



# Sommaire de la rencontre

LE PROJET GLOBAL

LES CARACTERISTIQUES DE L'EXTENSION EST  
SYNTHESE DE LA CONCERTATION PREALABLE  
POURSUITE DU PROJET ET CONTINUITE DE LA  
CONCERTATION



## LES LIGNES

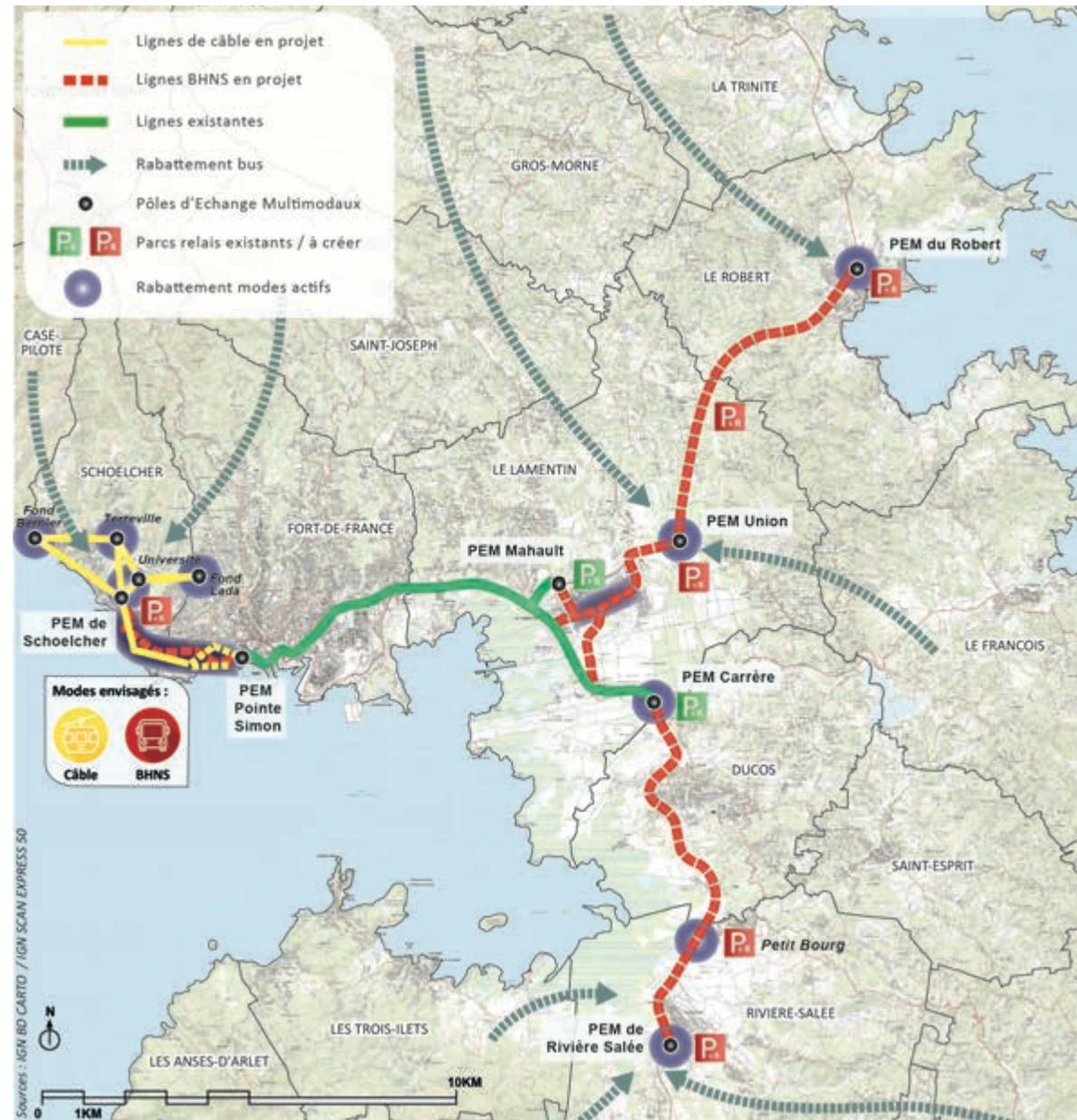


## LE PROJET

- 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

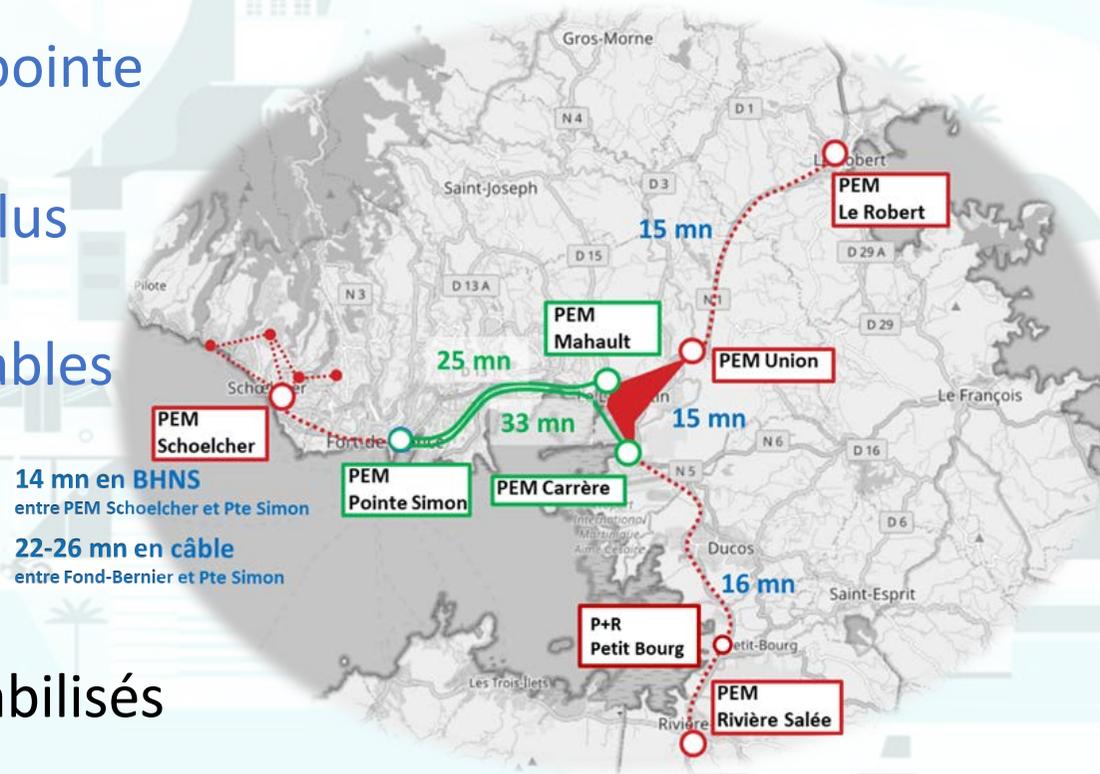
# Un projet d'intermodalité

- Le TCSP constituera l'armature du réseau futur à l'horizon du projet
- Le réseau bus sera réorganisé autour de cette nouvelle armature au sein des pôles d'échange
- De nouveaux P+R permettront de laisser sa voiture pour prendre le TCSP à des points stratégiques
- Les cheminements piétons (et cycles à certains endroits) seront aménagés des quartiers vers les stations

