



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 26 mai 2021 – Concertation par Zoom

**M. BUSSY** introduit la session et rappelle que les conditions sanitaires ne permettent pas les réunions présentielle. C'est pourquoi les échanges sur le projet de développement du TCSP se font sous forme de webinaire via Zoom, enregistré. La thématique du 26 mai 2021 porte sur le projet d'extension SUD du TCSP. M. BUSSY rappelle que les garants mandatés par la CNDP participent à la consultation.

**M. ALONZO**, garant, indique qu'il s'agit du 2<sup>e</sup> jour des réunions de synthèse, la concertation a commencé le 1<sup>er</sup> mars et se termine le 31 mai 2021. M. Alonzo rappelle que le projet d'extension du TCSP est porté par la CTM et Martinique Transport. Le projet fait obligatoirement l'objet d'une concertation préalable, en application du code de l'Environnement, qui doit être réalisée au tout début du projet. Les phases d'étude et de faisabilité doivent être publiques pour que la population puisse faire des retours de questions et suggestions. Suite aux échanges, un rapport est remis par les 4 garants qui participent à la concertation.

**Mme CHAIGNEAU** présente les aspects techniques du projet d'extension du TCSP.

Les lignes actuelles du TCSP vont de Fort-de-France (Pointe Simon) jusqu'au Lamentin en deux branches (Mahault et Carrere). Le projet d'extension du TCSP porte sur 3 directions : à l'Est vers le Robert, au sud vers Rivière Salée et à l'ouest vers Schœlcher. C'est un projet :

- de renforcement de l'armature du réseau de transport collectif structurant
- d'amélioration des conditions d'intermodalités
- d'infrastructure et d'aménagement majeur pour la Martinique

Le projet est avant tout un projet d'intermodalité car le territoire de la Martinique est diffus, il est donc compliqué de desservir tous les habitants à leur porte.

Pour qu'il fonctionne bien, le projet du TCSP repose sur 4 éléments :

1- **L'extension de l'armature structurante** : vers le Robert depuis Union et la Brasserie Lorraine ; au sud le long de la RN5 à partir de Carrère ; et à l'ouest soit vers la RN2 en mode routier, soit via un mode câble avec plusieurs scénarios de desserte.

2- La **réorganisation du réseau de Bus** autour de cette armature, et la création de pôles d'échange multimodaux (PEM). Actuellement il y a 3 pôles d'échange : à Pointe Simon, avec également le transport maritime en intermodalité ; à Mahault et à Carrère.

Le projet comporterait la création de deux PEM à l'Est (à Union au niveau de la Brasserie Lorraine et au Robert au niveau du centre commercial Océanis) ; côté Sud un PEM à Rivière Salée ; et côté Ouest un PEM dans le secteur de Madiana.

3- Ces PEM comprennent **des gares routière pour les bus et des parcs relais** pour les véhicules particuliers.

4- L'aménagement de **cheminements piétons** qualitatifs sera aussi très important pour capter les personnes qui habitent à proximité des PEM, et éventuellement des **voies cyclables**.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 26 mai 2021 – Concertation par Zoom

Pour augmenter la desserte structurante, il est prévu un bus toutes les 10 min sur les lignes de TCSP en BHNS, et une cabine toutes les 2-3 min en heure de pointe pour la solution par câble envisagée à l'ouest. L'amplitude de service sera large : 5h du matin pour le premier départ, dernier départ vers 20h et éventuellement plus tard le week-end. Ces systèmes seront obligatoirement accessibles aux personnes à mobilité réduite, les véhicules seront confortables et modernes. **Grace aux aménagements et aux voies dédiées**, les temps de parcours seront améliorés et fiabilisés sur les destinations réalisées en TCSP. Par exemple, quelle que soit l'heure du trajet :

- 15 min entre Union et le Robert (centre Océanis)
- une 15aine de minutes pour traverser le Lamentin
- côté Schœlcher 14 min en BHNS entre le PEM de Schœlcher et la Pointe Simon, et par câble, qui irait jusqu'à fond Bernier en passant par Terreville, environ 22 à 26 min
- côté sud 16 min du PEM de Carrère jusqu'au PEM de Rivière-Salée

Pour le mode BHNS, l'aménagement permettra créer deux voies dédiées au TCSP : soit en site axial, au centre de la voirie, soit de part et d'autre de la voirie routière, de manière bilatérale.

Des stations seront créées également et des PEM du même type que ceux de Mahault et Carrère, le long des itinéraires. Le but étant de connecter les stations et le TCSP aux autres modes de transport.

Concernant la partie Ouest, sa spécificité est que deux modes de transport sont envisagés.

Les études ont montré que les contraintes foncières et le bâti, dans cette zone particulièrement dense et urbaine, ne permettent pas l'insertion d'un TCSP routier (BHNS) avec deux voies dédiées. L'insertion de deux voies serait possible jusqu'à Madiana uniquement. C'est pourquoi les maîtres d'ouvrage, la CTM et Martinique Transport, ont décidé d'étudier sur une solution par câble aérien, relativement adaptée aux territoires situés en hauteur, rapide et propre. À l'issue des études, la technologie dite 3S serait privilégiée dans le cas où les maîtres d'ouvrage retiendraient cette solution par câble.

