



Transcription réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 15 mars 2021 – Le Lamentin

Monsieur David ZOBDA, *Maire du Lamentin*, introduit le débat et rappelle l'utilité du transport public pour se déplacer en Martinique. Il indique que ce transport doit être organisé et structuré pour répondre aux attentes de la population.

Monsieur Le Maire indique que le lancement d'un système de transport public serait générateur d'égalité sociale, d'un meilleur équilibre du territoire, et vecteur de développement économique. Il souligne que la Martinique est aujourd'hui envahie d'automobiles, et qu'il y a une double concentration de véhicules :

- au domicile de chacun, où l'on compte 1 à 3 voitures par foyer, et alors que la multiplication du nombre de véhicules a un véritable impact sur l'environnement
- dans le secteur centre de la Martinique, où la concentration empêche le développement économique de secteurs d'activité.

Il faut penser le transport public pour qu'il soit de qualité, sécurisé et bien entretenu, pour que les martiniquais aient plaisir à utiliser ce transport. Il précise qu'il faut tenir compte des considérations urbanistiques et des réalités quotidiennes des martiniquais.

Monsieur Le Maire se réjouit que le débat soit instauré, pour discuter des solutions qui sont proposées pour développer le TCSP et pour permettre aux utilisateurs de demain de s'exprimer.

Monsieur Le Maire rappelle que la ville du Lamentin sera impactée par les différentes solutions d'extension du TCSP, c'est pourquoi le Projet de développement de la ville du Lamentin doit être pris en compte dans les échanges. L'objectif est d'harmoniser les projets. L'intérêt réciproque, l'harmonie et l'intelligence sont la clé de ces échanges.

Il compte sur la population martiniquaise qui a toujours fait preuve de bon sens et de vision, et qui saura faire les bons choix. Monsieur Le Maire remercie la présence des participants au débat et espère que des propositions fructueuses seront entendues et retenues.

M. Yves BUSSY, *médiateur*, remercie Monsieur David ZOBDA et les participants présents à la consultation. Il rappelle les règles sanitaires et de bienséance pour le déroulé de la consultation qui doit durer 2h.

M. Bussy rappelle les deux objectifs de la réunion : exposer le plan d'extension du TCSP et permettre aux participants de s'exprimer sur le sujet.

M. Bussy annonce les intervenants :

- Les garants désignés par la CNDP (la Commission Nationale du Débat Public) : Monsieur Etienne BALLAN qui interviendra en visio conférence, et Monsieur Jean-Michel ALONZEAU
- Monsieur Marc Mongis de la CTM
- Madame Régine LEBEL de Martinique Transports
- Madame Elisabeth CHAIGNEAU - Systra (AMO)

M. Etienne BALLAN salue l'ensemble des participants. Il présente la CNDP, et les règles du jeu de ce type de réunion. La CNDP est une autorité administrative indépendante, dont les membres sont



Transcription réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 15 mars 2021 – Le Lamentin

autonomes et assurent l'impartialité de ses décisions. Le rôle principal de la CNDP est de donner à tous et à toutes un droit constitutionnel, reconnu par la Charte de l'Environnement dans la Constitution, qui permet d'avoir accès à l'ensemble des informations relatives à l'environnement et de participer à l'élaboration des décisions. Ce sont notamment les décisions irréversibles en matière d'impact sur l'environnement, qui doivent être prises après qu'un débat ait lieu. Ces moments de participation en amont des projets sont obligatoires depuis 2005.

3 sujets doivent être débattus :

- L'opportunité du projet : doit-il être réalisé ? Que se passe-t-il s'il n'est pas réalisé ?
- Les objectifs du projet : pour atteindre quel but ? Y-a-t-il d'autres projets qui permettent d'atteindre ce but ?
- Les caractéristiques du projet : comment sera-t-il sera réalisé ?
-

Les aspects environnementaux, sociaux, économiques, d'aménagement du territoire doivent être discutés. Cette participation publique se fait en amont de l'autorisation environnementale du projet.

Il rappelle que tous les échanges sont transparents ; ils sont publics et font l'objet de compromis. Les principes les plus fondamentaux sont l'argumentation et l'égalité de traitement. La CNDP ne réalise pas un sondage ni une procédure de vote, ce qui compte, ce sont les arguments qui sont portés et les explications données. Les arguments de chacun seront inscrits dans le bilan de la concertation préalable qui fera état de toutes les contributions du public.

M. Ballan rappelle l'indépendance et le rôle des garants, qui sont essentiellement là pour permettre l'expression et réaliser le compte rendu du débat. Les garants sont neutres et ne prennent pas partie.