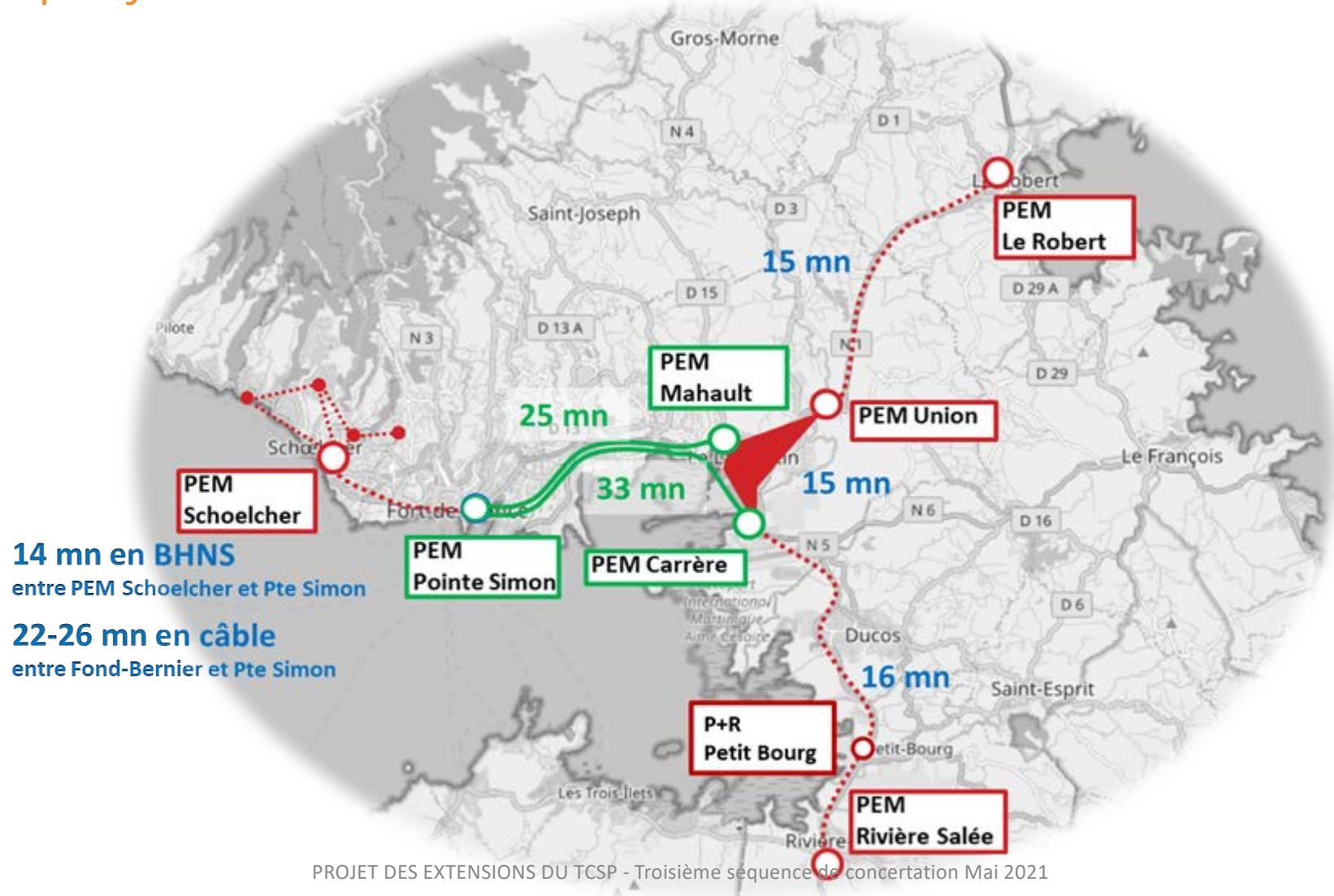


# Un projet d'amélioration de la desserte structurante

- 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

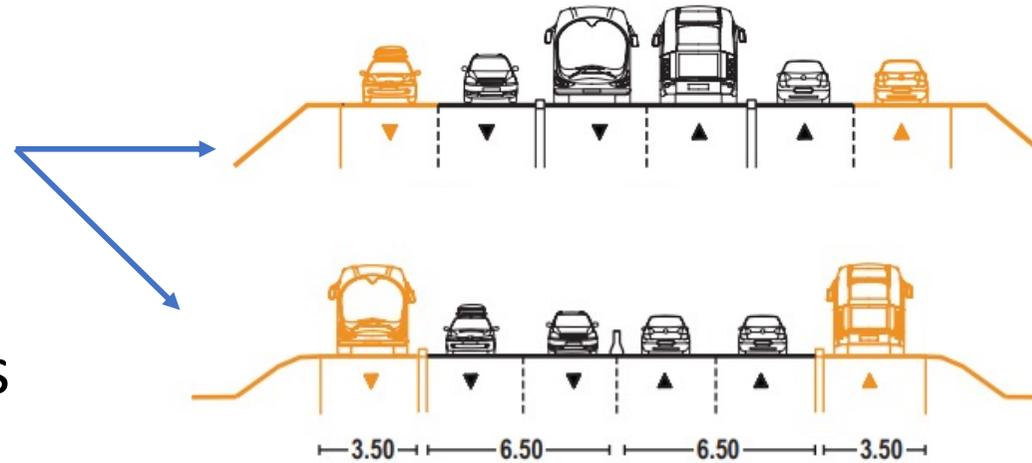


# Un projet d'amélioration de la desserte structurante



## Un projet d'aménagement (BHNS)

- Création de 2 voies dédiées au TCSP



- Création de stations dédiées et accessibles



