



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**17 mars 2021 – Fort-de-France**

**M. Yves BUSSY** souhaite la bienvenue à tous et remercie la Ville de Fort-de-France pour son accueil.

**M. MOREAU**, *adjoint au Maire*, indique que la concertation autour des extensions du TCSP est un moment important, d'autant que la Ville de Fort-de-France est particulièrement attachée à cette notion. Il est nécessaire que les populations, mais aussi les politiques, réfléchissent à ce projet du TCSP qui a déjà vu le jour et qui continue à se construire. Il faut que les projets correspondent à un réel besoin. Fort-de-France se sent très concernée par ce projet.

**M. Yves BUSSY** rappelle les règles de la concertation et présente les interlocuteurs présents : les garants, les représentants de la CTM, de Martinique Transport, de la DEAL et de SYSTRA.

**M. BALAN**, *garant*, présente le rôle de la CNDP, la Commission Nationale du Débat Public. C'est une Autorité, ce qui signifie qu'elle prend des décisions au nom de l'Etat. Elle est indépendante du gouvernement, de tous groupes politiques, économiques ou syndicaux. Elle est présidée actuellement par Mme Chantal JOUANNO, ancienne ministre de l'environnement. L'ensemble de ses membres, une fois qu'ils sont nommés, ne sont plus révocables pendant leur mandat.

**Son rôle principal est de défendre un droit individuel qui est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement dans la Constitution française.** C'est un droit individuel ; chaque personne a le droit d'accéder à l'information et de participer à l'élaboration, dès lors que la question environnementale est posée. Ce droit sert à débattre du bienfondé des projets avant que de décisions irréversibles ne soient prises. C'est une concertation préalable, en amont des projets, alors que les enquêtes publiques interviennent en aval, lorsque les projets sont déjà extrêmement précis.

La concertation préalable permet d'aborder les questions suivantes : l'opportunité du projet, les objectifs du projet et ses caractéristiques.

Il y a 6 principes qui régissent l'ensemble de la participation du public sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, notamment l'indépendance, la neutralité, la transparence, etc. Il indique que deux sont particulièrement importants : l'argumentation et



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**17 mars 2021 – Fort-de-France**

l'égalité de traitement des interventions. Chaque personne a le même droit de participer, quel qu'il soit. La seule chose qui compte, ce sont les arguments apportés.

M. BALAN rappelle que la CNDT conçoit la forme de la concertation. La CTM et Martinique Transport ont organisé la concertation. Il détaille le rôle des garants ; ils doivent faire respecter les principes et les valeurs de la CNDT ; ils ne prennent pas parti y compris dans le bilan. Les garants peuvent être contactés par mail.

Il indique les modalités de participation, avec un dossier de concertation téléchargeable sur le site internet, ainsi qu'un forum en ligne. Toutes les questions posées reçoivent une réponse, soit lors de la séance de concertation, soit via le site internet.

Cette concertation doit durer **trois mois**, compte tenu des enjeux du projet qui peut avoir des effets forts et des impacts majeurs à la fois sur la mobilité, sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire.

Au mois d'avril, il y aura l'occasion d'approfondir le débat avec des réunions thématiques. Au mois de mai, il y a aura 3 réunions publiques de synthèse.

**Le 31 mai, la concertation sera terminée ; au plus tard le 30 juin, la CNDP et les porteurs de projet publieront le bilan.** Les maîtres d'ouvrage disposeront d'un délai de deux mois pour répondre à l'ensemble de ces points.

**M. Elisabeth CHAIGNEAU** est invitée à présenter techniquement le projet. Les principaux effets attendus des trois extensions vont dans le sens des engagements nationaux pour limiter les émissions de CO2 et de gaz à effet de serre. La Martinique s'est fixé l'objectif de réduire d'au moins 19% la consommation d'hydrocarbures entre 2016 et 2023. Pour cela, il faut chercher le report modal de la voiture vers les transports en commun. L'Etat a fixé pour objectif d'atteindre une part modale de 25%. En 2014, l'enquête ménages déplacements montrait que 9% des déplacements étaient réalisés en transport en commun.