Il rappelle que la CTM et Martinique Transport sont les porteurs du projet d'extension, et ils organisent la concertation. Le rôle des garants est de garantir la qualité et la synthèse de toutes les informations. Le dossier de concertation sera disponible sur la plateforme. Les citoyens peuvent aussi demander à la CTM des expertises complémentaires sur le sujet. Des questions peuvent être posées en ligne à l'issue du débat, et chacun peut réagir aux propositions et aux questions des autres. Toutes les questions posées recevront une réponse.

Il indique comment participer à cette concertation, en téléchargeant le document qui expose l'ensemble du projet, y compris dans ses détails, dans chaque secteur des extensions du TCSP. Il rappelle que toutes les questions posées feront l'objet d'une réponse dans un délai maximum de 15 jours.

La concertation se déroulera en trois étapes. Cette concertation dure assez longtemps car le projet implique des évolutions dans les modes de vie, dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme, sur différentes communes.

M. Yves BUSSY remercie M. BALLAN demande s'il y a des questions sur le déroulement de cette consultation. Aucune question n'étant posée, il propose à Mme Elisabeth CHAIGNEAU de présenter en détail les projets d'extension du TCSP.



Transcription réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 15 mars 2021 – Le Lamentin

Mme Elisabeth CHAIGNEAU, AMO SYSTRA, indique la structuration de sa présentation :

- Pourquoi le projet
- Le projet lui-même
- Focus sur l'extension du Lamentin

Mme CHAIGNEAU rappelle la genèse du projet. Les extensions du TCSP permettent d'aller dans le sens des engagements nationaux et locaux de limiter les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances liées à l'utilisation de l'automobile. L'objectif voté par la Martinique est une diminution de -19% de consommation des hydrocarbures, entre 2016 et 2023. Pour y contribuer, la Martinique doit rechercher un report modal de la voiture vers les transports en commun, c'est-à-dire inciter les automobilistes à quitter leur voiture et à prendre les transports en commun, soit totalement soit en se rabattant sur des parcs relais. L'objectif en Martinique, c'est d'atteindre une part de marché de 25 % des transports collectifs à moyen terme.

En 2014, la part de marché des transports en commun était de 9% en Martinique, et à l'heure actuelle, elle est à environ 16% grâce aux efforts faits ces dernières années.

Il s'agit aussi d'améliorer globalement la qualité du service de transport en commun grâce au TCSP et de s'affranchir des conditions de circulation difficiles de la Martinique. Actuellement, les études évaluent le temps perdu dans la congestion à 40 millions d'euros par an.

Dernier objectif du projet très important : accompagner le développement des territoires Sud et Est par une meilleure desserte et des meilleures liaisons avec l'agglomération centre.

Pour arriver à l'ensemble de ces objectifs, l'attractivité des transports ne doit pas être handicapée par la congestion. Le projet de Transport Collectif en Site Propre, soit une voie dédiée pour les transports collectifs, permet au TCSP de ne pas être dans la congestion et dans les embouteillages.

Les extensions du TCSP prolongent le circuit actuel vers trois directions : Schoelcher (ouest), Robert (est) et Ducos/Rivière-Salée (sud).

C'est un projet d'amélioration de la desserte structurante du territoire de la Martinique. Il s'agit de poursuivre la construction de l'armature du réseau en prolongeant l'actuel TCSP. Il s'agit également de continuer à répondre de manière performante, avec des transports capacitaires, vers l'agglomération centre.

Pour cela, l'amélioration des conditions d'intermodalité est indispensable, pour faciliter le passage d'un mode à l'autre, du bus au TCSP, du bus au bus, de la voiture vers le TCSP...

C'est un projet ambitieux, avec un haut niveau de service proposé (BHNS : bus à haut niveau de service) : une offre attractive avec des fréquences élevées, une large amplitude horaire, un transport qui circule tous les jours, une régularité et une fiabilité horaire. La fiabilité horaire est offerte grâce aux voies dédiées qui permettent au TCSP d'avoir toujours la même vitesse et d'être prioritaires aux carrefours. Le haut niveau de service se traduit aussi par une accessibilité complète pour les personnes à mobilité réduite. Un aménagement entre le véhicule et le quai permet de se déplacer sans difficultés et sans emmarchement.



