la demande et l'offre de transports
- Le projet d'Extension Est



L'Extension Est : le profil du corridor desservi

La densité de population en 2015



Les emplois en 2018



Les pôles générateurs de déplacement



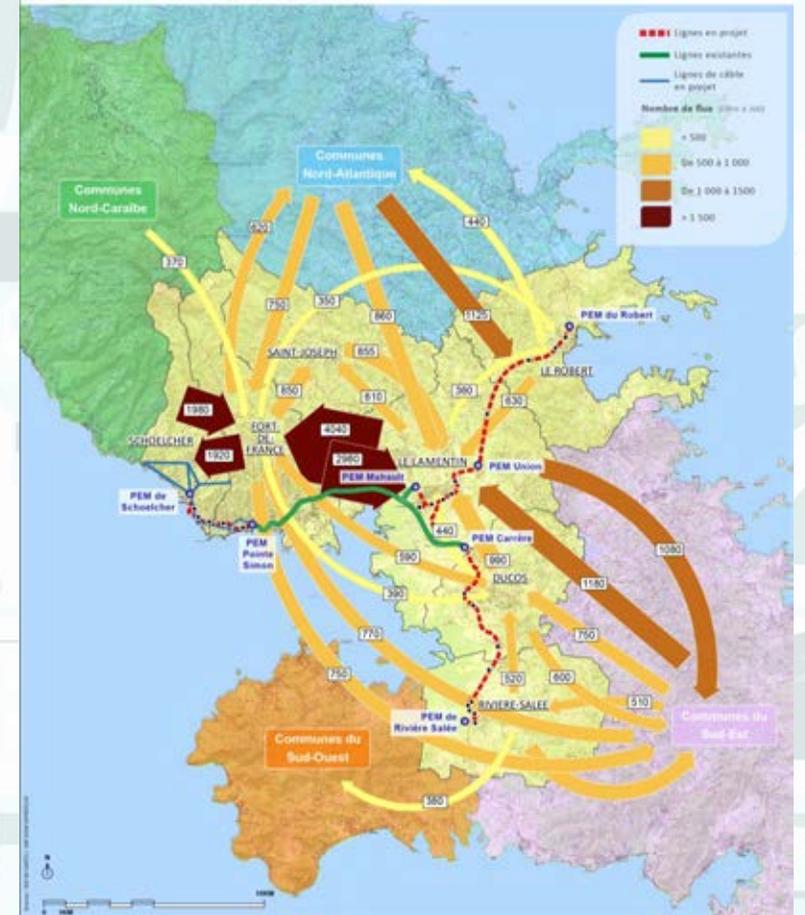
- Densités de population diffuses le long de l'extension, avec des niveaux élevés dans le centre-ville du Lamentin et au Robert
- Tendance à la baisse de la population sauf au Lamentin et dans les quartiers ouest du Robert et de Trinité

- Forte concentration d'emplois et de générateurs au Lamentin (qui fait partie du cœur économique de la Martinique) et au Robert, polarité secondaire

La mobilité dans le corridor de l'Extension Est

Nord Atlantique (EMD 2014)

- Habitants un peu moins mobiles que dans le reste Martinique
 - 3,33 dép/jour/pers sur le territoire de la CACEM
 - 2,75 dans le territoire de CAP Nord
 - 2,86 sur l'Espace Sud
- Moins usagers de la voiture
 - 61 et 67% de leurs déplacements en voiture (contre 74% en moyenne en Martinique)
- Ménages un peu moins motorisés
- Une mobilité majoritairement interne au Nord Atlantique, moins orientée vers la zone centrale de la Martinique que le Sud



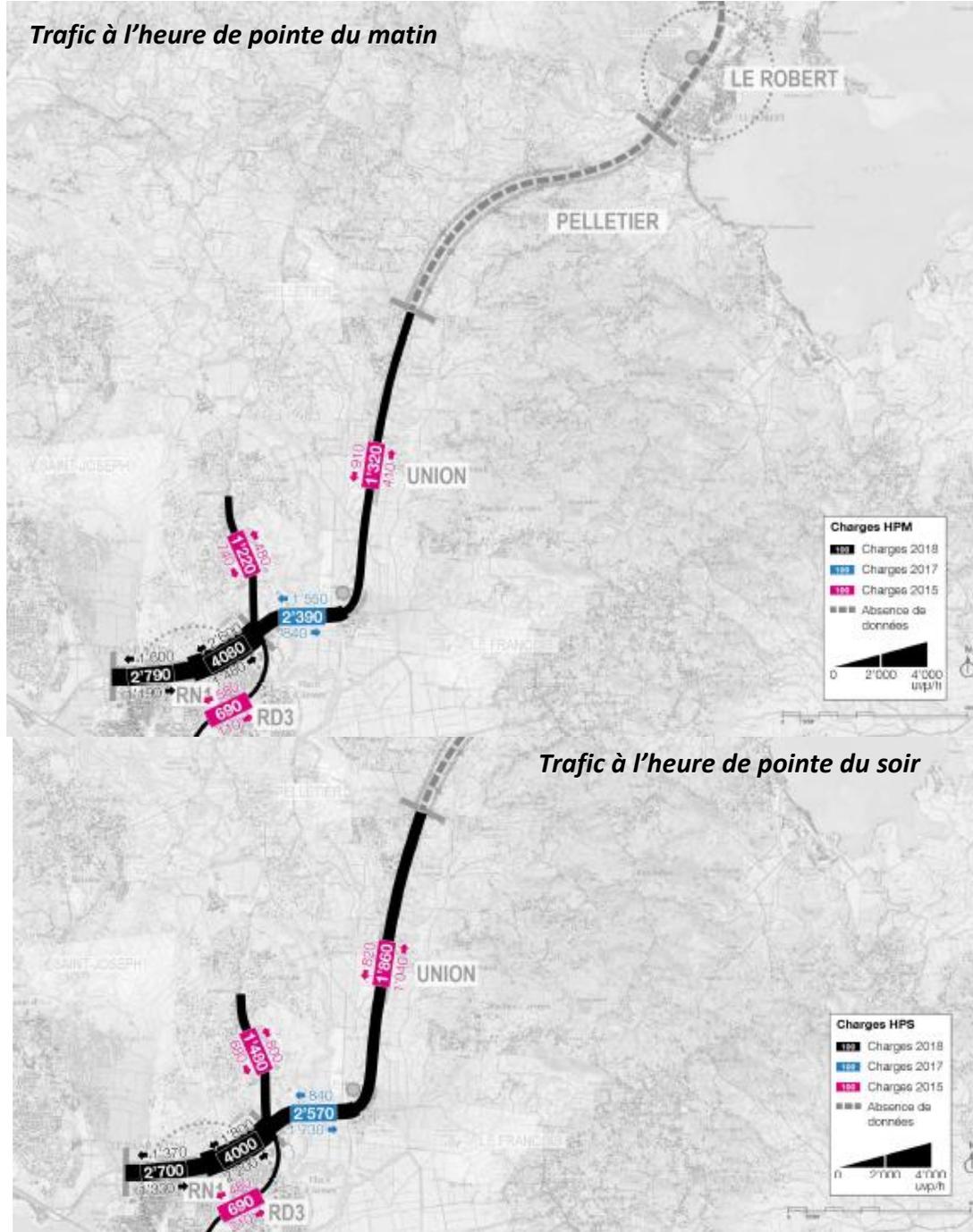
La mobilité dans le corridor de l'Extension Est : le trafic routier

La RN1 collectrice des flux depuis le Nord-Atlantique (côte et intérieur des terres) et du François

- Des charges de trafic élevées (particulièrement entre les giratoires de Mahault et Mangot-Vulcin) équivalentes le matin et le soir, avec une pendularité assez marquée
- Des trafics moyens journaliers (2 sens confondus) entre 30 000 (secteur du Robert) et 64 000 (secteur Lamentin)



PROJET DES EXTENSIONS DU TCSP - Deuxième séquence de concertation Avril 2021



La mobilité dans le corridor de l'Extension Est : l'offre de transports collectifs

