



## TRANSCRIPTION

### Réunion de concertation publique – Extension TCSP

#### Compte-Rendu détaillé

**18 mars 2021 – Le Robert**

**M. Yves BUSSY** souhaite la bienvenue et rappelle les règles du débat et les objectifs de cette réunion : exposer le plan d'extension du TCSP et donner matière à s'exprimer sur le sujet. Il présente les garants désignés par la CNDP, la Commission Nationale du Débat Public.

**M. BALAN**, *garant*, remercie l'assemblée de participer à cette réunion. Il rappelle que ce type de dispositif de consultation est réglementé par la CNDP. C'est une autorité administrative indépendante, présidée par Chantal JOUANNO depuis 2018. La CNDP défend le droit individuel constitutionnel à participer aux décisions en matière d'environnement. Ce droit sert à mettre en débat l'ensemble des points d'un projet avant toute décision. La CNDP a été saisie par le porteur de projet, à savoir la CTM, puisque **la loi prévoit que tout projet dépassant les 300 millions d'euros nécessite la mise en place d'une consultation publique.**

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. Ce qui compte, ce sont des arguments qui sont apportés ; ils seront inscrits dans le bilan de la concertation préalable qui fera état de toutes les contributions du public.

Il rappelle le rôle des garants qui sont essentiellement là pour permettre l'expression et en faire le compte rendu.

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 parce que le projet implique des évolutions dans les modes de vie, dans l'aménagement du territoire, l'urbanisme, sur différentes communes.

**M. Yves BUSSY** 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 l'aspect technique des extensions du TCSP.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** rappelle la genèse du projet. Les extensions du TCSP permettent



## TRANSCRIPTION

### Réunion de concertation publique – Extension TCSP

#### Compte-Rendu détaillé

**18 mars 2021 – Le Robert**

d'aller dans le sens des engagements nationaux de limiter la production de gaz à effet de serre, avec un objectif de diminution de 19% de la consommation d'hydrocarbures entre 2016 et 2023. Il s'agit de rechercher le report modal de la voiture vers les transports en commun, c'est-à-dire inciter les gens à lâcher leur voiture soit totalement soit en se rabattant sur des parcs relais. L'objectif en Martinique, **c'est d'atteindre une part de marché de 25 % pour les transports en commun à moyen terme.**

A l'heure actuelle, on estime que la part de marché des transports en commun est actuellement à environ 16%, grâce aux efforts faits ces dernières années dans le déploiement d'une offre plus structurée.

Il s'agit aussi d'améliorer globalement **la qualité du service de transport en commun** grâce au TCSP et **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 très important du projet : accompagner le développement des territoires sud par une meilleure desserte et des meilleures liaisons avec l'agglomération centre.

Pour arriver à l'ensemble de ces objectifs, il faut que l'attractivité des transports ne soit pas handicapée par la congestion. Le projet de Transport Collectif en Site Propre, soit une voie dédiée pour les transports collectifs dans chaque sens, 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 : Schœlcher, Robert, Ducos/Rivière-Salée.

En premier lieu, 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 répondre de manière performante, avec des transports capacitaires, aux déplacements vers l'agglomération centre qui restent majoritaires.

Le haut niveau de service proposé, est une offre très attractive avec des fréquences élevées, une large amplitude horaire et un transport qui circule tous les jours.

Le projet des extensions, c'est avant tout un projet d'intermodalité puisque le territoire est relativement diffus du point de vue de l'habitat. Le TCSP est donc l'armature ; autour de cette armature, le réseau bus est réorganisé, à l'instar de ce que fait Martinique Transport depuis 3 ans autour du TCSP existant.



## TRANSCRIPTION

### Réunion de concertation publique – Extension TCSP

#### Compte-Rendu détaillé

**18 mars 2021 – Le Robert**

Troisième élément d'intermodalité : les parcs relais où les gens peuvent laisser leur voiture.

Mme CHAIGNEAU présente les 3 projets d'extensions. Le projet dont il est question s'arrête au Robert et à Rivière Salée, mais dans un avenir plus lointain d'autres extensions pourraient être envisagées. Vers Schœlcher, il est envisagé une extension soit en mode BHNS qui resterait sur la RN2, soit un projet de câble aérien plus ambitieux, qui permettrait de desservir les quartiers hauts, extrêmement peuplés.

Les extensions consistent aussi en un projet d'aménagement avec la volonté de créer deux voies dédiées pour le TCSP.

**Ce projet est pour l'instant au stade des études amont** : faisabilité du projet techniquement, financièrement, etc. Pour le construire, il va falloir respecter l'environnement. Or, l'environnement qu'il traverse est à la fois qualitatif et contraint.