Transcription réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 15 mars 2021 – Le Lamentin

En Martinique l'urbanisation est très diffuse et les emplois sont regroupés, et donc une majorité de la population est située loin des grands axes. C'est pourquoi le projet du TCSP pourra fonctionner si le TCSP est bien l'armature autour de laquelle le réseau des bus est réorganisé : une armature jusqu'au Robert, jusqu'à Rivière-Salée et jusqu'à Schœlcher.

Le projet envisage de créer plusieurs pôles d'échange multimodal, où le réseau des bus sera réorganisé. Pour permettre l'intermodalité, les parcs relais où les gens peuvent laisser leur voiture seront aussi développés.

Dans les quartiers proches des stations de TCSP, il faudra également aménager les endroits où le TCSP traverse des bourgs, et les cheminements piétons voire cyclistes quand le relief le permet. Le projet est donc aussi un projet d'aménagement qui consiste à :

- créer deux voies dédiées au Transport en Commun en Site Propre et aux Bus à Haut Niveau de Service (TCSP et BHNS). L'insertion des voies de TCSP et BHNS va obliger à élargir la voirie actuelle.
- créer des pôles d'échange multimodaux (PEM) près des stations dédiées au TCSP pour les rendre accessibles : parking et zones de demi-tour pour les bus et véhicules, zones d'attente pour les voyageurs et conducteurs, distributeurs de titres...

Ce projet s'inscrit dans l'environnement très qualitatif et contraint de la Martinique, avec une grande richesse écologique et de paysage.

Les principales contraintes sur les extensions du TCSP sont hydrauliques avec de nombreux cours d'eau et ravines, souvent associés à des zones inondables. Il y a aussi des enjeux écologiques de continuité de corridor écologique et la présence éventuelle d'espèces protégées. Des investigations ont débuté pour réaliser des inventaires écologiques sur les zones où sont prévues les extensions du TCSP.

Les enjeux agricoles et fonciers sont également présents car il y a des parcelles exploitées et certaines classées en AOC Rhum.

Le projet se construit donc en respectant la chaîne "Eviter, réduire, compenser" inscrite dans le code de l'Environnement :

- Eviter de passer aux endroits qui ont de la valeur du point de vue écologique
- Réduire les conséquences si on passe dans un tel endroit
- Compenser les impacts que l'on peut apporter à l'environnement

Pour le réseau Ouest, les maîtres d'ouvrage (la CTM et Martinique Transport) envisagent en nouveau mode qui est porté à l'avis et aux réactions lors de cette consultation, celui de câbles aériens, pour desservir les quartiers qui sont le long de la RN2 et ceux qui sont en hauteur. Ce mode permet de



Transcription réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 15 mars 2021 – Le Lamentin

faire face aux contraintes de voies très étroites et de relier les habitations situées très en hauteur.

Le câble est aussi un transport propre, et la technologie qui serait éventuellement retenue serait une technologie dite 3S. Un des avantages est qu'il est rapide. Un inconvénient est qu'il s'arrête aux points prédéfinis et ne peut s'arrêter à la demande comme un transport en commun sur route.

Si le mode choisi est celui du BHNS, il pourra être déployé uniquement sur l'itinéraire de la RN2, jusqu'au secteur de Madiana mais pas au-delà, et il y aurait une seule voie dans un sens ce qui est un projet moins qualitatif.

Concernant le planning et les coûts du projet :

- 150 millions à 180 millions € pour chacune des extensions Est et Sud, qui sont à peu près de même longueur, avec des contraintes surtout de relief sur la branche Est et hydraulique sur la branche Sud
- 50 millions € pour la branche Ouest en BHNS (projet plus modeste) et 150 millions à 200 millions € pour le projet par câble qui est plus ambitieux et permettrait de desservir l'ensemble des quartiers principaux d'habitation (évolution en fonction du nombre de lignes déployées, et de stations à créer).

La mise en service de ce projet d'extension, avec le temps de travaux compris, sera possible à partir de 2027, avec une mise en service échelonnée.

Les effets notables du projet, sont principalement d'avoir un service de qualité avec un bus toutes les dix minutes à l'heure de pointe, d'avoir une amplitude large de 5h du matin à 20h et éventuellement plus tard le week-end, des véhicules modernes et confortables, avec un enjeu évidemment de transition énergétique pour le parc de véhicules de transport en commun.

De nombreuses études sont en cours sur les futurs modes de traction (hybride, électrique, etc.), dans de nombreuses collectivités, avec pour objectif de programmer un renouvellement du matériel vers des véhicules propres à l'horizon 2025.

Le projet d'extension du TCSP permet d'avoir des temps de parcours améliorés (plus courts) et fiabilisés (durée de trajet anticipée et sûre).