L'offre réorganisée sur le réseau Nord en 2019 puis 2021

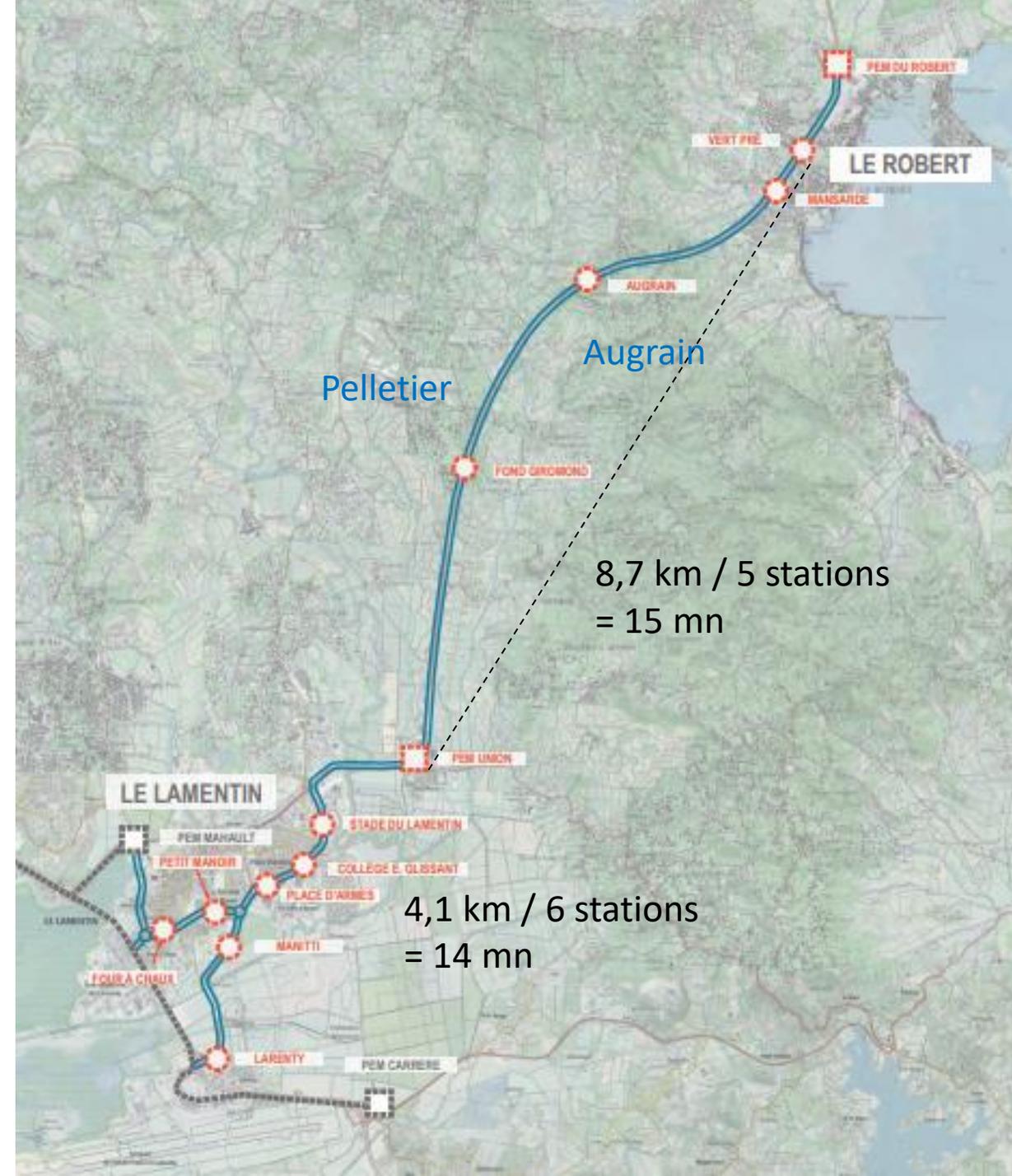
- 2020 : réorganisation des transports interurbains dans le Nord-Atlantique offrant le rabattement au PEM Mahault
 - Lignes locales quartiers – bourgs dans toutes les communes
 - Lignes intercommunales (maillage)
 - Lignes interurbaines vers le TCSP à Mahault
- 2021 : poursuite de la réorganisation avec la création des réseaux locaux manquants Robert et Ste-Marie



Le projet de l'Extension Est

De Mahault au PEM du Robert

- Longueur : 12,8 km
- Stations : 11 (ou 12)
- Pôles d'échanges : Union, Le Robert Nord (CC Océanis)
- Parcs relais : Union, Fond Giromond (à confirmer), Le Robert Nord

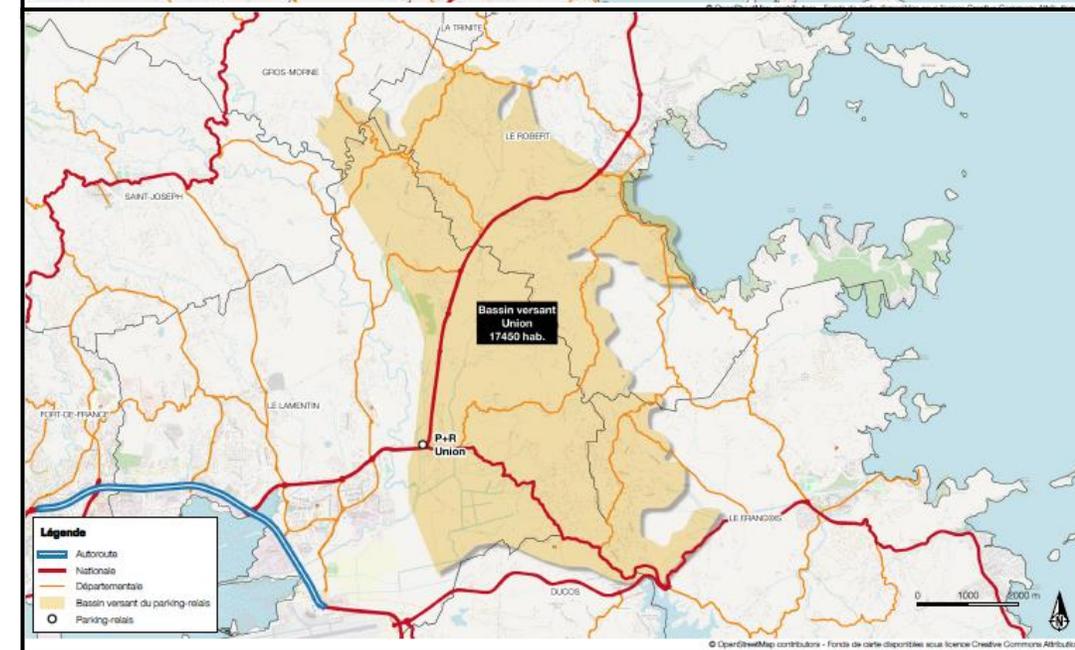


Les parcs relais sur l'Extension Est : hypothèses d'usage

Zone délimitée par un accès en 15min au P+R

Potentiel estimé en fonction du nombre d'actifs travaillant à FdF et au Lamentin, et en tenant compte des charges de trafic

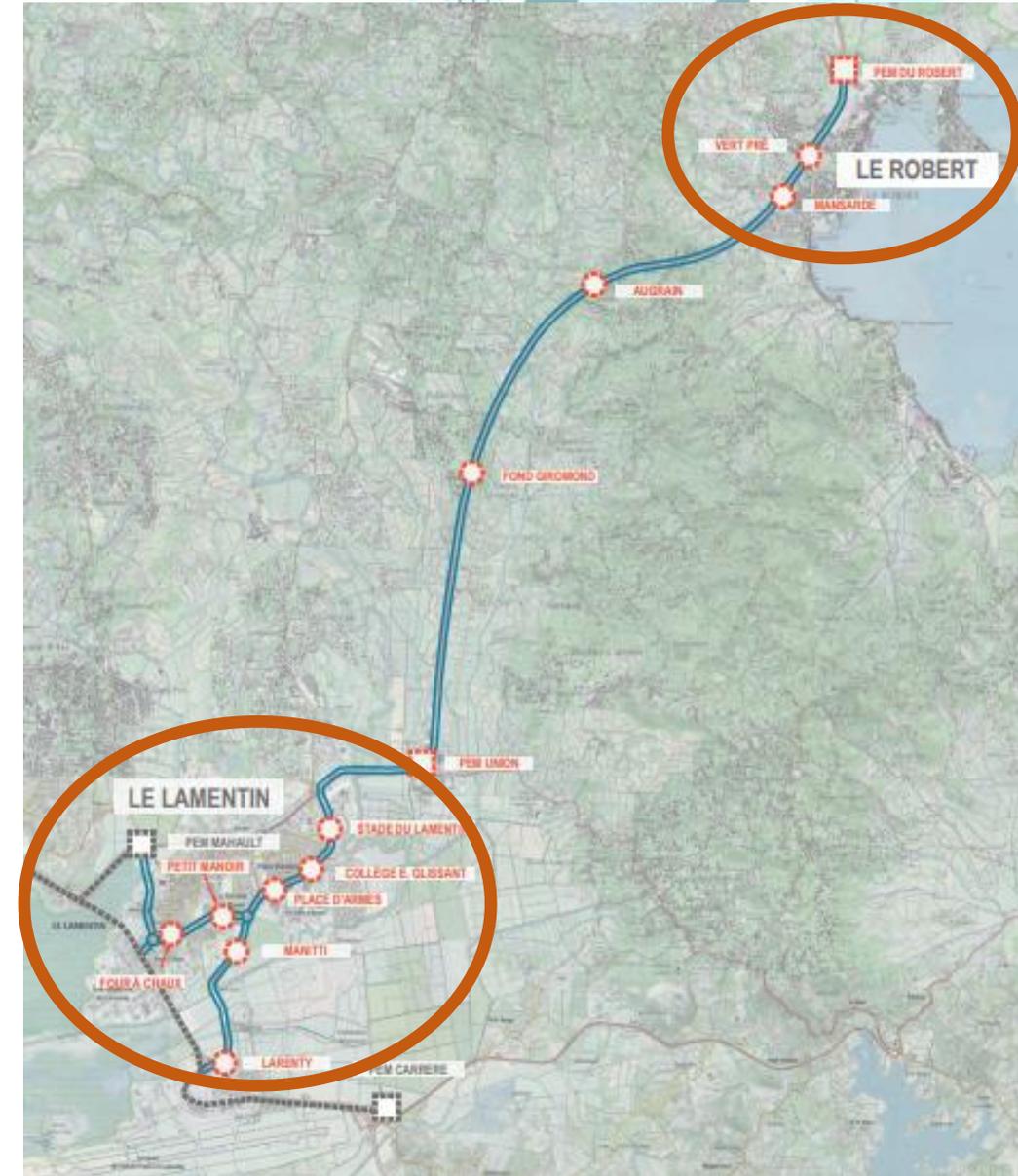
Parc-relais	Potentiel de rabattement (nb. voiture)
Le Robert Nord	600 (200 places au démarrage ?)
Union	600 (150 places au démarrage ?)