Il s'agit aussi de réduire le temps perdu par la population martiniquaise chaque jour dans la circulation ; **il est estimé dans les études récentes à 40 millions d'euros par an.**

Enfin, dernier objectif : accompagner le développement du territoire Sud et Est et permettre des déplacements de l'agglomération centrale vers le Sud et l'Est et inversement.



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**17 mars 2021 – Fort-de-France**

**On estime à l'heure actuelle la part de marché des transports collectifs à 16 % des déplacements, grâce à la mise en place du TCSP et à l'organisation des réseaux.** Rechercher l'attractivité des transports en commun, c'est leur faciliter la circulation. Or, la circulation des transports en commun est limitée par la congestion, en particulier dans la zone centrale et notamment à Fort-de-France.

Le TCSP actuel est la première phase d'un projet plus vaste, dans les cartons depuis longtemps ; il s'agit du renforcement de l'armature de réseaux structurants. Ce projet a besoin d'intermodalité pour fonctionner. C'est aussi un projet d'infrastructure et d'aménagement dans les zones traversées, en particulier dans les zones urbaines.

Les extensions du TCSP vont poursuivre le réseau actuel du TCSP vers d'autres zones de la Martinique : Schœlcher, Robert, Ducos/Rivière Salée.

C'est un projet de Haut Niveau de Service : un niveau d'offre très attractif, en termes de fréquence et d'amplitude, avec une régularité et une fiabilité horaire, grâce à l'aménagement des voies dédiées aux transports en commun.

C'est un projet d'intermodalité. Il est prévu du BHNS vers le sud et le Nord et à l'ouest, vers Schœlcher, ce sera soit du BHNS, soit du transport par câble aérien. **Le réseau bus sera réorganisé autour de cette nouvelle armature au sein de pôles d'échanges.**

Dernier élément de constitution du projet, aux endroits où l'urbanisation est proche des stations, il s'agira de créer des cheminements piétons des quartiers vers les stations.

Pour le projet d'extension à l'Ouest plus précisément, il est envisagé deux modes, soit un projet câble avec plusieurs scénarios de desserte soit un projet de TCSP routier.

Le projet des extensions prévoit de créer deux voies dédiées au TCSP, des stations dédiées, des pôles d'échanges, avec des espaces de stationnement, de petits guichets de distribution, etc. Dans le cas d'un transport par câble, il s'agira de créer des stations, dédiées et accessibles. Un projet câbles nécessite aussi l'implantation de pylônes électriques.

**Ce projet d'extension s'inscrit dans un environnement martiniquais, à la fois très qualitatif et très contraint, avec une grande richesse écologique des paysages** qu'il faut respecter et des contraintes de plusieurs en nature en termes d'impact sur l'environnement : des



## TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

### Compte rendu détaillé

17 mars 2021 – Fort-de-France

contraintes hydrauliques, des enjeux écologiques potentiels avec la présence d'espèces protégées et des enjeux agricoles.

Les études de conception doivent être menées avec l'objectif " éviter, réduire, compenser". Le projet, une fois concerté, nécessitera un niveau d'études complémentaire pour examiner l'ensemble des impacts potentiels sur l'environnement.

**Le coût du projet est estimé à 500 ou 600 millions d'euros** avec l'extension Est et Sud autour de 220 millions d'euros chacun ; pour l'extension ouest, le coût sera différent selon l'option BHNS (60 millions d'euros) ou câble (200 millions d'euros). **La mise en service de ce projet d'extension pourrait se faire à partir de 2027 avec un échelonnement de cette mise en service.**

Les effets du projet seront de permettre un bus toutes les 10 minutes, une amplitude large, de 5 heures à 20 heures, des véhicules modernes et confortables, un système d'accessibilité optimal.