Actuellement le TCSP met 25 min pour aller de Pointe Simon à Mahault. On envisage 15 min pour la future branche du Lamentin au Robert, car c'est un trajet le long d'un grand axe, avec assez peu d'arrêts et donc une vitesse élevée.

Pour Carrère à Rivière-Salée, on envisage un temps de 16 min. Sur la partie ouest, le BHNS permettrait de faire Pointe Simon–Madiana en 14 min. Par câble, les trajets Madiana-Terreville, Madiana-Cluny et Madiana-Fond Bernier seraient extrêmement courts. Et environ 22 min pour le trajet Pointe Simon – Fond Bernier.

Sur la partie centrale du TCSP, au cœur du Lamentin, ce sera un TCSP beaucoup plus urbain, avec des stations plus rapprochées et une vitesse moins grande : le temps de parcours pour traverser la ville du Lamentin serait de 15 min environ.



Transcription réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 15 mars 2021 – Le Lamentin

Une modélisation du trafic a été élaborée par la CTM qui permet d'envisager une fréquentation augmentée de 10% dès la mise en service du projet. Ce chiffre justifie en lui-même la mise en place d'un système capacitaire dédié. Le réseau devrait accueillir 23 000 voyageurs en heure de pointe, ce qui permettrait d'atteindre une part de marché des transports en commun de 20% environ. Concernant l'extension Est et la traversée du Lamentin, plusieurs options sont envisagées.

La présentation de Mme CHAIGNEAU est interrompue pour installer un autre support de présentation, et les participants peuvent donc poser des questions.

Un participant pose une question sur ce qui existe à l'heure actuelle :

Est-ce que le projet d'extension prévoit aussi l'amélioration de l'existant ? Notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Si un PMR s'arrête à la Galléria (arrêt Acajou) comment fait-il pour se déplacer et aller au centre commercial ? Ou bien également depuis l'arrêt à la Zone de Jambette, comment une personne à mobilité réduite peut aller à l'intérieur de la ZAC ? Est-il prévu de relier les arrêts du TCSP vers les points de convergences ?

Mme Elisabeth CHAIGNEAU propose d'apporter une première réponse à cette question. Le système du TCSP est aujourd'hui réglementairement accessible aux personnes à mobilité réduite, et le projet du TCSP prévoit d'aménager les cheminements à proximité des stations, de manière accessible à toute personne.

Il y a aussi des actions sur la voirie qui ne relèvent pas des mêmes maîtres d'ouvrage que le TCSP. Il y a notamment des services dédiés aux PMR qui devraient améliorer la continuité de la chaîne, rendre accessible la voirie et les espaces publics. Ce sont des enjeux multi maître d'ouvrage.

M. Yves BUSSY invite Madame LEBEL, représentante de Martinique Transports et maître d'ouvrage, à approfondir la réponse.

Mme Régine LEBEL confirme les propos de Mme CHAIGNEAU et indique que l'accessibilité d'une manière générale pour les usagers est une question qui a été posée également lors du Conseil sur la citoyenneté économique, et que ce sujet nécessite la réponse d'autres maîtres d'ouvrage, notamment de la part des propriétaires de voiries, pour que les PMR puissent utiliser pleinement les transports collectifs.

Un intervenant pose une question concernant la sécurisation des sites, et la problématique des rassemblements sauvages observés à Carrère notamment. Ce premier pôle d'échanges a du mal à se remplir et cela pose question sur le fait de les multiplier, au risque de développer ce type de délinquance actuellement présente sur les pôles d'échanges à des heures tardives. Si les pôles d'échanges sont nombreux, cela risque d'amplifier le phénomène de délinquance et d'insécurité déjà présents aujourd'hui.



Transcription réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 15 mars 2021 – Le Lamentin

Mme Régine LEBEL indique que Martinique Transports subit effectivement des problèmes de société, qui ne sont pas inhérent aux transports. Une consultation est en cours concernant le pôle de Mahault, après que Martinique Transports ait dû solliciter l'intervention de l'Etat pour faire régner l'ordre sur ces espaces. Néanmoins, développer et améliorer le transport en site propre reste bénéfique pour les usagers et la population, donc Martinique Transports reste contraint d'avoir ces pôles d'échanges. Mme LEBEL demande s'il faudrait ne rien faire parce qu'il y a des problèmes de société ?