Les effets de l'Extension Est : l'accès à l'emploi

L'Extension Est desservirait et relierait :

- ZI La Lézarde (déjà desservie par le TCSP en service)
- Centre Ville du Lamentin et ses nombreux équipements publics
- Zone commerciale et d'activités de Place d'Armes
- ZAC de Mansarde
- Centre commercial Océanis (terminus Gaschette)



Les effets de l'Extension Est : le trafic attendu

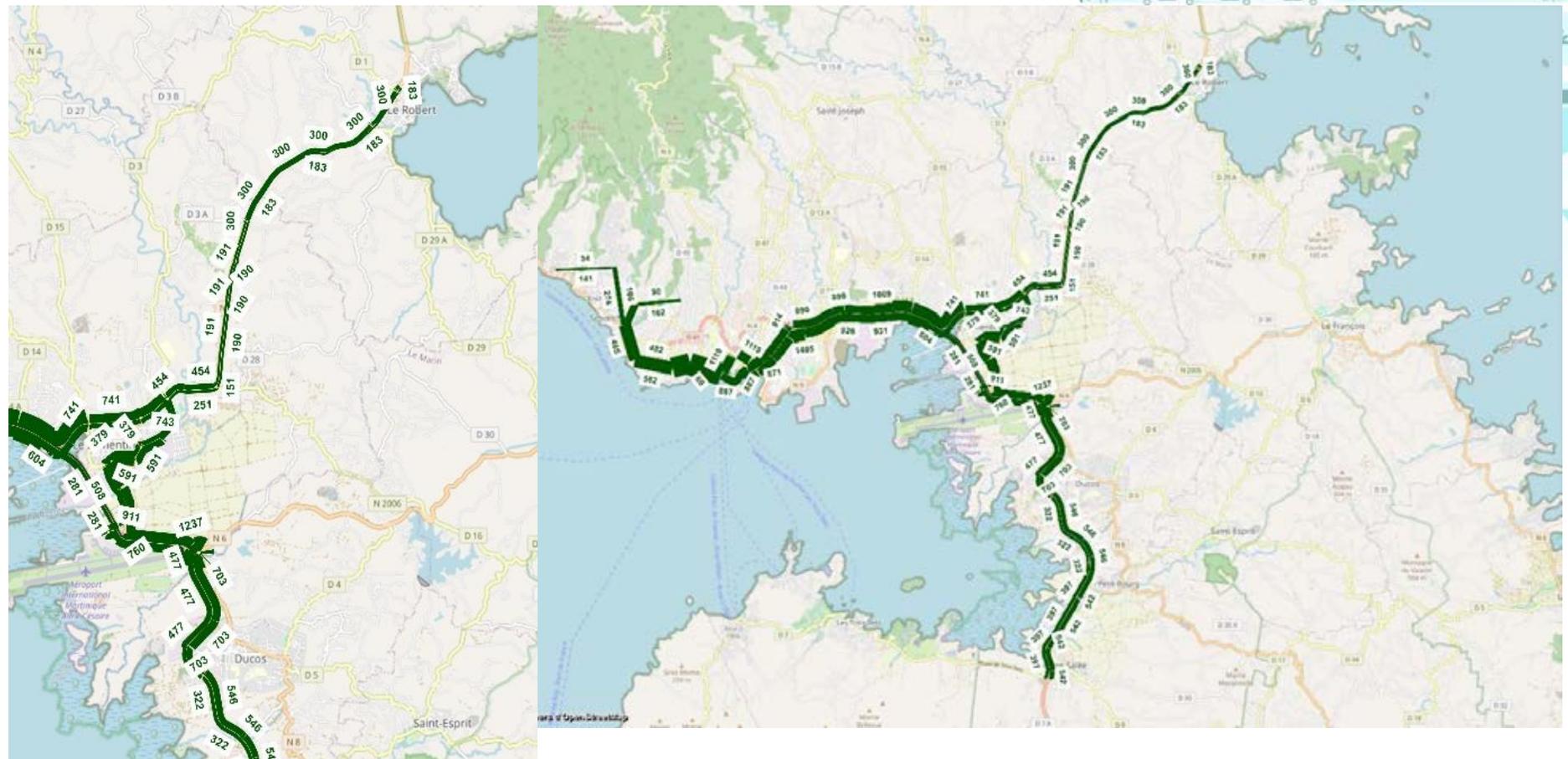


L'Extension Est :

**9 500 habitants, 8 200 emplois
et 3 000 élèves (au lieu d'enseignement)
directement desservis (à moins de 500 m d'une station)**

Une ligne Pointe Simon – Union transporterait 3000 passagers à l'heure de pointe du matin soit entre **21 000 et 24 000 voyageurs /jour**

Une ligne Union – PEM du Robert transporterait environ 500 passagers à l'HPM soit **3 500 à 4 000 voyageurs/jour**