Le trafic attendu à l'horizon du projet est estimé à une augmentation immédiate d'environ 10% de la fréquentation des transports en commun, avec 23 000 voyageurs en heure de pointe. **On atteindrait une part de marché des transports en commun d'environ 20 %.**

Pour l'extension ouest, la CTM a souhaité développer deux études de faisabilité, l'une sur le BHNS et l'autre pour le câble. Pour le BHNS, l'étude a confirmé qu'il n'y a qu'un seul itinéraire envisageable (la RN2), mais le temps de parcours reste à 14 minutes, avec une vitesse commerciale de 10 à 15 km alors que l'objectif moyen est plutôt de 20 à 25 km/h. Ce serait un itinéraire de 4 km, avec un pôle d'échanges dans le secteur de Madiana. Il y aurait quelques impacts fonciers mais aucun sur les bâtis.

Pour le projet par câble, il y a eu un certain nombre d'entretiens avec les acteurs pour savoir quelles étaient les opportunités des lieux et les liaisons principales à desservir. Sur cette base, l'étude a analysé les contraintes physiques du territoire, les contraintes urbaines et les contraintes environnementales, notamment pour l'installation des stations du câble. L'étude a permis de déboucher sur 3 scénarios intéressants. **Un 1<sup>er</sup> scénario consiste à suivre la ligne du littoral, avec 2 lignes et 9 stations. Les deux autres scénarios proposent de créer 3 lignes. Ces trois scénarios sont encore en lice.**



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**17 mars 2021 – Fort-de-France**

Le coût dépend du nombre de stations, du nombre de station-relais, du nombre de pylônes. Plusieurs systèmes ont été envisagés dans le cadre des études, avec une solution qui est privilégiée à ce stade : la technologie 3S avec deux câbles qui supportent les cabines et un câble qui assure la traction des cabines.

Toutes les solutions sont relativement confortables et accessibles ; en revanche, la solution 3S est privilégiée pour l'instant du fait d'une meilleure tenue au vent, d'un plus faible impact sur l'environnement et d'une image positive associée aux cabines.

Pour les contraintes spécifiques en termes d'insertion, pour l'instant, les études ont esquissé un scénario et regardé les différentes hypothèses de desserte qui pourraient convenir. Les études de conception doivent s'inscrire dans un certain nombre de contraintes et de réglementations du transport par câble. Les câbles doivent être au moins à 7 mètres au-dessus des bâtiments. Les cabines de câbles doivent être au moins à 20 mètres au-dessus des bâtiments et éloignées au moins de 10 mètres des façades. Par rapport aux contraintes liées aux incendies, elles doivent se situer à 30 mètres au-dessus de la végétation.

**Les avantages spécifiques du mode câble : désenclaver des quartiers, franchir des obstacles naturels, avec des performances équivalentes ou supérieures que le TCSP routier, avec des vitesses commerciales globales à peu près identiques.** Les fréquences, par contre, peuvent être beaucoup plus fortes sans coût d'exploitation supplémentaire.

**Pour la consommation énergétique, c'est un mode vertueux, électrique, peu consommateur d'énergie.** Enfin, cela peut aussi avoir un intérêt touristique, ces modes par câble étant très apprécié des touristes.

M. Yves BUSSY propose de passer aux questions et suggestions.

Une intervenante souhaite savoir comment est intégré le volet des transports scolaires et des étudiants du campus qui se rabattent souvent sur l'urbain.

Mme Régine LEBEL répond qu'effectivement Martinique Transport offre la possibilité aux élèves de recourir au transport urbain pour leur permettre de prendre l'habitude du réseau.



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**17 mars 2021 – Fort-de-France**

L'extension devrait pouvoir, en termes de fréquences, de répondre à cette situation, avec moins de concurrence entre les deux usages : transports scolaires et transports urbains.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** indique que, quel que soit le projet, l'avantage est d'augmenter les fréquences.

**Une intervenante**, élue du secteur, s'étonne du peu de personnes présente car sur son secteur, quel que soit le thème abordé, il y a 3 collectifs très actifs avec, à minima, une vingtaine de personnes. Sur la question du transport et du câble, elle les sait très impliqués. Elle pose la question de la communication amont à cette réunion de concertation.