Un intervenant reprend sa question et la précise. Il indique qu'une partie de la solution est de sécuriser les lieux, ce que Martinique Transports propose de faire, mais il reste la problématique du remplissage de ces pôles d'échanges. Notamment à Carrère et Mahault, les usagers ne sont pas véhiculés et ne peuvent pas s'y rendre pour déposer leur voiture. Les places de parking mises à disposition restent vides et sont utilisées à mauvais escient.

Le projet de créer un pôle d'échange au niveau de l'Union risque de faire doublon avec Carrère, qui peut déjà desservir Morne Pitault et le François, comme le futur pôle de l'Union. Quelle est la pertinence d'avoir un autre pôle d'échange avec un parking ?

Mme Régine LEBEL indique qu'un pôle d'échange est parfois mixé avec un parc relais, mais ce n'est pas toujours le cas. En revanche le pôle d'échange est nécessaire pour faire la jonction entre le BHNS et les lignes de rabattement destinées aux bus classiques. Il est effectivement pertinent de regarder l'opportunité d'avoir des parcs relais plus ou moins importants en fonction de la demande, mais le pôle d'échange en lui-même est important, pour que les usagers puissent rejoindre le BHNS. Cela répond à la problématique de développement durable. Les parcs relais peuvent être morcelés pour inciter les usagers à laisser leur véhicule avant de prendre les transports en commun.

M. Yves BUSSY invite Mme CHAIGNEAU de terminer sa présentation, avant de poursuivre les questions.

Mme Elisabeth CHAIGNEAU propose de détailler l'extension Est.

Le tracé préférentiel suit la RN1 du pôle d'échange multimodal (PEM) de Mahault jusqu'au PEM du Robert, qui est envisagé près du centre commercial Océanis. Cette extension fera 11 km à 12 km de longueur, selon les variantes de tracés dans le Lamentin.

Il y aurait un PEM complémentaire au niveau de la Brasserie Lorraine à Union, pour permettre aux lignes de transports qui arrivent de Morne Pitault et du François de stationner et d'avoir leur terminus à cet endroit. Ce ne serait pas une très grosse unité. Il y aurait aussi un parc relais pour les gens qui arrivent en voiture de la même direction ou éventuellement de Pelletier. Les quartiers autour de la RN1 sont relativement diffus, avec des reliefs difficiles d'accès pour les bus.

Une station est envisagée au niveau de fond Giraumon avec éventuellement un petit parc relais installé dans un second temps.

Pour répondre à la question concernant le dimensionnement, très souvent il est préférable de prévoir l'espace pour réaliser un parc relais relativement spacieux à horizon 10-15 ans, et l'aménagement se fait dans un premier temps sur une petite partie, pour observer la montée en charge et la fréquentation des parcs, et éviter d'avoir de grands espaces qui ne servent pas. C'est



Transcription réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 15 mars 2021 – Le Lamentin

très souvent un aménagement « phasé », ce qui n'est pas le cas de Mahault car c'est une petite unité par rapport aux besoins qui avaient été envisagés dans les premières études du TCSP au début des années 2000.

Les études de faisabilité en cours pour cette extension le long de la RN1 indiquent que l'insertion est « faisable » bien que complexe à certains endroits :

- sur la séquence centrale, proche de Pelletier, où le relief est chahuté et des ouvrages hydrauliques seront à élargir
- à Union et Mangot Vulcin au niveau de zones de canne AOC, où l'insertion impliquerait une maîtrise foncière et agricole un peu difficile sur certains segments
- pour la traversée de la rivière Lézarde qui poserait des difficultés techniques, mais pour laquelle des solutions sont en cours d'étude

Il y a aussi des enjeux d'accessibilité riveraine avec un certain nombre d'entrées et d'accès à respecter, qui peuvent présenter des difficultés techniques mais résolubles.

Concernant la traversée du Lamentin, 3 variantes de tracé sont envisagées :

- 1er itinéraire : depuis le PEM de Mahault suivre le long du cimetière du Lamentin et reprendre la RD15 au niveau du rond-point de l'horloge pour passer devant l'ensemble des équipements sportifs, le centre aquatique, le hall des sports, puis remonter au niveau du centre commercial de Place d'Armes, repasser devant le collège Edouard Glissant, devant le stade, pour sortir ensuite au niveau du giratoire de Mangot Vulcin, qui serait traversé pour suivre la RN5 jusqu'au PEM de l'Union, qui serait situé au nord du giratoire de la Brasserie Lorraine
- 2^{ème} itinéraire possible : sur l'axe actuel qui va de Carrère à l'aéroport, le projet est de « débrancher » au niveau du pont de la Lézarde et d'entrer au Lamentin par ce côté-là, pour ensuite suivre le premier itinéraire
- 3^{ème} itinéraire possible : débrancher au niveau de la sortie de l'aéroport, suivre la RD3 avec une desserte de la zone d'activité de Lareinty, traverser la plaine agricole via la RD3 et se retrouver devant le Hall des Sports et poursuivre le même itinéraire que le tracé n°1, jusqu'au PEM de Mahault.