Les principales contraintes sur les extensions du TCSP sont hydrauliques avec de nombreux cours d'eau et ravines, souvent associées à des zones inondables. Il y a aussi des enjeux écologiques liés à cette présence de cours d'eaux et de ravines avec la présence d'espèces éventuellement protégées. Le maître d'ouvrage a lancé des inventaires écologiques pour évaluer les enjeux. La dernière contrainte importante est d'ordre agricole, avec de nombreuses parcelles exploitées, dont certaines classées en AOC Rhum. Dans la conception du projet, il faut avoir en tête le triptyque "éviter, réduire, compenser".

Concernant le planning et les coûts du projet, le projet global est estimé entre 500 et 600 millions d'euros, avec une extension Est et une extension Sud qui ressortent à un peu plus de 200 millions d'euros et une extension Nord relativement différenciée sur les coûts selon l'option (BHNS ou transport aérien). Sa mise en service, incluant l'ensemble des études, l'obtention des autorisations administratives, l'enquête publique, pourrait être envisagée pour 2027, avec un phasage du projet à définir.

Les effets notables du projet, c'est 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 20 h 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.



## TRANSCRIPTION

### Réunion de concertation publique – Extension TCSP

#### Compte-Rendu détaillé

**18 mars 2021 – Le Robert**

Il y a une très forte évolution en ce moment sur les modes de traction, etc. aussi bien pour les véhicules individuels que collectifs. Il faudra aussi un système de transports accessible à tous. Il s'agira enfin d'avoir des temps de parcours améliorés et réguliers.

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. Les parts de marché des transports en commun atteindraient 20%, contre 9% en 2014 et 16 % actuellement.

Le projet d'extension Sud va de Carrère au pôle d'échange multimodal de Rivière-Salée qui serait installé assez proche du centre bourg. La longueur de cette extension est d'un peu plus de 9 km, avec sept stations envisagées.

La contrainte importante pour cette extension Sud, c'est notamment la sortie de Carrère avec la contrainte de hauteur des ouvrages liée à l'aéroport. Toutes les difficultés seront de toute façon, abordées dans les études techniques à venir avec des solutions comparatives.

**M. Yves BUSSY** propose de passer aux questions en lien avec la présentation du projet.

**Un intervenant** dans la salle demande des précisions sur les espaces nécessaires pour les stations du TCSP. Ces espaces sont représentés en zones grisées sur le document.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** indique que la difficulté du territoire est de trouver les meilleures localisations physiques et géométriques pour les stations notamment dans les carrefours routiers qui permettent de desservir les quartiers à proximité. Des études ont été menées sur l'itinéraire en tenant compte des besoins en nombre de stations soit deux ou trois par itinéraire.

Le projet d'extension du TCSP étant au stade de faisabilité, il y a pour l'instant peu de détails géométriques. A ce stade de concertation, nous constatons que l'urbanisation étant relativement éloignée de la route, il convient de mieux organiser des dessertes pour permettre les rabattements sur l'axe. Si à long terme, le projet peut être poursuivi vers le nord, jusqu'à la ville de la Trinité et au Sud jusqu'à Sainte-Luce. L'extension du TCSP doit desservir au mieux la ville du Robert et être connecté au réseau local qui va être mis en place.



## TRANSCRIPTION

### Réunion de concertation publique – Extension TCSP

#### Compte-Rendu détaillé

**18 mars 2021 – Le Robert**

Certaines zones sont plus denses au Robert notamment le quartier Bois Neuf ou l'intersection avec la route du Vert-Pré ou encore les nouveaux quartiers en développement. Ce sont des lieux d'échanges assez importants qui devront se connecter aux lignes du TCSP.

Concrètement, le projet est en cours d'étude et doit répondre aux attentes des Robertins en matière de déplacement.

**M. Yves BUSSY** invite les Robertins à faire part de leurs avis, leurs recommandations, leurs questions sur le projet.

**Un intervenant** demande des précisions concernant la faisabilité pour la traversée du quartier Augrain. La topographie ne semble pas permettre l'implantation des voies de TCSP.

**N'y a-t-il pas en outre un risque de proximité entre la construction d'une tribune du stade sportif et la construction des voies du TCSP qui va détruire cette tribune ?**

**Pourrait-on envisager la gratuité partielle ou totale du TCSP ?**

**M. Marc MONGIS** indique que la CTM a déjà un retour d'expérience par rapport aux ouvrages déjà réalisés notamment sur la RN1. Il y a de vraies difficultés techniques qui devraient trouver des solutions particulièrement sur les quartiers Augrain et Mansarde. Toutes ces précisions seront apportées lors des études géotechniques plus avancées sur le projet.