**M. Yves BUSSY** la rassure quant à la communication effectuée qui a permis d'avoir à Ducos par exemple une soixantaine de personnes présentes.

**L'élue** demande comment se fera le relai entre Bellevue, la cité universitaire, Fond Lada et Ravine Touza où il y a aussi un point chaud le matin.

**M. ALONZO** informe que la procédure de déclaration préalable est prévue du 1er mars au 31 mai. La communication a été faite ; il y aura d'autres réunions où les trois collectifs pourront se rendre. Les réunions d'avril permettront de revenir sur les questions de desserte et d'enjeu. L'université sera aussi sollicitée. En mai, il y aura les réunions de restitution. Il n'est pas inenvisageable que la concertation continue jusqu'à l'enquête publique. Aujourd'hui, ce n'est que le début d'un long processus. Il y a aussi la possibilité de s'exprimer via le site et de poser ses questions directement à l'attention des garants.

**M. BALAN** demande également d'avoir les coordonnées des collectifs pour leur envoyer une information précise et ciblée.

**M. Marc MONGIS** précise que le transport par câble aérien permettrait de répondre aux préoccupations qui ont été énoncées et de rallier les quartiers à Tartenson ou à l'université



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**17 mars 2021 – Fort-de-France**

par exemple, puisque les 3 scénarios proposés pour le câble sont partis des différents besoins exprimés par les publics utilisateurs (commune, université, acteurs socioéconomiques).

**Un intervenant** demande si pour le projet transport par câble, il y a des changements de cabine quand il y a un changement de ligne par exemple. Il s'interroge aussi sur l'intermodalité avec le transport par câble ; si les vélos pourront rentrer dans les cabines par exemple.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** précise qu'une ligne désigne un trajet parcouru d'un terminus à l'autre par une cabine. Par contre quand il y a deux lignes, il y a une correspondance de cabine, avec ce qu'on appelle des ruptures de charge qui peuvent être coordonnées. Elle indique qu'il est possible de rentrer des vélos ou des poussettes dans les cabines. Ce n'est pas encore prévu dans le BHNS mais cela peut être envisagé, plutôt en dehors des heures de pointe.

**Un intervenant** demande s'il ne serait pas plus intéressant d'envisager un mode de transport unique plutôt que deux modes de transport : BHNS et câble. (Difficilement audible)

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** indique que, pour l'instant, il y a une étude à part pour une extension ouest en câble et une autre qui analyse l'hypothèse des extensions en tout BHNS. (Inaudible)

**M. MOREAU** souhaite intervenir et rappelle tout l'intérêt de la concertation. Précédemment, il y a eu des échanges entre la Ville de Fort-de-France, la CTM et Martinique Transport sur la question des toilettes du TCSP. Des associations de Bo Kannal avaient demandé l'arrêt de ces travaux parce qu'effectivement, il n'y avait pas eu l'échange nécessaire au préalable à l'installation des toilettes. Heureusement, une solution a été trouvée, nécessitant beaucoup d'énergie. La concertation est primordiale. Il est aussi étonné que les associations ne soient pas présentes ce matin mais se félicite qu'elles puissent être contactées directement pour fluidifier la relation et éviter tout blocage.

Concernant le projet présenté, il estime que le projet du câble et sa présentation sont extrêmement intéressants. Il souhaiterait savoir quelle énergie sera privilégiée pour ce projet



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**17 mars 2021 – Fort-de-France**

et son impact sur l'environnement. Il aimerait avoir plus de précision sur les ouvrages mis en place, compte tenu des normes de hauteur ; leur accessibilité pour les personnes âgées, etc. Il souligne l'attrait touristique du projet câble. Il aimerait avoir des informations complémentaires pour le dispositif de sécurisation des télécabines.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** précise que le transport par câble est peu consommateur. Des études seront menées pour réfléchir à l'énergie utilisée. Pour les bâtiments, soit les stations sont au ras du sol, avec une emprise assez conséquente, soit elles sont plus en hauteur avec moins d'emprise, avec une accessibilité adaptée. Elle a peu d'éléments de réponse sur la sécurisation des cabines ; en général, il y a peu de personnel dans les cabines, avec toutefois du personnel de surveillance dans les stations et une fermeture des infrastructures le soir quand le système est non exploité.