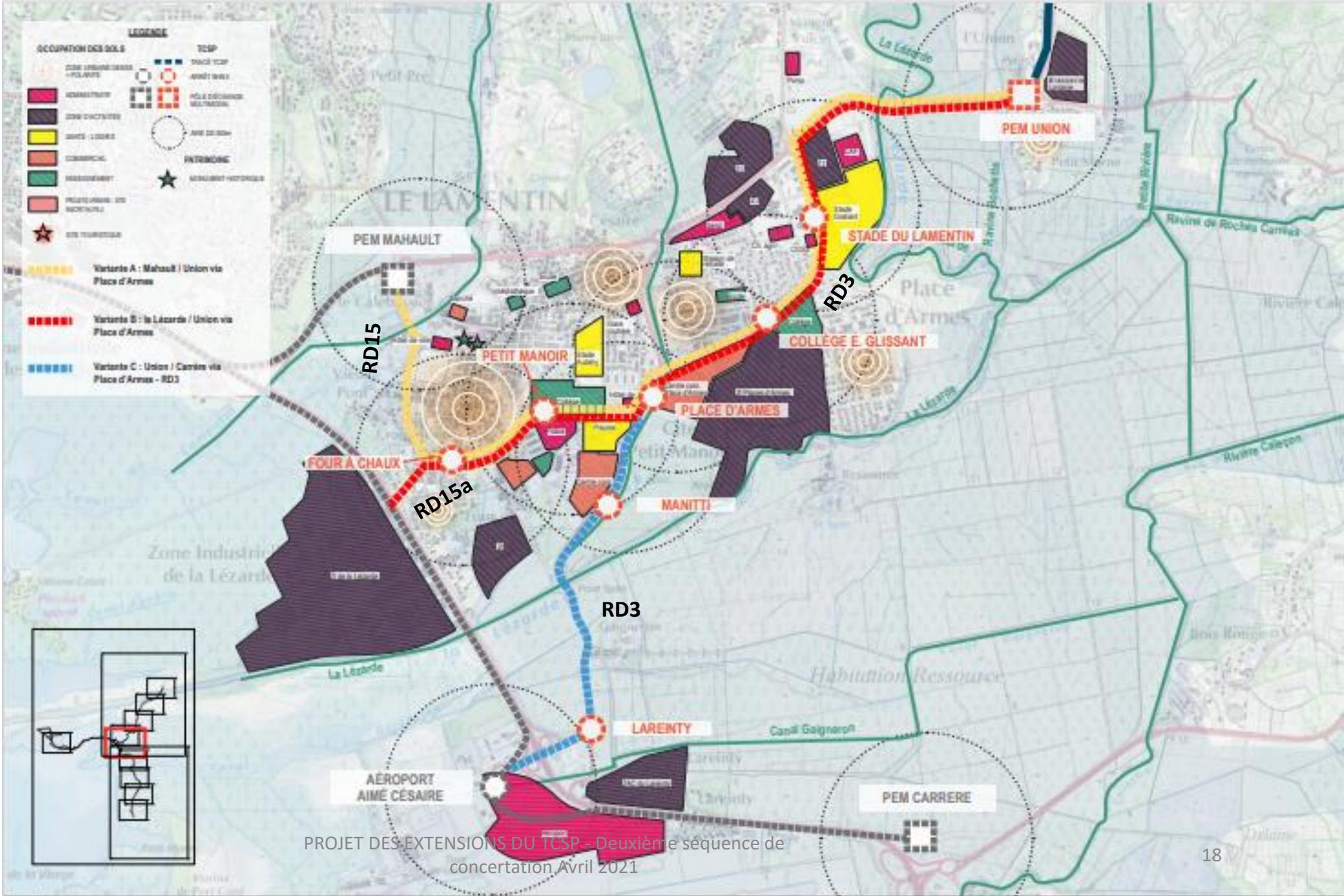
LA TRAVERSEE DU LAMENTIN

Variantes

Insertion urbaine des tracés

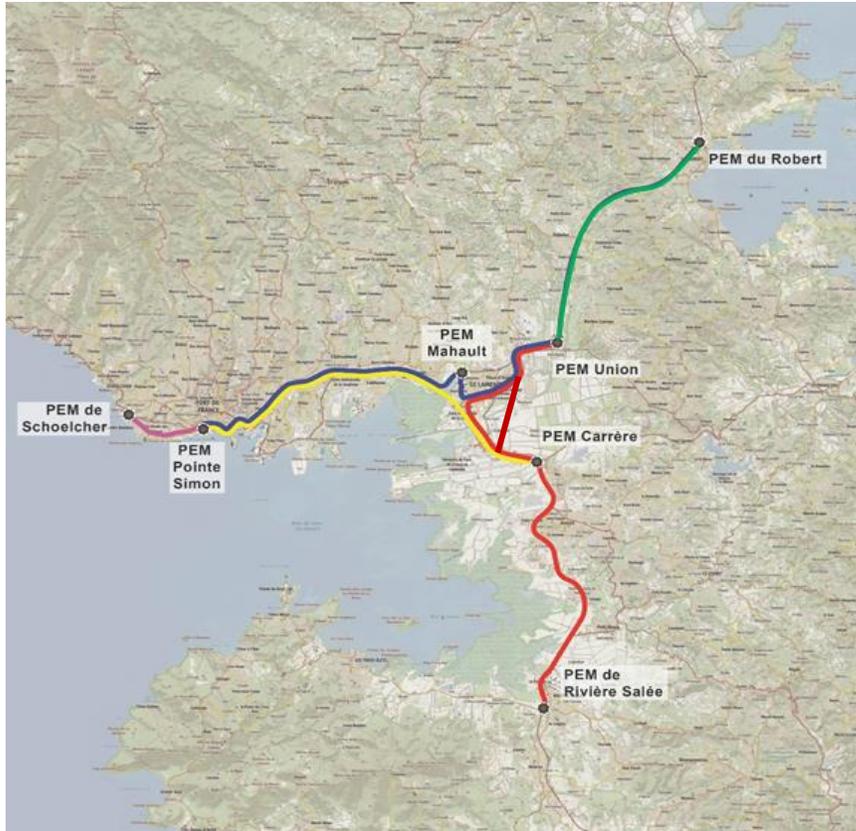


Quelles solutions pour la traversée du Lamentin ?

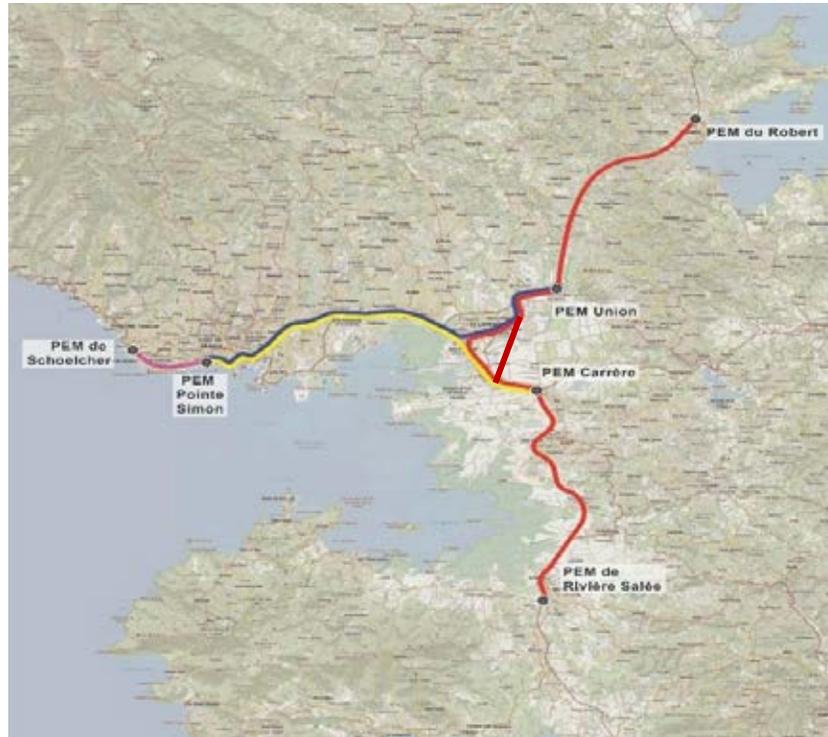


PROJET DES EXTENSIONS DU TCSP - Deuxième séquence de concertation Avril 2021

Un choix en lien étroit avec l'organisation des dessertes TCSP qui sera retenue



Différentes organisations sont possibles pour la desserte future
TCSP = schémas de desserte en cours d'études