Grace aux retours des observations, des concertations, des échanges avec les municipalités notamment concernant les visions de l'aménagement du territoire, les équipes en charge du projet peuvent optimiser et harmoniser tous les projets d'aménagements et de déplacements de la population.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** indique qu'il faut inciter l'usager à laisser le véhicule au niveau d'une station de TCSP. L'objectif est de capter les personnes par tous les moyens de transport possibles, de les rabattre sur le TCSP et de diminuer les trajets faits en voiture. On tend ainsi à réduire l'impact environnemental des déplacements.

**Mme Régine LEBEL** rappelle les efforts effectués par Martinique Transports afin de rendre le TCSP plus attractif. Les tarifications ont déjà été étudiées par Martinique Transports. La gratuité des transports a souvent été évoquée à destination de certains publics en difficulté : personnes âgées et demandeurs d'emploi, etc. C'est ce qu'on appelle la tarification sociale. C'est quelque chose qui est à l'étude.



## TRANSCRIPTION

### Réunion de concertation publique – Extension TCSP

#### Compte-Rendu détaillé

**18 mars 2021 – Le Robert**

Au-delà il faut rappeler que les transports ont un coût supporté par la puissance publique. La possibilité de gratuité ne pourra se mettre en place que si les financeurs, principalement la CTM, sont en mesure de financer celle-ci. L'objectif est d'abord de construire le réseau de transport et ensuite d'envisager la gratuité.

Une intervenante précise qu'elle attend ce projet avec un grand intérêt. Grâce aux explications, elle comprend qu'il y a des avantages et des inconvénients qui ne pourront être évités.

Un intervenant demande si dans les travaux d'aménagements, il est prévu des murs anti-bruit ainsi que des murs de protection pour les habitants qui souhaiteraient traverser du côté de Moulin à Vent.

Mme Elisabeth CHAIGNEAU rappelle que les études techniques notamment les études d'impact prévoient une analyse de l'impact du projet sur son environnement global. D'ici six mois à un an en fonction de ce qui sera décidé après la présente concertation vont donc être menées des études hydrauliques, écologiques mais également des études relatives au bruit, à la qualité de l'air.

M. Marc MONGIS prend note des observations de l'intervenant concernant la difficulté de déplacements des passagers sur la zone nommée. Toutefois, ces aménagements ne sont pas liés directement au projet d'extension du TCSP. Il faut tout de même noter que le projet routier a prévu une emprise suffisamment large afin qu'en phase de travaux effectifs qu'il ne reste que des ajustements à effectuer.

Un intervenant demande une précision sur l'année prévue pour débiter les travaux en cas d'aboutissement du projet. **Existe-t-il des projets d'aménagement au niveau de l'échangeur de Mangot Vulcin ou celui Brasserie Lorraine ? Si oui, ces projets font-ils partie du projet d'extension du TCSP ?**

M. Marc MONGIS : le projet d'extension est global pour le sud, jusqu'à Sainte-Luce, Trinité à l'est et Schœlcher, pour l'Ouest. Une première étude faite à partir de toutes les données dont nous disposons, comme des enquêtes ménages, des chiffres sur les types et quantités de déplacements de la population, nous a permis de conclure à ce stade du projet qu'il était pertinent de s'arrêter au Robert et à Rivière-Salée.

Les résultats de ces constatations vont nous aider à proposer à la validation des choix des élus et à planifier le phasage du projet. Toutefois, le projet et ses avancées sont liés aux plans de



## TRANSCRIPTION

### Réunion de concertation publique – Extension TCSP

#### Compte-Rendu détaillé

**18 mars 2021 – Le Robert**

financement que nous recherchons tant au niveau européen, qu'au niveau de l'État ou au niveau de la Collectivité. Certaines études peuvent être plus longues que d'autres à réaliser compte tenu des difficultés techniques. Donc à ce stade, nous ne pouvons pas encore planifier les débuts des travaux de ces extensions.

**Un intervenant demande s'il est prévu le passage du TCSP au niveau du rond-point de Sarrault qui vient d'être réalisé ?**

**M. Marc MONGIS** explique qu'il est prévu une station qui va permettre de desservir les habitants de la zone depuis ce giratoire. Ce dernier avait pour vocation de rétablir la possibilité d'aller à deux fois deux voies, de façon continue entre le Robert et le Lamentin. Mais pour des contraintes foncières et de sécurité, le giratoire a été décalé.

Le lieu-dit Mangot Vulcin est un incontournable du projet. Il est indispensable de décongestionner le giratoire qui est arrivé à saturation maximale. A toute heure de la journée, il y a des embouteillages ou des ralentissements, il est donc prévu de le déniveler afin de séparer les flux de ceux qui vont vers l'axe Robert / Fort-de-France ou l'inverse, en le faisant passer en hauteur. Il n'y aura pas de cisaillement avec ceux qui circulent sur la RD3. Il y a aura moins de conflit de circulation. Ces changements prévus nous ont permis d'inclure dans le projet d'extension, l'emprise nécessaire sur TCSP qui va passer en plan, soit au même niveau que la route. Les usagers pourront accéder en sécurité et à pied sans prendre d'ascenseur.