Concernant le planning et les coûts envisagés, hors foncier et hors véhicules (hors cabines) :

- le projet est estimé entre 500 et 600 millions d'euros, dont 220 millions d'euros pour l'extension Est (10 km), 210 millions d'euros pour l'extension Sud (9km), et pour la solution Ouest deux budgets sont estimés, selon le mode retenu : routier en BHNS, avec une seule voie de TCSP environ 60 millions d'euros, et pour la solution câble environ 200 millions d'euros (10 km de câbles aériens)
- en termes de planning, on se situe actuellement à l'étude d'opportunité et de faisabilité, et des concertations auront lieu à plusieurs étapes. **La mise en service serait échelonnée, à partir de 2027.** D'autres études plus détaillées seront réalisées, et les maîtres d'ouvrage solliciteront le public et l'État pour obtenir la déclaration d'utilité publique du projet, et l'Autorisation environnementale qui permet de lancer les travaux. Cela devrait conduire à démarrer les travaux en 2025.

Mme Chaigneau poursuit la présentation avec un zoom sur le projet d'extension sud.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 26 mai 2021 – Concertation par Zoom

L'extension sud s'étend du PEM actuel de Carrère jusqu'au pôle d'échange de Rivière-Salée. Elle suit la RN5 sur une longueur d'environ 9,3 km.

7 stations sont prévues : giratoire de Champigny, giratoire Cocotte, échangeur de Genipa, carrefour de Petit Bourg, entrée nord de RS, centre de RS, et la dernière à la Laugier, au PEM de RS.

Deux parcs relais sont prévus aussi : au niveau de Petit Bourg et au PEM de RS.

Les études de faisabilité font ressortir des contraintes d'insertion de cette branche sud. Il y a des problématiques au niveau de la sortie du PEM de Carrère, la traversée des giratoires de Champigny et Cocotte qui sont très fréquentés. L'idée est de donner la priorité au TCSP dans les carrefours qu'il franchit. Les prochaines études de faisabilité vont se centrer sur la possibilité de priorité compte tenu des flux sur ces carrefours.

Les problématiques d'inondation sur la plaine de RS obligent à mettre le projet en transparence hydraulique pour ne pas perturber les écoulements des divers cours d'eau qui traversent la plaine jusqu'à la mer.

Dernier point de complexité, même si les études ont montré la faisabilité, c'est la traversée du bourg de RS. Il faut donc penser la réorganisation de la circulation routière et des transports collectifs, autour du projet du TCSP.

Du point de vue des aménagements cycles, la loi oblige en cas de création d'infrastructure routière, de créer des aménagements cyclables le long ou en parallèle du futur TCSP, donc à priori dans les secteurs urbains. Le projet propose de créer ces aménagements dans les parties urbaines du futur TCSP : au Lamentin, au Robert et à RS.

Concernant les tronçons d'itinéraires en zone rurale ou péri-urbaine le projet est plutôt d'aménager des itinéraires cyclables des quartiers alentours du TCSP, vers les stations du TCSP, avec des stationnements sécurisés ; ou avec la possibilité de continuer avec son vélo dans le TCSP.

Ces aspects devront être davantage travaillés, avec d'éventuelles continuités dans certains secteurs. C'est un sujet qui sera développé et creusé dans les études à venir.

Concernant les effets du projet au sud, c'est un projet d'accès à l'emploi dans ce secteur. L'extension sud desservirait à la fois :

- la zone industrielle de Champigny
- la zone industrielle et d'activité de Cocotte
- le centre commercial de Genipa
- la zone d'activité de l'Espérance à RS
- la zone d'emploi de Maupeou, en cours de construction à RS
- la ZAE à Petit Bourg, en projet et inscrite dans le plan local de l'urbanisme
- le centre-ville de RS avec ses équipements publics et petits commerces

Si l'extension crée une ligne qui démarre à Carrère, jusqu'au pôle d'échange de RS, cette ligne transporterait 7000 à 8000 voyageurs jour.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 26 mai 2021 – Concertation par Zoom

Si l'extension crée une ligne qui irait de Union jusqu'à Carrère puis RS (ce qui permettrait aux habitants du sud d'aller vers les emplois et les équipements du Lamentin), cette ligne pourrait transporter environ 15000 voyageurs jour.

Il y a un intérêt à créer la branche sud, et que celle-ci soit connectée à l'ensemble des équipements du Lamentin.

L'objectif est de connecter les zones d'habitation aux diverses zones d'emploi, et de connecter les flux venant du sud de RS : du Diamant, des Trois-Ilets, du Marin...

Concernant la traversée de RS :

Il y aurait une station tout au nord du bourg, au niveau du giratoire de Lafayette ; une au niveau du centre de RS, en face à face au niveau de la rue qui dessert la mairie, et une au niveau du PEM qui est au niveau de La Laugier.