Extension Est : la traversée du Lamentin

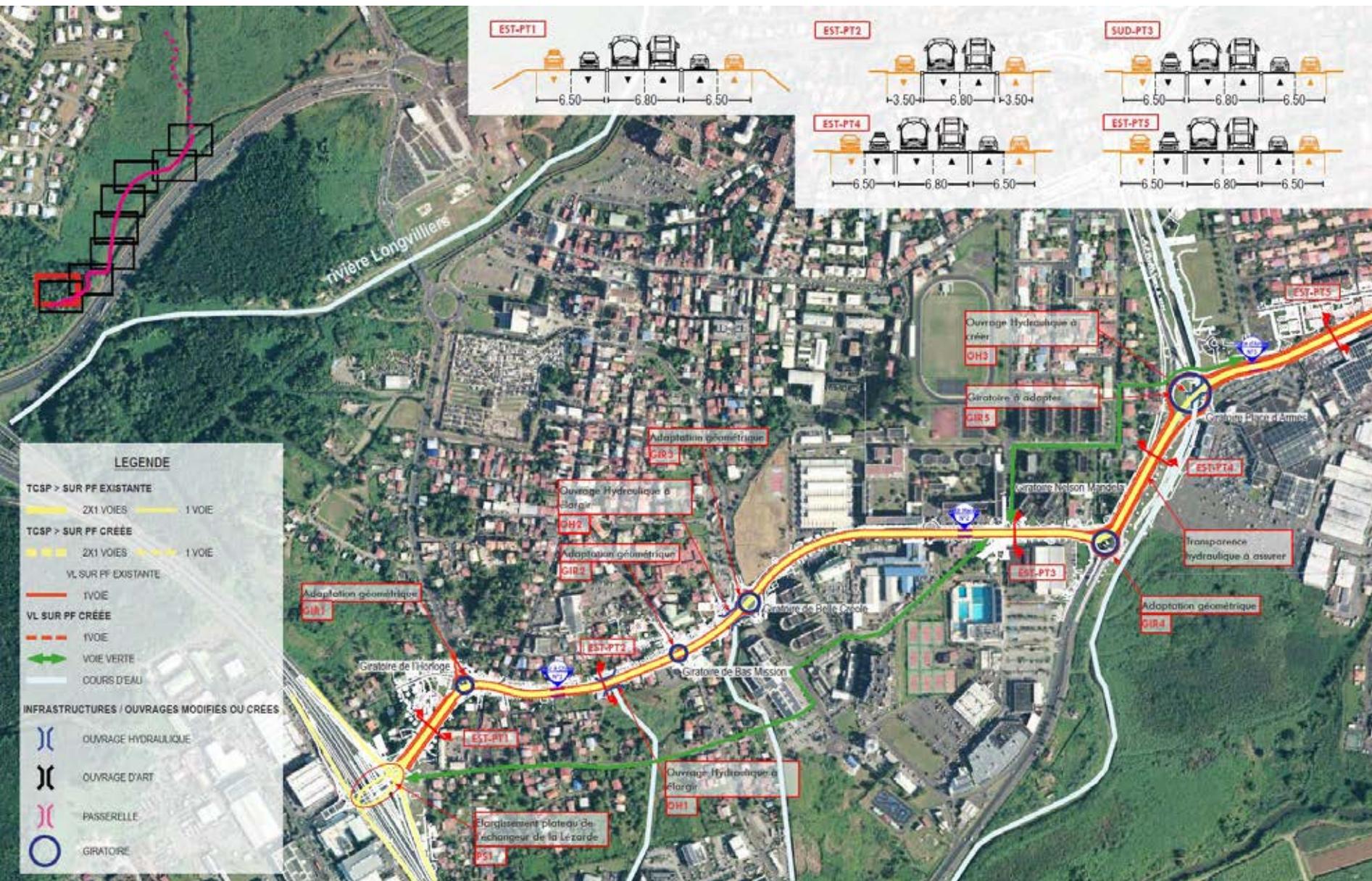


Variante A = sortie du PEM de Mahault par Vieux Pont :

- Elargissement du franchissement sur la rivière Longvilliers
- Réaménagement du giratoire de l'horloge

Station Four à Chaux

Extension Est : la traversée du Lamentin



Station Petit Manoir
 Station Place d'Armes

- Variante B : jonction à l'infrastructure TCSP existante au Pont de La Lézarde
- Faisabilité et coût de l'élargissement de l'ouvrage de franchissement de l'A1 à l'échangeur de la Lézarde

Extension Est : la traversée du Lamentin



Station Stade du Lamentin

Continuité des modes actifs à déterminer

Extension Est : la traversée du Lamentin



• Continuité des modes doux à déterminer



• Insertion au sein du projet de dénivellation de la RN5 à Mangot-Vulcin

Extension Est : le pôle d'échanges de Union



Station Union

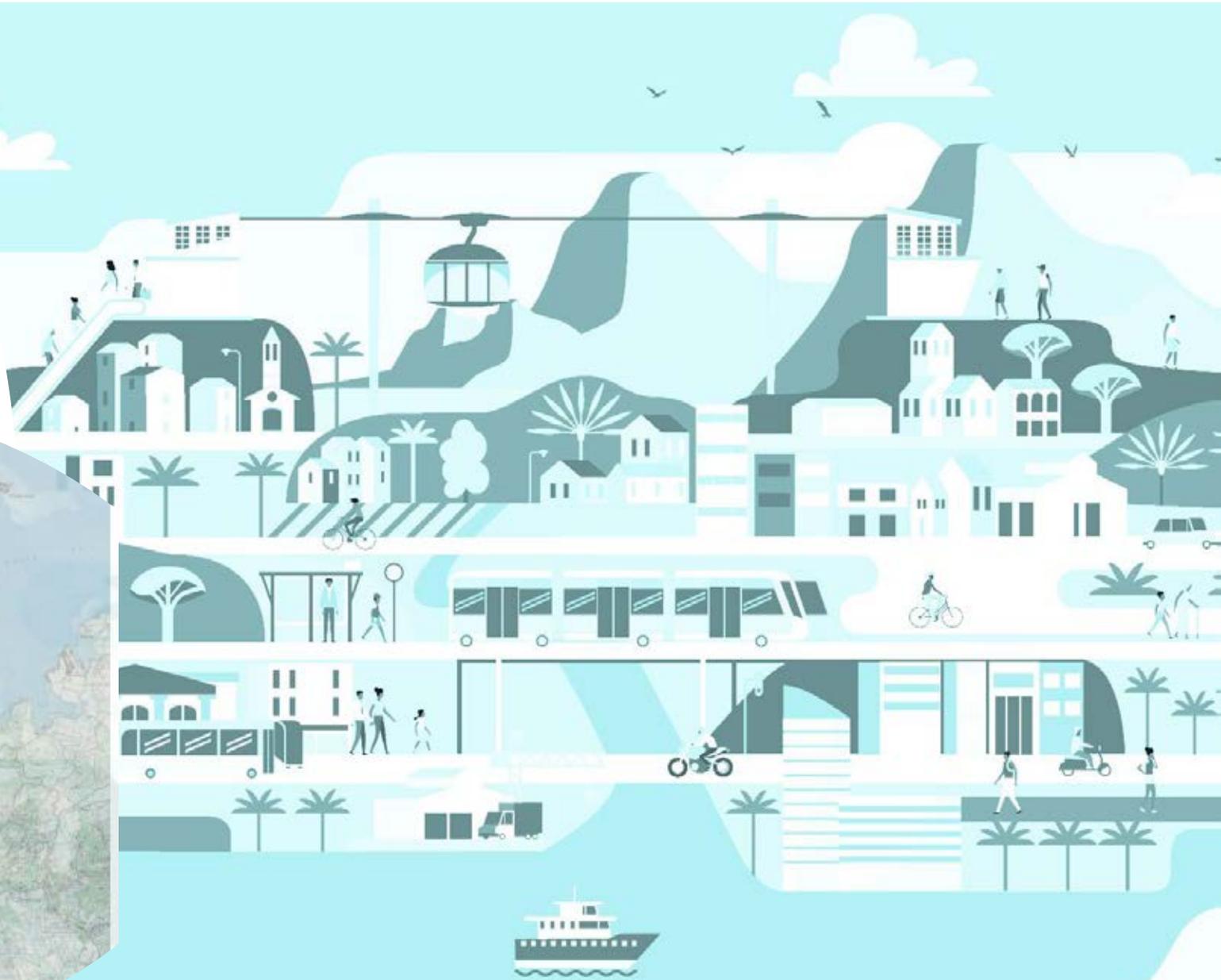
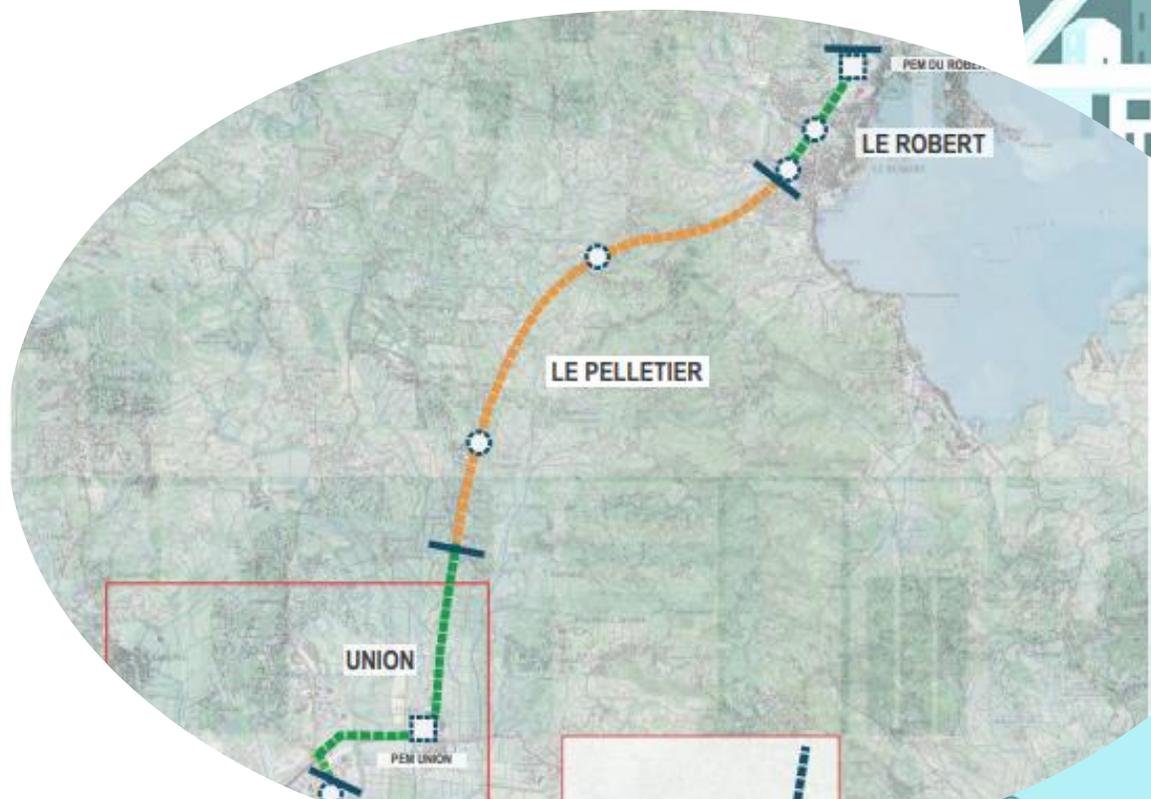
Fonctionnalités