Les zones d'intérêt à savoir les établissements scolaires, la CGSS, la SME et les zones commerciales seront desservies par le tracé passant dans le Lamentin qui va jusqu'au pôle d'échanges de Mahault. Mais une nouvelle fois, la concertation et les propositions vont nous permettre de finaliser le tracé du TCSP.

**Un intervenant** préconise l'étude d'un **tracé du TCSP qui desservirait le carrefour de Brasserie Lorraine et la station de Carrère**. Les usagers qui viennent de l'est, de Trinité par exemple, pourraient bénéficier du TCSP et rejoindre sans encombre le Sud via Carrère.

**M. Marc MONGIS** explique et montre sur les schémas présentés les différentes possibilités et options envisagées concernant le tracé du TCSP.

**Un intervenant** reconnaît l'intérêt de ces 3 projets d'extension et espère qu'ils se réaliseront dans des délais raisonnables. Il aimerait connaître les avantages et les inconvénients du site central par rapport au site externe.



## TRANSCRIPTION

### Réunion de concertation publique – Extension TCSP

#### Compte-Rendu détaillé

18 mars 2021 – Le Robert

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** : le site axial est privilégié parce qu'il permet de franchir les carrefours avec fluidité. Les nombreux accès de riverains notamment les entrées de propriétés contraignent un tracé positionné latéralement. Le franchissement axial est en général privilégié en particulier en zone urbaine avec des stations groupées et accessibles à niveau.

L'exemple du tracé du TCSP actuel installé de part et d'autre de l'autoroute montre les difficultés liées au choix du bilatéral : les usagers sont obligés de traverser des échangeurs immenses pour atteindre la station de sens opposé.

**Une intervenante** souhaite revenir sur le tracé entre Augrain et le Robert sur lequel il y a de nombreuses nuisances. Est-il prévu des expropriations ?

**M. Marc MONGIS** : Les expropriations dépendent de nombreux paramètres à savoir l'emprise impactée, des levées topographiques, de l'accessibilité, de l'emplacement de la station, des tracés envisagés. Ce n'est qu'avec ces données et qu'après cette phase de consultation que les expropriations seront envisagées s'il y a lieu de le faire.

**Un intervenant** : le projet tient-il compte des études qui avaient été faites il y a 10 ans environ ? Les zones d'habitation et les espaces boisés qui les séparent de la route seront-ils conservés ? Il faut prendre en compte l'intimité des habitations qui à l'initial étaient derrière un mur de végétation ?

**Le tracé qui relie le Robert à Fort de France sera en une seule ligne ?**

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** : Sur la base d'un certain nombre de critères d'analyse, nous étudions et comparons des scénarios d'exploitation (lignes courtes avec des correspondances, lignes plus longues de bout en bout...) afin de définir l'organisation et l'articulation des futures lignes optimales qui rouleront sur la nouvelle infrastructure. Une nouvelle fois, la concertation participera à ces définitions de lignes.

**M. Marc MONGIS** : la préservation de l'environnement notamment la préservation des petites forêts qui jonchent la zone reste au cœur du projet sur la base de ce triptyque : éviter, réduire et compenser. Le talus évoqué n'est pas une solution idéale en termes de sécurité. Pour rappel, le projet se construit de concert avec les mairies et les services Urbanisme des communes (permis de construire, raccordements sécuritaires, ...).

**Monsieur Liroy** : Ce projet vise notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre en Martinique. Le transport d'une manière générale, est un très gros contributeur des émissions.





## TRANSCRIPTION

### Réunion de concertation publique – Extension TCSP

#### Compte-Rendu détaillé

**18 mars 2021 – Le Robert**

Tout projet visant à réduire ces émissions ne peut qu'être encouragé. L'État est porteur des enjeux en matière de développement durable. Ce projet d'extension du TCSP qui vise à améliorer la mobilité du territoire peut être financé par l'Etat à travers des appels à projet sur le transport commun et les pôles d'échanges multimodaux. L'Etat sera également amené à donner un avis positif ou négatif sur les thématiques environnementales (eau, air, ...) La sécurité routière n'est pas en reste puisqu'il s'agit d'améliorer la mobilité de la population.

**Monsieur Yves Bussy**, après le rappel de Monsieur Alonzeau sur le fonctionnement de la consultation et des dates à venir, remercie les participants pour leurs contributions et les intervenants pour leurs explications.