L'objectif de ces itinéraires est de pouvoir relier et faire circuler les gens du Lamentin vers le Sud, l'Ouest et l'Est, et inversement. Actuellement les tracés du TCSP au Lamentin sont deux impasses.

M. Yves BUSSY remercie Mme CHAIGNEAU et invite les participants à poser des questions.

Le 1er participant reprend la parole, pour demander une précision sur le tracé du TCSP qui traverse le Lamentin. L'impact sur la population a-t-il été analysé, notamment concernant le nombre de personnes à déloger et éventuellement l'impact économique pour les commerçants ? Selon lui, les tracés proposés ne semblent pas vraiment bénéficier à la population du Lamentin.

Mme Elisabeth CHAIGNEAU répond que oui il y a des impacts fonciers sur les structures et sur les commerces. Mais nous faisons très attention à respecter les accès routiers, principalement ceux du



Transcription réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 15 mars 2021 – Le Lamentin

centre commercial. Sur le trajet, il y a essentiellement une activité publique avec le collège et le lycée professionnel.

Pour mener les études d'impact, nous avons beaucoup échangé avec les entreprises et les centres commerciaux afin de trouver la meilleure option par rapport aux accès et aux entrées. C'est un atout d'être desservi par le TCSP. Ce n'est pas un handicap d'avoir à sa portée un service de transport de bonne qualité et fréquent. Les impacts fonciers sur les accès des riverains sont regardés de manière très fine dans les études qui vont suivre. Pour l'instant il s'agit d'étudier la faisabilité. L'objectif étant de regarder ce qui est faisable techniquement et financièrement.

Un participant indique que les 3 propositions présentées paraissent assez irréalistes car la ville du Lamentin est densément peuplée avec énormément d'habitations. Donc comment le TCSP peut-il passer par là ? **Est-ce de manière axiale ou en latérale ?**

L'option qui paraît la plus faisable est celle qui passe par la zone Lareinty mais elle est souvent inondée en période de fortes pluies. Il y aura donc un coût très important pour refaire toutes les routes.

Un participant va dans le même sens et rappelle qu'il a été évoqué la possibilité de traverser le quartier Petit Manoir devant les collèges et lycées. L'emprise nécessaire pour l'implantation des voies soulève de nombreuses questions. Est-ce qu'il y aura que du TCSP dans ce secteur, si oui y-a-t-il **une réflexion pour le déport de flux, de personnes et de circulation ? Un nouveau passage de la circulation a-t-il été envisagé ?**

Les conséquences des extensions ne sont pas présentées, notamment les conséquences sur la vie courante des habitants, sur les cités scolaires.

Il y a déjà un flux de personnes qui circule dans ces endroits, sans emprunter le TCSP. Comment ces personnes pourront circuler, **est-ce pris en compte et régulé ?**

Un participant ajoute que la ville du Lamentin réfléchit aussi à son propre plan de circulation, et il serait intéressant d'harmoniser.

Une participante demande s'il ne serait pas plus simple d'organiser les transports avec l'existant ? Justement, avec ceux qui sont déjà dépositaires de certains véhicules et qui travaillent de manière désorganisée. Une réorganisation totale des transports existants est souhaitée, pour déjà répondre aux besoins des clients. On veut faire des projets d'extension alors qu'il y a déjà eu plusieurs grèves des transporteurs, etc., qui ont peur de perdre leur travail avec ces projets. **Pourquoi ne pas faire une table ronde avec eux ?**

M. Marc MONGIS, CTM, rappelle qu'il s'agit d'une concertation. L'équipe des garants qui accompagne cette concertation souhaite apporter plus de lisibilité sur le projet et sur les aménagements envisagés, à un stade très en amont.

Rien n'est figé. Toutes les observations que vous pourriez faire viennent enrichir notre réflexion et permettent dans les phases suivantes d'avoir un projet mieux finalisé.



Transcription réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 15 mars 2021 – Le Lamentin

Il y a toute une série d'actions, d'études complémentaires qui vont pouvoir affiner, préciser ou vérifier les emprises. Mais d'emblée, les tracés que nous proposons permettent d'éviter par exemple de démolir beaucoup de constructions et de changer totalement le cœur de ville.