**Mme Régine LEBEL** confirme que dans l'hypothèse d'un transport par câble, il y a de fortes chances que les stations soient fermées le soir. Concernant les problématiques de squat dans les pôles d'échanges à Carrère notamment, une consultation est en cours pour le fermer complètement la nuit car cela pose des problèmes.

**Un intervenant** souhaite savoir si l'ancienne route de Schoelcher sera impactée par les travaux. S'il y a une voie supplémentaire sur l'avenue Condorcet pour le TCSP, il demande s'il y aura l'ajout d'une voie pour les véhicules car il y a de nombreux embouteillages le matin sur cette artère.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** répond (**inaudible**). C'est un environnement urbain extrêmement contraint. L'objectif c'est de faire un aménagement pour le transport en commun pour provoquer un report modal plutôt que de faire un aménagement routier.

**Une intervenante** aimerait savoir si le transport maritime de passager ou de matériaux est envisagé pour diminuer la congestion des axes routiers.

**Mme Régine LEBEL** indique que cela ne fait pas partie du projet TCSP mais qu'il y a bien une



## TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

### Compte rendu détaillé

17 mars 2021 – Fort-de-France

étude en cours pour une extension des lignes maritimes sur la côte Caraïbe vers le sud et le nord, avec aussi une ouverture à l'Etang Z'abricot.

**Une intervenante** souhaite avoir plus d'information sur l'impact environnemental notamment à Rivière-Salée où il y a une grande biodiversité dans la mangrove, et notamment en termes de préservation de l'équilibre hydraulique dans cette zone souvent inondée. (peu audible)

**M. Marc MONGIS** rappelle que c'est bien l'objectif de cette concertation : recueillir les propositions, les observations pour enrichir la réflexion et les études ultérieures pour aider à la décision. La CTM est effectivement maître d'ouvrage pour l'amélioration et la sécurisation de la plaine de Rivière-Salée contre les inondations. Le sujet de l'inondabilité de plaine a été très longuement étudié en amont. Un comité de concertation locale a été également monté avec les associations écologistes, des riverains, des pêcheurs, les usagers. Chacun a émis une hypothèse quant à la cause de ces inondations. Cela a permis de modéliser tout le bassin versant jusqu'au point bas, afin de préconiser des actions pour améliorer la protection contre les inondations sur la RN5 et les quartiers environnants.

Sur la question de la navigabilité de la Rivière Salée, il y a toujours eu de la navigation dans cette zone ; ce sont des idées que l'on peut consigner pour des projets futurs, notamment touristiques.

**M. MORIN**, directeur de la DEAL rappelle que le maître d'ouvrage devra, bien entendu, pour arriver à l'objectif final, faire un certain nombre de démonstrations. Il y a beaucoup d'autorisations à obtenir, notamment sur la question environnementale.

**Une intervenante** demande si le projet passe par la Pointe des Nègres. Concernant la zone de Tartenson, avec le retour du Rectorat, elle estime aussi que la présence de la clinique Saint-Paul qui va être agrandie est à prendre en compte, en termes de trafic et de régulation de la circulation.

**M. Marc MONGIS** répond que pour les projets de tracé, ils ne passent pas véritablement par la Pointe des Nègres mais par le front de mer (difficilement audible). Même s'il n'y a pas de



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**17 mars 2021 – Fort-de-France**

stations, il y aura de toute façon une réflexion de maillage territorial pour interconnecter tous les quartiers.

Concernant Tartenson, il s'agira de passer près de la zone collège Tartenson plus que vers la clinique Saint-Paul. Il y a aura un changement de direction pour revenir vers le Rond-point.

**M. ALONZO** conclut la réunion en rappelant que sur le site dédié il y aura une synthèse des échanges. Il rappelle la mise à disposition des garants pour toutes questions ou échanges.

**M. Yves BUSSY** remercie l'ensemble des intervenants présents.