- Création de pôles d'échanges





# 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**

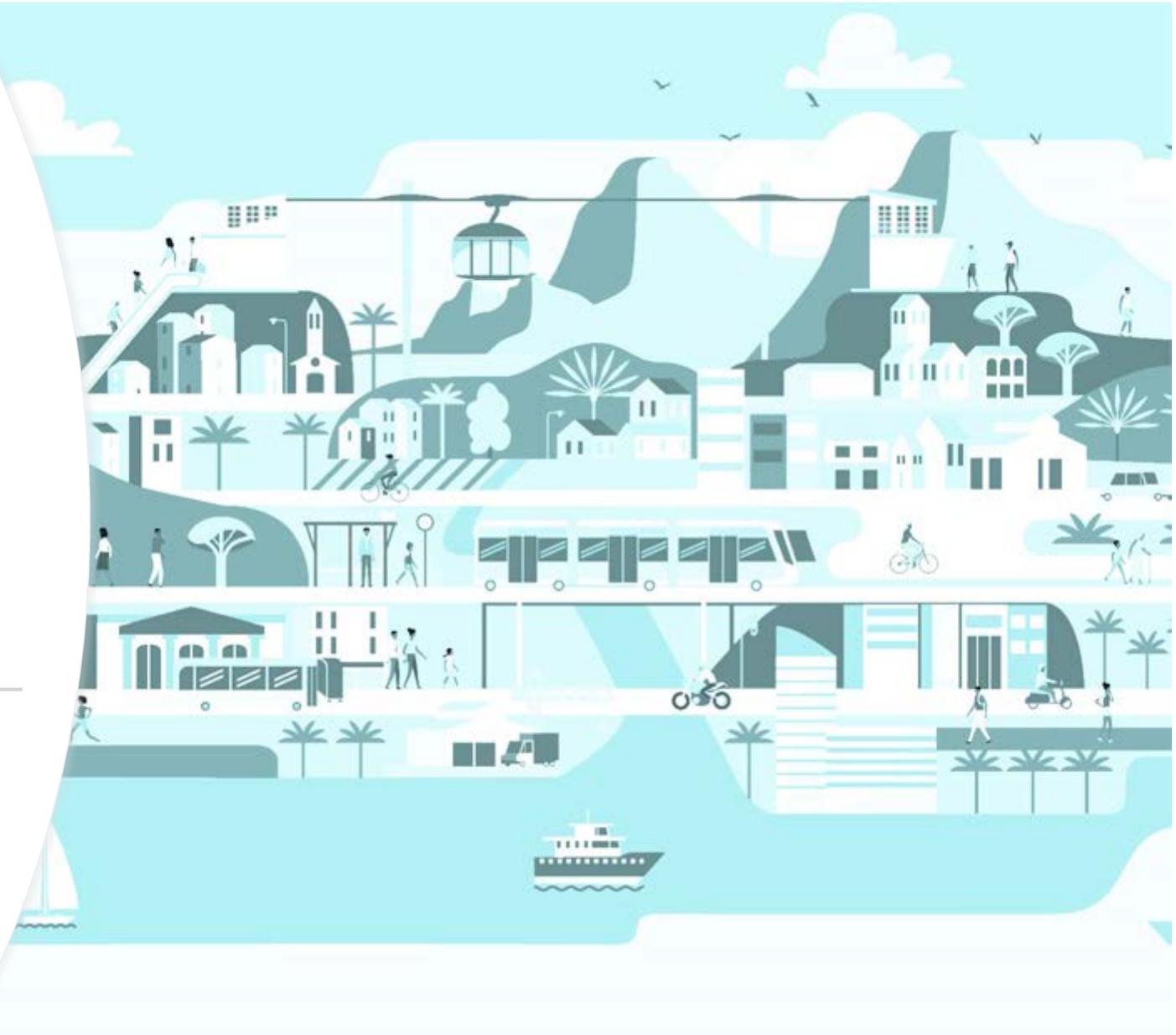
- 60 M€ pour les 4 km par la RN2

- 200 M€ pour les 10km par câble aérien

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



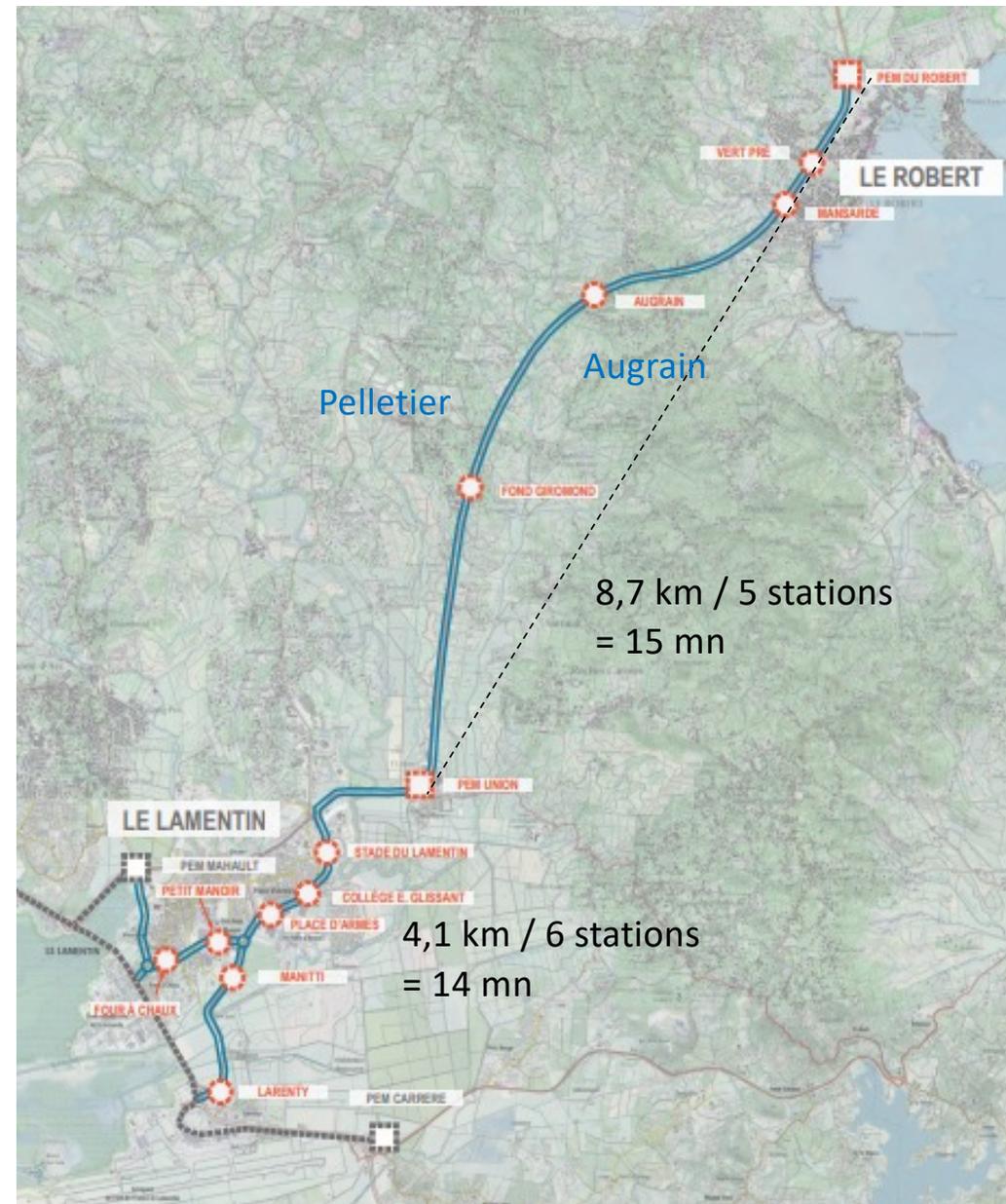
# L'Extension EST



## Le projet de l'extension Est

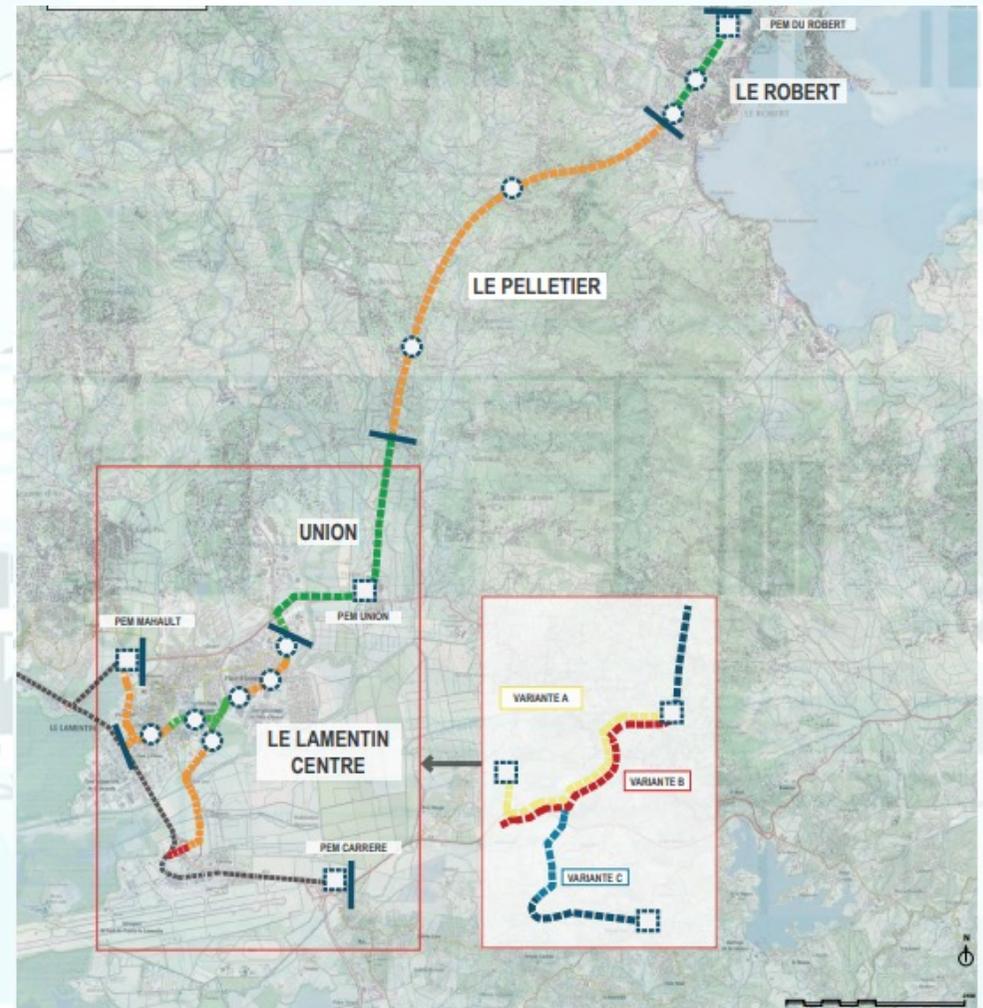
Tracé préférentiel de Mahault au PEM du Robert (Océanis)

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



## Le projet de l'extension Est

- Le long de la RN1 après Mangot-Vulcin
- Insertion faisable bien que complexe sur la séquence centrale (Pelletier)
- Points durs d'insertion localisés : fonciers, hydrauliques, agricoles, accessibilité riveraine ...