- Double raquette de retournement du BHNS
- Petite gare routière
- Parc-relais

Extension Est : un enjeu fort de qualité urbaine



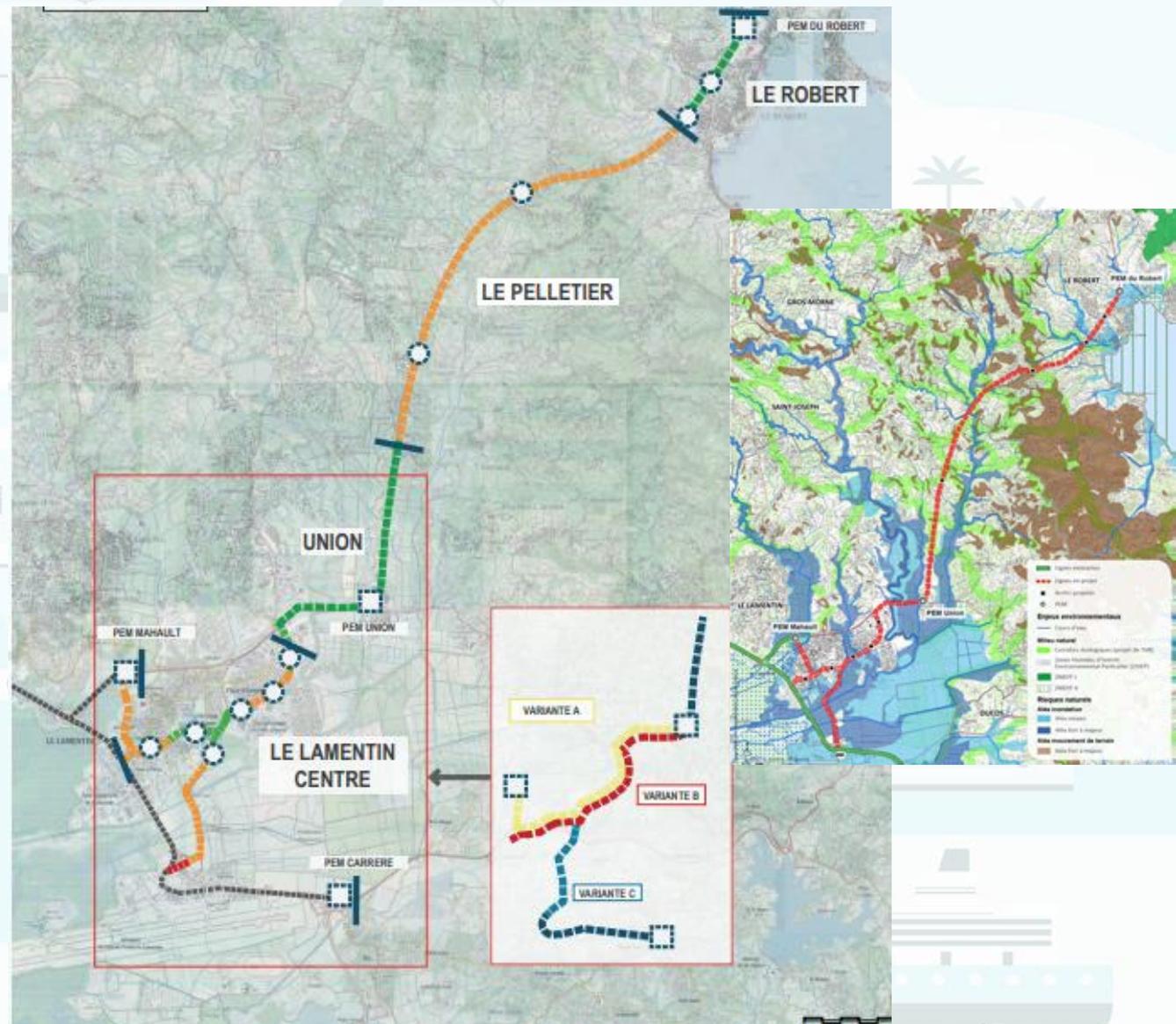
LE RESTE DE LA BRANCHE EST



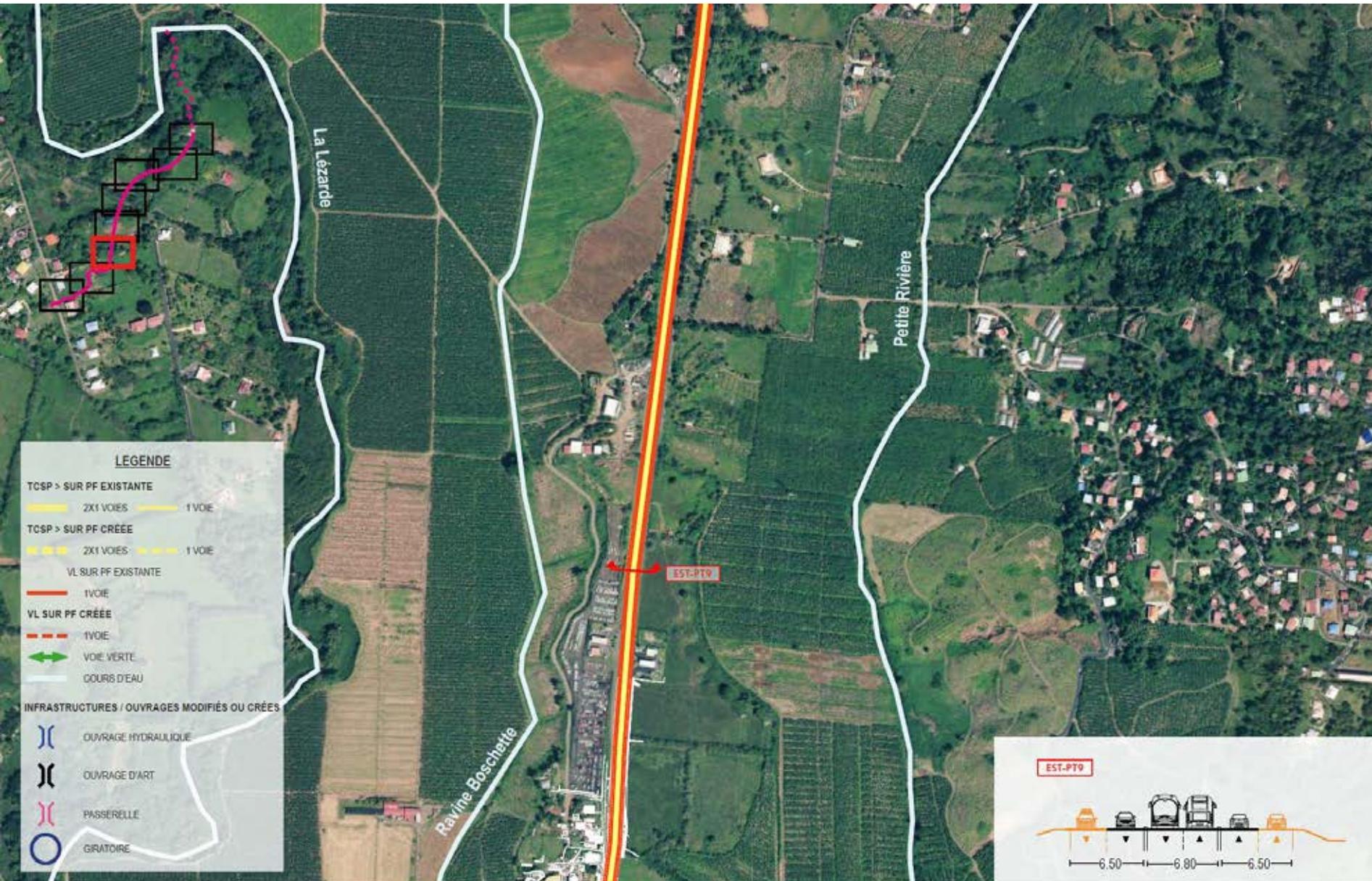
Le projet de l'extension Est

- Le long de la RN1 à partir du giratoire de Mangot-Vulcin
- Insertion faisable bien que complexe sur la séquence centrale (Pelletier) du fait du relief et des ouvrages existants pour la RN1
- Points durs d'insertion localisés : fonciers, hydrauliques, agricoles, accessibilité riveraine ...