Cet axe est fait en complément d'une réorganisation des transports. Les axes du TCSP seront complétés par toute une série d'irrigation des zones à desservir.

M. Mongis répond également à la question concernant l'impact sur les commerçants. On peut envisager ce projet sous l'angle d'un axe principal qui permettrait aux personnes de se déplacer et de conjuguer des transports complémentaires. Tous pourront arriver au plus près des commerçants. Différentes options ont été présentées pour le bourg du Lamentin. Elles peuvent être couplées avec d'autres projets d'aménagement du transport qui prévoient très peu de démolition. Les emprises existantes ont déjà été évaluées, donc nous aurons à faire preuve de beaucoup d'imagination et de technique pour optimiser tout cela.

Pour la question des déplacements, l'objectif n'est pas d'obliger les personnes qui n'ont pas de véhicules à en acheter pour accéder aux pôles d'échanges multimodaux. Au contraire, tout le monde devrait pouvoir accéder à tous les points de la Martinique. Donc les transports qui desservent toutes les parties, qui continuent à se développer, vont permettre à un maximum de personnes d'accéder aux principaux pôles d'échanges multimodaux du TCSP.

Les premières phases de TCSP qui ont été mises en place ont peut-être permis à certaines personnes de garer leurs véhicules un peu plus loin et de prendre le TCSP, mais également à des personnes qui n'avaient pas la possibilité de se déplacer, de pouvoir se déplacer. C'est une offre supplémentaire de déplacement.

Mme Elisabeth CHAIGNEAU complète les propos de M. MONGIS et indique qu'un énorme travail a été mené depuis 3 ou 4 ans pour organiser progressivement l'ensemble du réseau autour du TCSP actuel. Sachant qu'avec les extensions, l'organisation sera à revoir évidemment. Ce travail-là est en cours avec justement, le remplissage des pôles d'échange avec les lignes qui vont jusqu'aux pôles d'échange. C'est cet élément du projet qui a mis longtemps à être mis en place par rapport TCSP lui-même.

Le TCSP trouve tout son sens avec le projet d'intermodalité. Il faut organiser l'ensemble de la desserte autour de ce pôle d'échange. C'est un travail qui est en cours, avec par exemple les lignes du Sud qui ont été mises en place vers le TCSP à Carrère en décembre. Le réseau nord Caraïbes et nord Atlantique converge vers la Pointe Simon et le PEM Mahault.

Progressivement, il y a une mise en place d'un système organisé autour de cette armature qu'est le TCSP. De nombreuses études sont menées, notamment des études d'impact et d'autorisation environnementale, qui expliquent que l'ouverture est prévue dans 6 ou 7 ans.

Un intervenant indique que c'est un exercice délicat. On s'attache à créer un demain relativement commode pour les martiniquais, pour qu'ils puissent circuler en laissant les voitures à la maison, aussi bien en semaine que le week-end lors des trajets vers les sites balnéaires.

Mais il faudrait commencer par quelque chose qu'on ne retrouve pas tout de suite dans le dossier, c'est à dire l'évaluation correcte de ce qui se passe. Qui roule ? A quel moment ? Quel est le public ?



Transcription réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 15 mars 2021 – Le Lamentin

Quelle est la population ? Cela fait des années qu'on travaille sur l'heure de pointe du matin, depuis ces 10 dernières années, surtout depuis 5 ans, il y a plusieurs heures de pointe. Il y a l'heure de pointe de midi, de 14h, 15h, 17h. Les études regardent-elles la périphérie Fort-de-France ?

Pour l'échangeur Fort-de-France - Lamentin, la population se retrouve le soir chez elle à 19h, 20h. Le matin, il faut passer à 6h pour avoir une chance de rentrer sur la zone urbaine. Il faut donc absolument évaluer correctement les données de circulation.

Il y a aussi un paramètre important concernant la flotte de véhicules de location Martinique. Il y a 2 sortes de véhicules en location, pour développer le tourisme et pour la prospection commerciale. La Martinique est en train d'être coulée par des véhicules de location matin, midi et soir. Ces mêmes véhicules sont revendus 2 ou 3 ans après, et ils restent dans le parc de véhicules de la Martinique. Chaque personne achète 5 voitures. Il y aura donc des décisions politiques à prendre avant de développer les projets de TCSP.