# Les principes d'aménagements cycles autour du projet

Le parti pris des études de faisabilité de 2019 :

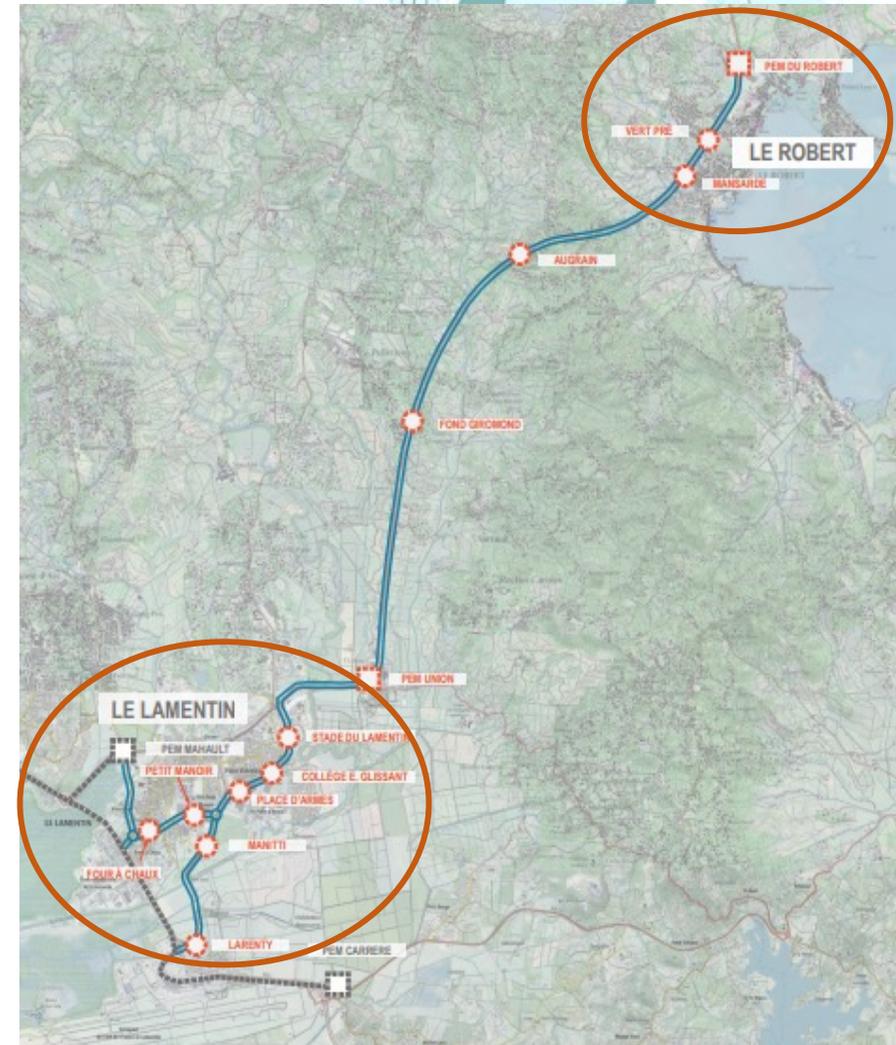
- Créer des aménagements cyclables le long ou en parallèle du futur TCSP (BHNS) dans les secteurs urbains (Lamentin, Le Robert, Rivière Salée)
- Aménager des itinéraires des quartiers alentours vers les stations du TCSP dans les zones rurales avec du stationnement sécurisé aux stations



# L'accès à l'emploi le long de l'Extension Est

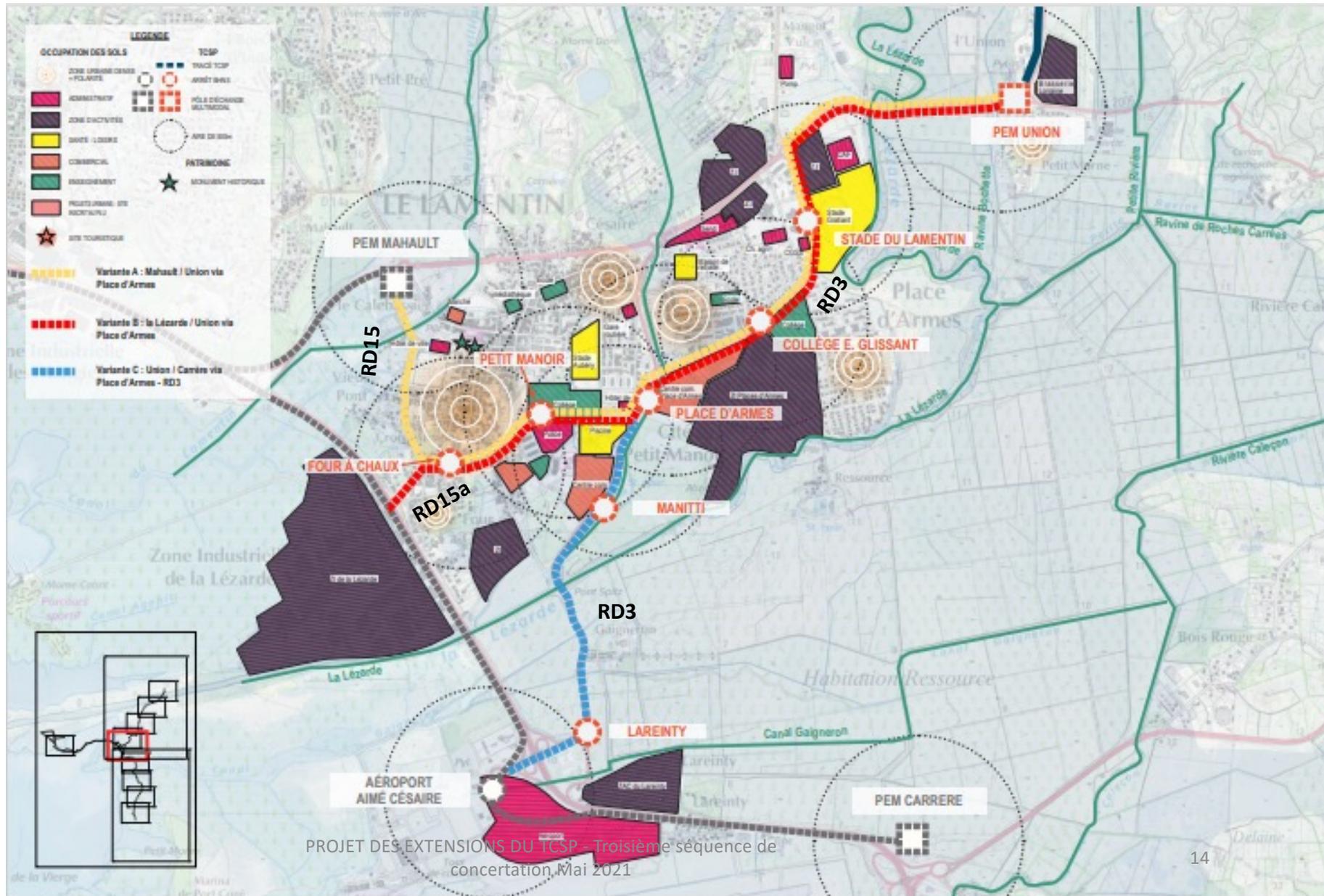
L'Extension Est desservirait et relierait :