Enjeu : minimiser l'impact sur l'environnement naturel

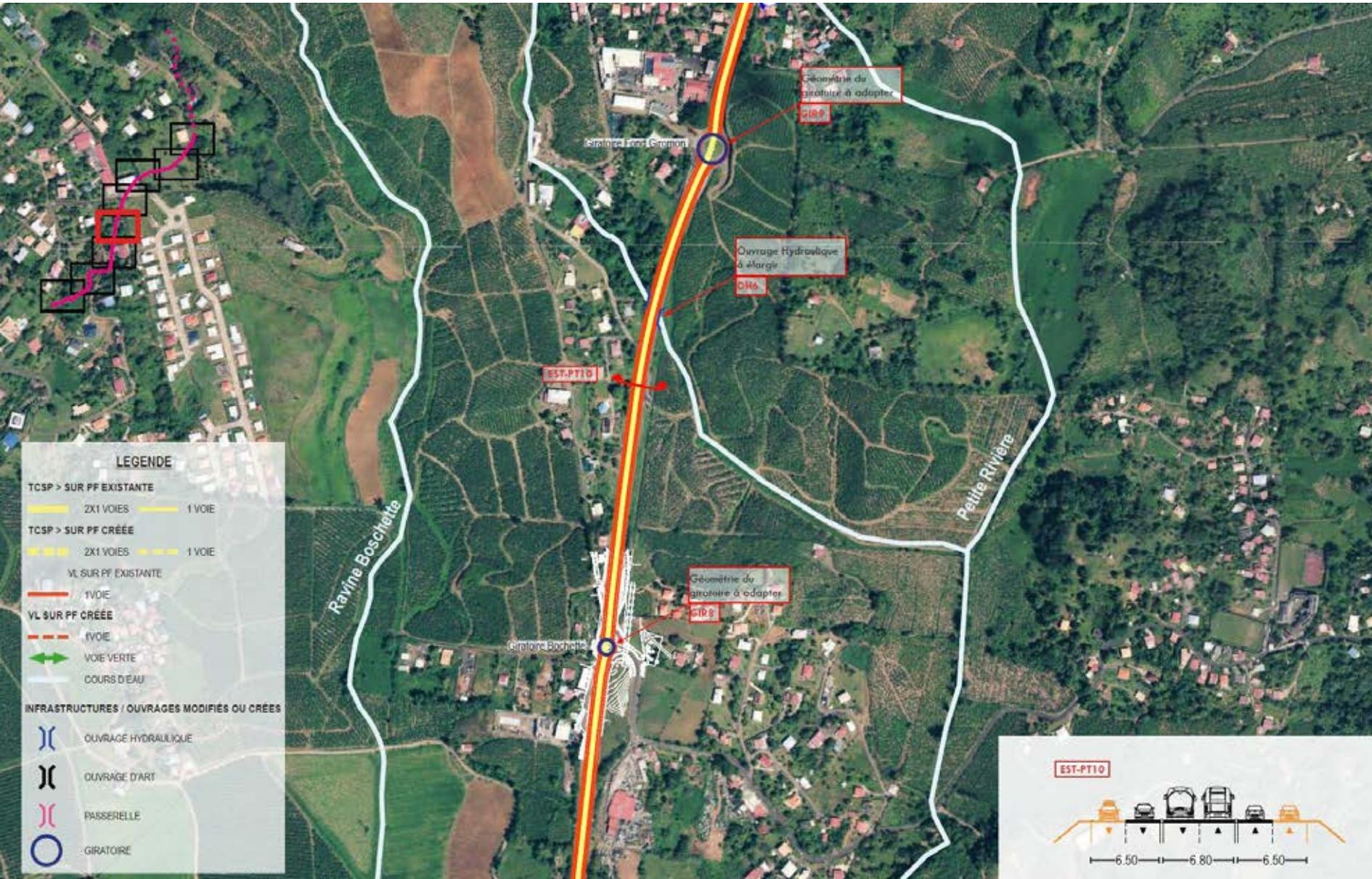


Extension Est : de Union au PEM du Robert



- Sortie du PEM de l'Union
 - Insertion axiale
 - Elargissement de 3 à 4m de part et d'autre de la RN pour restituer la capacité routière

Extension Est : de Union au PEM du Robert



● Même profil jusqu'au giratoire de Fond Giromond : passage à 2*1 voie

Questionnement sur le positionnement des stations Boschette et/ou Fond Giromond et/ou Pelletier

Extension Est : de Union au PEM du Robert



- Même profil jusqu'au giratoire de Fond Giromond où passage à 2*1 voie de la RN
- Puis insertion axiale par élargissement de la RN de part et d'autre : question du passage à 2*2 voies de la RN1 ?

Questionnement sur le positionnement des stations Boschette et/ou Fond Giromond et/ou Pelletier

Extension Est : de Union au PEM du Robert



- Même profil jusqu'à l'entrée du Robert

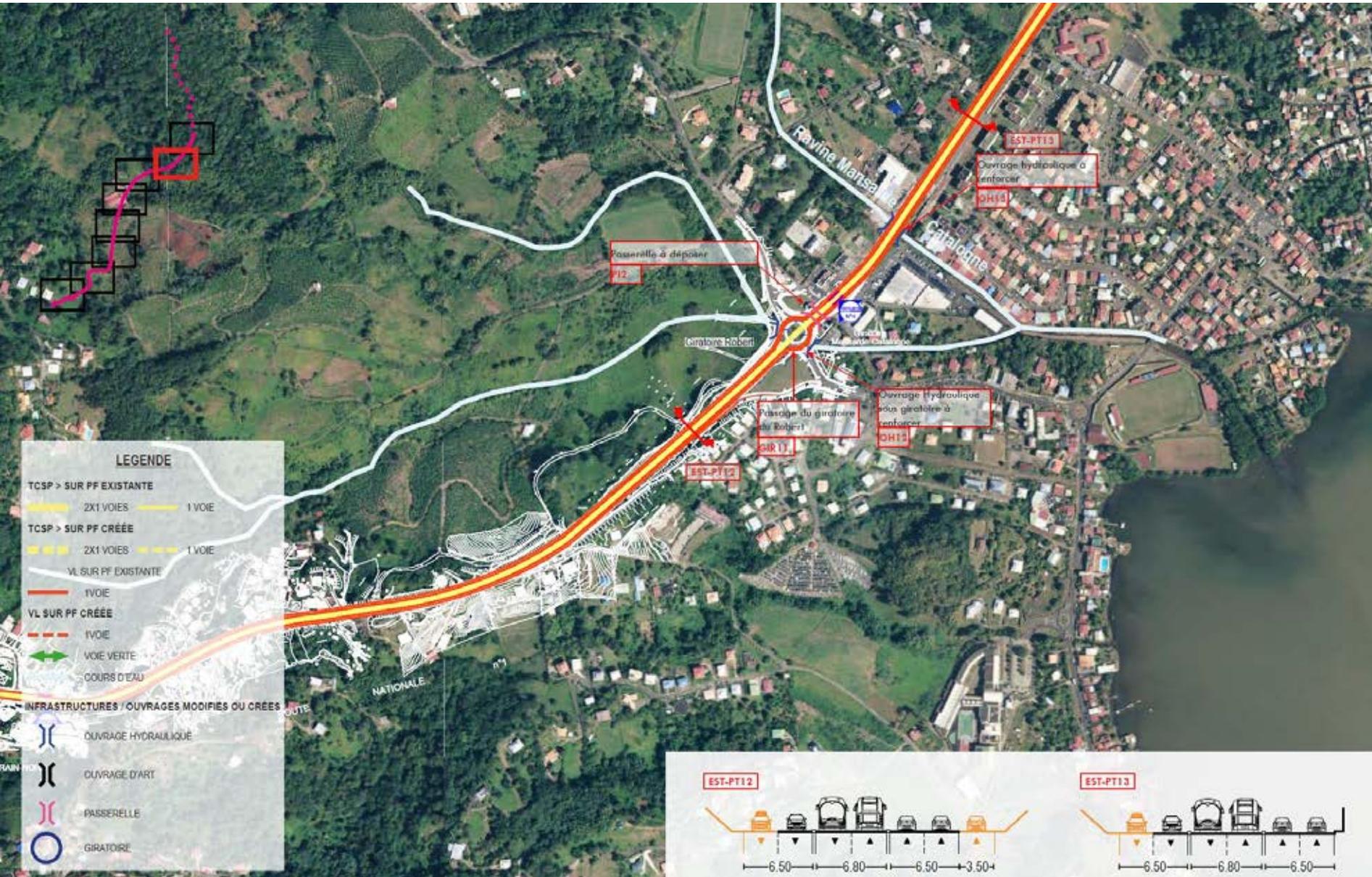
Station Augrain

- Enjeux sur ces tronçons :**
- Sécurisation de l'accès aux stations
 - Traversées de la RN : vitesse max ?