Il est fondamental qu'on y arrive si on veut avoir une chance de circuler en laissant la voiture le samedi, le dimanche, le soir, même pour une séance de cinéma qui se termine à 22h. Pour l'instant, on ne peut pas garer la voiture et être sûr qu'on la retrouve intacte. Il y a de la délinquance. Donc il est fondamental que le transport soit développé en site propre, et qu'il réponde aux enjeux de développement durable. Il doit y avoir une gestion des transports périphériques et une organisation pour les grands axes. C'est une chance de pouvoir travailler sur ces questions, donc il ne s'agit pas d'être confronté ou de refuser le progrès.

Tous les véhicules ne pourront pas rouler en même temps, il y aura bientôt des effets de pollution phénoménaux, et on ne s'en sortira pas. Donc il faut absolument compléter cette étude pour savoir qui roule et à quel moment.

M. Marc MONGIS précise que des études ont été menées, permettant de mesurer qui se déplace quand, pour aller où. Et bien sûr, ce sont des éléments très lourds à compiler. Si nous vous proposons d'aménager certains axes, de redimensionner un certain nombre de choses, c'est pour réaliser une synthèse entre les enquêtes « ménages et déplacements », mais également toute une série de documents qui sont en cours de réalisation à la CTM, certains étant déjà finalisés, d'autres en voie de finalisation, avec des schémas d'infrastructures routières, des plans d'aménagements plus globaux qui permettent de hiérarchiser les grands axes d'aménagements.

Ce développement de transport en site propre va permettre à tout le monde de se déplacer plus simplement, que ce soit pour des loisirs ou des déplacements professionnels. Il y aura un impact automatique sur le développement économique, puisque la possibilité de se déplacer plus facilement va donner de nouvelles idées à des entreprises qui vont se localiser différemment si l'accès de leurs employés et de leurs clients est plus fluide et simplifié.

Cela va probablement aboutir à un développement plus équilibré de la Martinique et probablement également plus résilient. Il faut partir de données scientifiques pour proposer les solutions à bâtir. Nous sommes vraiment au stade de concertation préalable, car c'est un projet destiné à évoluer et à être enrichi.



Transcription réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 15 mars 2021 – Le Lamentin

M. Yves BUSSY indique que la séance doit bientôt se clôturer et demande s'il y a une dernière question dans l'assemblée.

Un participant demande s'il sera possible pour les habitants du Lamentin d'avoir une réunion et un exposé plus détaillé sur ces circuits du Lamentin.

M. Marc MONGIS répond que cette concertation se déroule pendant 3 mois pour qu'un maximum de personnes en Martinique ait le temps de s'imprégner du projet et de réfléchir à ces problématiques.

Aujourd'hui est la première réunion publique et les sujets qui ont été abordés seront consignés pour alimenter le site de la consultation, et les premiers éléments de réponse sont apportés.

L'objectif est de donner des éléments de réponse dès à présent, et de pouvoir approfondir après la concertation. Nous devrions pouvoir faire avancer le projet grâce à ces semaines de réunion publique.

Le site internet et tous les courriers envoyés aux garants permettent de recueillir un maximum d'éléments.

En mai, la dernière phase de réunion publique permettra de faire une synthèse, et d'apporter des éléments pour compléter la concertation.

Y compris pour détailler les hypothèses de tracés proposés au Lamentin. Pour l'extension Est du TCSP, il y a une réunion prévue le 7 avril, à l'IMS également.

Mme Elisabeth CHAIGNEAU précise que le projet est en phase d'étude de faisabilité et qu'ils n'ont pas encore réalisé la topographie, les études de conception ne sont pas encore réalisées. Pour cette étape il s'agit de vérifier si le projet fonctionne sans impact majeur sur le bâti, sur les riverains, sur les accès. Mais on n'est pas dans le détail du dessin qui intervient plus tard au moment d'autres études. Donc il y aura des informations complémentaires mais pas un niveau de détail plus grand, pas encore.

Un participant apporte une suggestion, il précise que ce n'est pas une question. C'est un projet ambitieux et nous avons parlé de développement durable. Je pense que sur l'ensemble du tracé du TCSP et des pôles d'échange, il faudrait penser à installer des panneaux photovoltaïques de façon à diminuer l'impact sur l'environnement. Et comme nous savons que ces travaux seront financés par le contribuable martiniquais, il faudrait diminuer son impact énergétique et permettre par la captation du soleil, de revendre de l'énergie à EDF. Car nous savons que EDF a un pourcentage d'énergies propres à acheter, de façon à pouvoir baisser le prix du ticket pour le martiniquais lambda.

M. Yves BUSSY remercie les intervenants de leur présence et les invite à se rendre sur le site internet afin de retrouver la synthèse des échanges durant cette première consultation.