- 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)



# La traversée du Lamentin

- Un choix en lien avec la desserte souhaitée, et en particulier l'opportunité de créer une desserte directe entre l'Est et le Sud



# Synthèse de la concertation préalable



## La concertation en chiffres

- Trois mois de concertation, entre le 1er mars et le 31 mai 2021
- 15 réunions publiques tenues dans diverses localisations en Martinique et en visioconférence
- 239 participants aux réunions
- 40 participants en Moyenne en réunion physique
- Un site internet *extensions-tcsp.com* consulté par 11 300 personnes
- 1622 participations sur le forum du site internet

# Les demandes de précisions – le projet global

## Le projet sera-t-il phasé ?

Le projet sera nécessairement phasé en plusieurs phases avec une première mise en service envisagée en 2027  
Choix à faire par les élus après le bilan de la concertation

## Qui financera le projet ?

Le projet sera principalement financé par la CTM avec l'apport de subventions :

- de l'Union Européenne (FEDER PO 2021-27)
- de l'Etat (Appels à projets, Plan de relance)

## Comment paiera-t-on dans le TCSP ?

A l'horizon du projet des Extensions, la billettique en cours de déploiement par Martinique Transport sera étendue à l'ensemble du réseau. Les lignes circulant sur les Extensions en seront équipées et intégrées au système tarifaire également unifié.

## Quelle énergie pour les futurs véhicules BHNS ?

De premières réflexions ont été menées en 2019  
Trois options ressortent envisageables : hybride (comme les BHNS existants), électrique ou à l'hydrogène

Etudes approfondies à mener : faisabilité, pérennité, coûts sur le cycle de vie

En cohérence avec le développement des EnR en Martinique

Décision à prendre à l'horizon 2023-24

# Les demandes de précisions – le projet global

Quel est le rôle de l'Etat dans le projet ?

La DEAL :

- Vérifie l'adéquation du projet avec les grandes politiques publiques d'aménagement, de mobilité,
- Vérifie le respect des règles liées à la sécurité routière, le respect des réglementations (risques naturels, impact sur l'environnement, modes doux...)
- Instruit les dossiers de demande d'autorisation et contribue à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale
- Finance les projets en particulier dans le cadre des appels à projets

Qui mesure les impacts du projet ?

Le projet est au stade faisabilité, et les études d'impact interviendront courant 2022 : études écologiques, hydrauliques mais également des études air et santé : bruit, qualité de l'air. Nécessitent que le projet soit un peu plus précis dans sa définition.

Quelle coordination avec les politiques urbaines des villes ?

Le projet doit être cohérent avec les documents de planification « supérieurs » : SAR de 1998, SRCAE de 2013. Sans inscription dans un PDU s'imposant aux politiques et projets urbains, le projet TCSP doit dialoguer avec ces derniers pour une mise en cohérence et une synergie maximum.

# Les impacts du projet – le projet global

Quels impacts sur le foncier et le bâti ?

Les études de faisabilité du projet ne permettent pas encore d'identifier précisément ces impacts : l'emprise à mobiliser sera définie par les prochaines études, l'objectif étant de les limiter au maximum en particulier l'impact sur le bâti

Quelle prise en compte de la biodiversité et des risques ?

L'étude d'impact intègre des études sur les effets du projet sur l'environnement naturel : biodiversité, hydraulique ... Elle sera nécessairement complétée par une étude hydraulique permettant de dimensionner les ouvrages et les compensations de l'imperméabilisation et établir le Dossier Loi sur l'Eau

2022 = Etude d'impact sur l'environnement

Impact bruit : y-aura-t-il des murs anti-bruit ?

L'étude d'impact comprend une étude sur les effets du projet sur l'environnement sonore : état initial trafic/niveaux de bruit, repérage des équipements sensibles et habitats, simulation du niveau de bruit futur, mesures de traitement des impacts, le cas échéant.

Impact sur la qualité de l'air

L'étude d'impact comprend une étude sur les effets du projet sur la pollution de l'air (santé) : état initial sur la base de mesures trafic/émissions polluantes, simulation de l'état avec le projet.

# Les impacts du projet – le projet global

2022 = Etude  
d'impact sur  
l'environnement

## Impact sur la circulation en phase travaux

Ces extensions vont impacter des axes très structurants de la Martinique : il faudra envisager un maintien de l'exploitation des RN durant les travaux.