Extension Est : de Union au PEM du Robert

- Insertion axiale
- Aménagement par élargissement de la RN de part et d'autre
- Mise à profit de la voie TC déjà existante et mur anti-bruit le long du quartier Mansarde

Station Mansarde

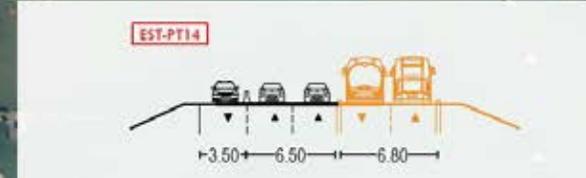


Extension Est : le PEM du Robert

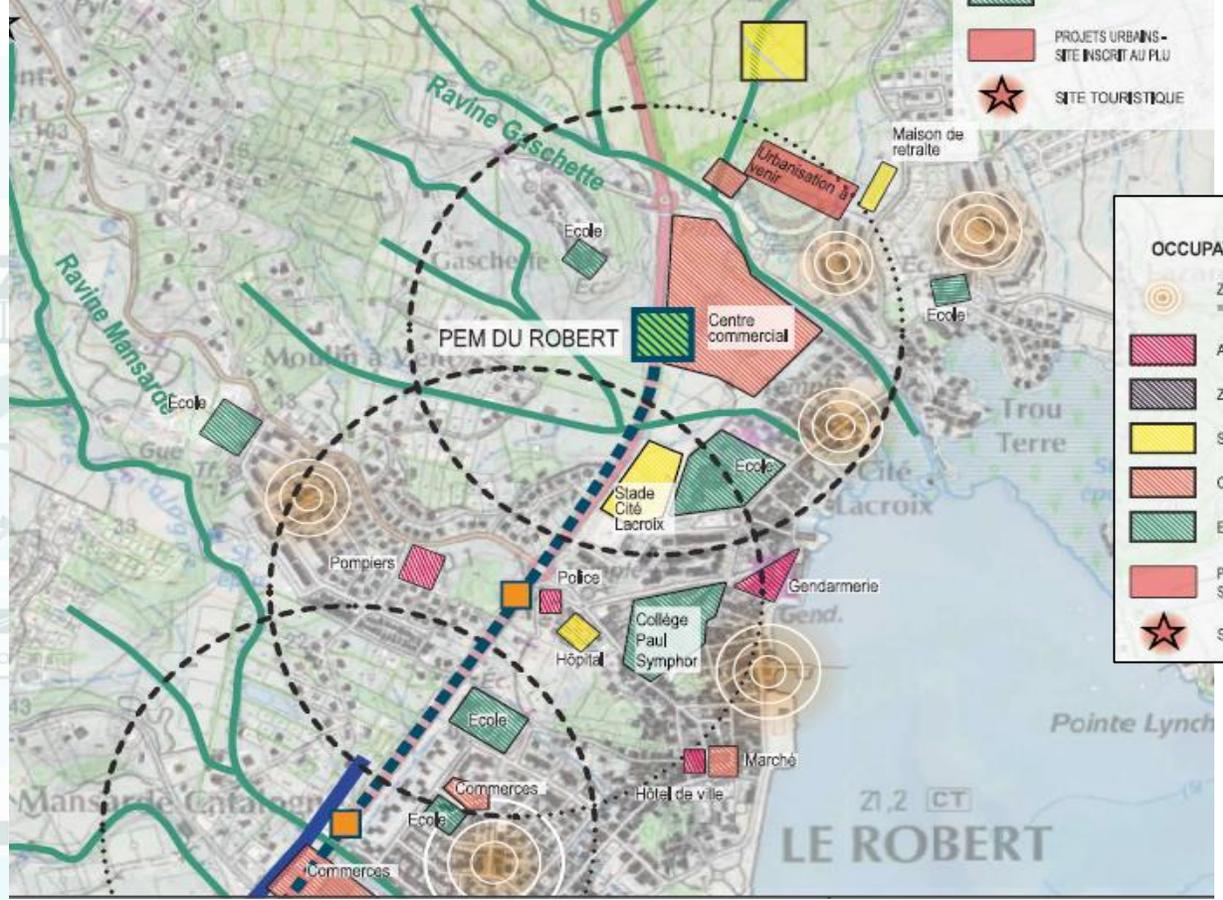


Station Gaschette (terminus)

- Conception du PEM à confirmer
 - Nature du terrain?
 - PPRI?



Extension Est : la desserte du centre-ville du Robert



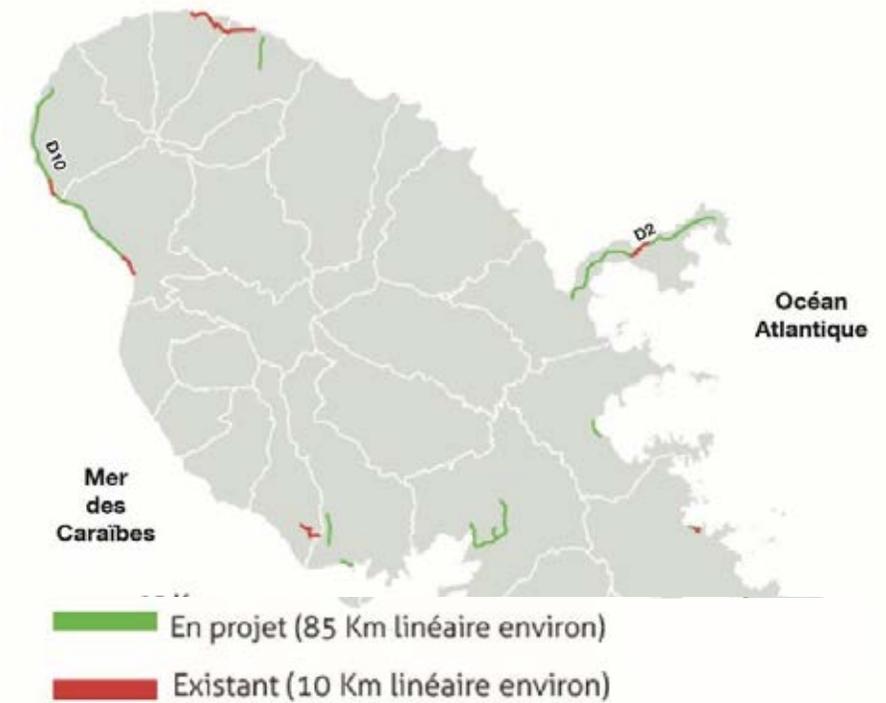
Bonne desserte du Robert avec 3 stations
Enjeu : articulation avec le réseau local du Robert à travailler à l'horizon du projet
: deux lieux d'échanges Place Courbaril et PEM TCSP

Extension Est : un enjeu d'intégration des modes actifs au projet TCSP

Constat d'un déficit d'offre en aménagements cyclables à l'échelle du territoire

Projets d'aménagements envisagés :

- **Boulevard urbain multifonctionnel sur la RD3** entre le bourg du **Lamentin** et Mangot Vulcin, reliant le pôle hospitalier, les administrations et les zones résidentielles, celui-ci permettrait d'accueillir le TCSP, les véicules, les piétons et les vélos (Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables de 2006)
- Etude en cours dans le cadre du projet **Cœur de Ville (Lamentin)** : stade diagnostic
- **Cheminement piéton le long de la RN1** et traversée piétonne de la RN1 pour favoriser les déplacements entre les quartiers et le centre-ville (PLU du **Robert**)



NB: Etat des lieux réalisé à partir des informations du SDIC, des services de la CTM et des relevés terrain de l'O2TM.

(SDIC : Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables)