Les études sont pour l'instant en phase très amont : le sujet de l'organisation des travaux sera abordé dans la suite des études (avant-projet).

## Impact sur la circulation ?

Les études à venir analyseront les impacts sur la circulation générale :

- Dans chaque giratoire
- Dans les secteurs urbains contraints avec des propositions si besoin de plan de circulation modifié

## Comment traite-t-on les impacts sur les activités riveraines ?

Les prochaines études techniques vont être réalisées sur la base de plans topographiques précis permettant de faire des propositions de restitution des accès riverains (accès aux zones d'activité, aux commerces, aux équipements scolaires...). Ce travail fera l'objet d'échanges avec les communes et acteurs locaux.

## Impact sur l'emploi local ?

Le projet sera créateur d'emplois à la fois en phase de construction mais surtout en phase d'exploitation. De nombreux métiers sont concernés : conduite, contrôle, vente, commercial, maintenance des véhicules et des systèmes, encadrement...

# Les questions sur les politiques de mobilité

Quand sera réalisé le Plan de Mobilité obligatoire (PDU) ?

Martinique Transport a prévu de lancer la démarche PDM cette année. Celle-ci permettra d'identifier et planifier les actions autres suscitant le report modal de la voiture recherché (modes actifs, covoiturage, stationnement....)

Martinique Transports va-t-il s'investir dans les PMIE ?

Les études PDM permettront de définir la stratégie en la matière en cohérence avec l'ensemble de la politique de mobilité.

2021-22 =  
Planification des politiques de mobilité

Quelle place au transport maritime à Rivière Salée, à Schoelcher ?

Des études ont été menées par Martinique Transport sur l'opportunité et la faisabilité de nouvelles dessertes maritimes : elles sont centrées sur le Nord Caraïbes et Anses d'Arlet ; elles montrent que si on cabote trop, l'attractivité et donc la clientèle décroissent

Mettre en place de la réglementation horaire pour la circulation des PL

Sujet Transports de marchandises devra être étudié dans le cadre des études PDM

# Les questions sur les politiques de mobilité

2021-22 =  
Planification des  
politiques de  
mobilité

Comment inciter à l'utilisation du TCSP?

Traiter le dernier km

Quelle politique cyclable ?

Faire des enquêtes pour connaître mieux les déplacements et pour évaluer le report modal effectif

Sujet 1 : l'accès des vélos dans le TCSP  
Sujet 2 : Prévoir des aménagements cyclables continus le long du TCSP

Comment limiter l'équipement en véhicule particulier ? Marché des véhicules de location

# Les questions sur le TCSP actuel

Le TCSP actuel a-t-il permis une diminution du trafic routier?

Les projets de transport en commun concourent au report modal, ainsi qu'à l'amélioration des conditions de déplacement des usagers.  
Les données disponibles ne permettent pas de conclure sur la diminution de trafic sur les voiries concernées.

Fréquentation et clientèle du TCSP existant

Il n'y a pour l'instant pas de données fiables disponibles sur la fréquentation des lignes A et B du TCSP en lien avec les évolutions successives de gouvernance puis la période de gratuité en 2020. L'année 2021 devrait offrir un suivi précis de la fréquentation et des recettes par la RTM.

Accessibilité du trajet d'approche au TCSP ?

Le TCSP actuel est accessible PMR pour ses véhicules et ses aménagements : c'est une obligation réglementaire. En revanche, pour les cheminements hors de son emprise, la responsabilité de la mise en accessibilité est portée par d'autres maîtres d'ouvrage (communes, privés...)

# Les questions sur la modernisation du transport

## Information voyageurs

Un système IV a été choisi par Martinique Transport : il est en cours de configuration (nécessaire géolocalisation des arrêts)  
Objectif : au plus tard fin 2021

## Tarification – Billettique

Martinique Transport est en train d'investir dans un outil billettique afin d'atteindre l'interopérabilité, et de pouvoir mettre en place un support unique pour tous les transports en commun

Réorganisation progressive des services de transport

## Accessibilité PMR

Le projet aura les caractéristiques « haut niveau de service », et sera donc notamment entièrement accessible (stations, quais, bus, cabine, cheminements)

## Mise en place d'un service minimum

C'est un chantier en cours avec les opérateurs : ce service est normalement contractualisé (négocié lors des phases d'appels d'offre)

## Sécurisation des transports en particulier des pôles d'échanges

Le TCSP est équipé de caméras de vidéo-surveillance. Les pôles d'échanges existants sont pour l'instant ouverts : ils vont être clôturés et fermés hors heure de service du TCSP.

# Les apports/questions spécifiques – Extension Est

Comment pourra-t-on accéder aux zones d'emplois/d'activités ? Il faut traiter le dernier km

Les cheminements piétons entre les stations et les pôles générateurs seront étudiés dans le cadre du projet.  
A noter que les voiries des ZAE sont le plus souvent privées

2021-22 = Etudes préliminaires du projet retenu

Comment insérer le projet à Augrain ?

Les secteurs de Pelletier et Augrain ont un relief chaoté : l'insertion du projet (élargissement, station) y sera techniquement difficile.  
Cependant, la CTM a un retour d'expérience important sur ce type de travaux : les études géotechniques qui vont être lancées permettront de chercher les solutions adaptées, de dimensionner les ouvrages et d'affiner le chiffrage du projet.

Y aura-t-il un viaduc au niveau du carrefour Mahault ?

Les trafics supportés par la RN1 sont très élevés et génèrent de fortes congestions. Dans le cadre du projet de TCSP, la dénivellation prévue au niveau de l'échangeur Mangot-Vulcin va permettre de fluidifier la circulation.  
La CTM étudiera ultérieurement les besoins de traitement des échangeurs de gendarmerie et Mahault.

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

Les études d'exploitation vont être affinées lors des prochaines étapes du projet et permettront d'identifier le scénario de desserte le plus attractif (trafic attendu, coûts d'exploitation, optimisation du remisage ...). Pour l'instant les analyses se font plutôt sur l'hypothèse de deux lignes FDF-Union et Union-Le Robert avec changement à Union.

Quel sera la localisation des stations entre Union et Le Robert ?

Le nombre et positionnement des stations sur ce tronçon est à réinterroger : Sarrault/Fond Giromond/Pelletier/Augrain

# Les suggestions sur l'évolution du projet

A l'Ouest : pourquoi pas un projet mixant BHNS et câble ?

Pourquoi ne pas utiliser pour le site propre BHNS une voie existante ?

Au Sud : réinterroger l'opportunité du P+R de Petit Bourg (conflit avec la ZAE) et déplacer le P+R au sud de Rivière Salée

A l'Est : Réinterroger l'opportunité du P+R de l'Union (doublon avec Carrère ?)

## Les autres suggestions d'amélioration du projet

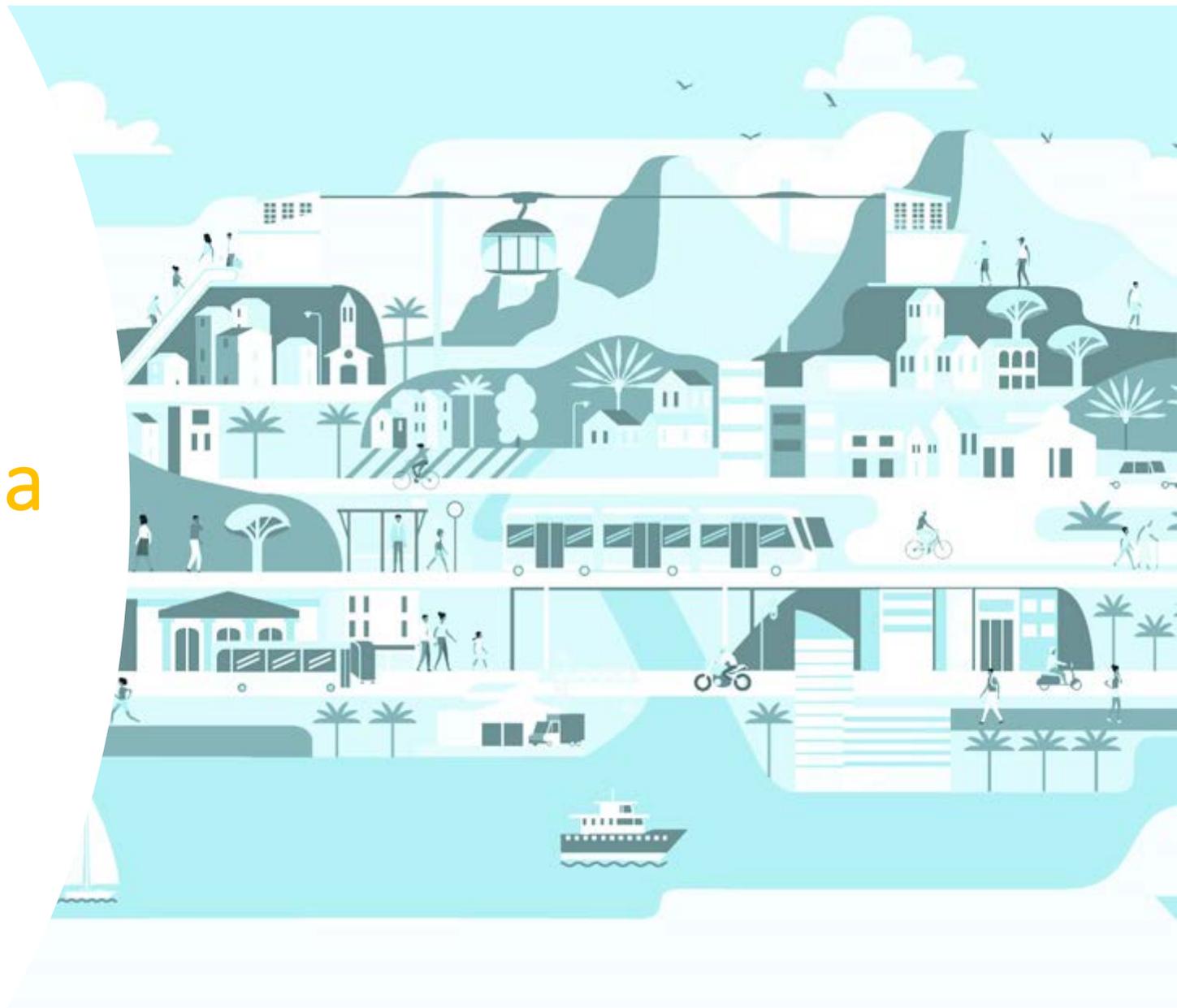
Installer des panneaux  
voltaïques sur les  
équipements

Prévoir des aménagements  
paysagers le long du projet

Prévoir des services/boutiques dans  
les pôles d'échanges

Faire des parkings (P+R) en hauteur  
pour limiter l'impact foncier

La suite du  
projet et la  
continuité de la  
concertation



## La suite du projet

- Bilan de la concertation préalable par les garants (fin juin 2021)
- Eventuels compléments d'études
- Choix du projet à l'Ouest, choix du ou des tracés de traversée du Lamentin
- Choix du projet (phase 1) à porter à l'enquête publique (validité maximum 10 ans)
- Suite des études techniques : études préliminaires puis études d'avant-projet
- Etude d'impact du projet sur l'environnement menée en parallèle
- Enquête publique
- Etudes complémentaires en particulier hydrauliques, géotechniques
- Demande d'autorisation environnementale

# La suite des échanges

- Echanges lors des études techniques :
  - Travail avec les associations représentant les personnes en situation de handicap : accessibilité PMR
  - Travail avec les communes : insertion, accessibilité riveraine, aménagement cyclable, plan de circulation, synergie avec les projets urbains
- Suite des échanges avec le public
  - Suite à la remise de son rapport, la CNDP va acter de la suite à donner à la concertation pour garantir une continuité de l'information donnée au public