La particularité envisagée en termes d'insertion, serait :

- à partir du giratoire de Lafayette, descendre vers le sud en suivant la RN5, sortir au niveau de l'Espérance pour traverser la RD7 et s'installer dans le terminus au niveau du PEM
- dans le sens montant, en sortant du PEM pour aller vers Carrère, le TCSP tournerait à droite pour aller vers le giratoire de la Laugier et ensuite traverserait la zone de l'Espérance et des commerces, pour ensuite suivre la rue Schœlcher jusqu'à Lafayette où il serait à nouveau à deux sens avec le sens descendant.

Ce projet a un impact sur la circulation dans RS, qui serait à retravailler avec une possibilité de mettre la rue Schœlcher à sens unique (nord-sud) et la rue parallèle serait aussi à sens unique dans le sens sud-nord. C'est une des solutions et d'autres options seront étudiées, notamment avec la commune de RS et les services techniques de la ville.

Le PEM serait installé à un endroit relativement exigü. Il y aurait au nord la partie retournement TCSP BHNS et au sud de la ravine, une unité de parc relais. L'objectif est que le TCSP puisse dans un horizon plus lointain, être prolongé à Sainte-Luce.

M. BUSSY ouvre les questions :

- Quelles sont les contraintes qui empêchent le développement du TCSP à une heure supérieure à 20h ?

Mme LEBEL de Martinique Transport indique qu'il n'y a pas de contraintes techniques, mais sur le tronçon actuellement en exploitation c'est une question de coût, concernant notamment les horaires et la réglementation en termes de rémunération. Il a été imaginé que les vendredis et samedi soirs on puisse aller jusqu'à 22h mais la proposition tarifaire avait été jugée trop onéreuse. Ce sera donc décidé par Martinique Transport en fonction des aspects budgétaires. L'autre élément, est également que les réseaux bus puissent être actifs également pour que les usagers puissent être ramenés au plus près de leur destination.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 26 mai 2021 – Concertation par Zoom

Question : Il manquera un arrêt dans le bourg de RS juste à l'entrée de la zone marchande où il y a un supermarché et des cabinets médicaux et laboratoires.

Mme Chaigneau indique qu'il est prévu une station de l'autre côté de la route, mais comme la voirie est relativement large on peut envisager créer une station. C'est une remarque intéressante et le positionnement des stations n'est pas du tout figé. Les études préliminaires vont regarder les inter-stations et les aires de chalandises pour vérifier que l'ensemble du bourg est complètement desservi par le TCSP.

Il n'y a pas d'autres questions, Mme Chaigneau continue la présentation des éléments techniques et propose un bilan de la concertation.

La concertation a duré 3 mois, comme souhaité par la CNDP, elle a démarré le 1<sup>er</sup> mars et se terminera le 31 mai 2021. 15 réunions ont été tenues dans diverses localisation en Martinique, pour la séquence 1 qui a eu lieu en mars et les réunions étaient en présentiel. Depuis avril les réunions se tiennent en visio-conférence dû aux obligations de couvre-feu. Il y a eu en tout environ 240 participants aux réunions, hors celle de ce soir. Dans les réunions en présentiel de la première séquence il y a eu environ 40 participants en moyenne par session et 60 à certains endroits comme à Ducos pour la réunion sur l'extension sud.

Un site internet est à disposition : [www.extensions-tcsp.com](http://www.extensions-tcsp.com)

Ce site a été consulté 11 300 fois jusqu'au 25/05 compris et il y a eu un peu plus de 1600 participations sur le forum du site. L'équipe qui s'occupe du projet répond aux questions qui sont régulièrement posées sur le forum.

Avant de réaliser une synthèse des questions et réactions des participants, M. BUSSY demande à M. LIROY de réaliser un rappel des prérogatives de l'État concernant ce projet.

M. LIROY indique qu'il s'agit d'une intervention multi-prisme, d'ordre réglementaire car ce projet fera l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, avec pour objectif de préserver et de limiter les impacts au milieu, aux populations, à l'air, à l'eau... C'est un objectif essentiel qui vise à préserver l'environnement. Il s'agit de réduire les impacts, les éviter, ou lorsque ce n'est pas possible de les compenser.

Au plan réglementaire il y a également l'insertion de la mobilité cyclable qui est garantie par l'État, à travers les évolutions apportées par la Loi d'orientation sur les mobilités notamment. Il y a un enjeu à insérer la mobilité cyclable dans ce projet, particulièrement en zone urbaine. Cette mobilité peut avoir une fonction de « rabattement » pour permettre aux usagers d'aller vers les pôles d'échange.

Un autre rôle de l'État est un rôle davantage d'accompagnement car l'État intervient via des appels à projets, comme le très récent « Transport en commun et pôles d'échange multimodaux ». Ces appels à projets permettent aux autorités organisatrices et aux partenaires d'obtenir les financements intéressants pour de tels projets.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 26 mai 2021 – Concertation par Zoom

**Question :** Quel sera l'impact pour les habitations le long de la RN5 entre les giratoires de Champigny et Cocotte ? Est-il prévu de prolonger le mur anti-bruit jusqu'à Cocotte ? Quelle sécurité pour les habitants existants ?

Mme Chaigneau indique que cette question a souvent été posée dans les réunions de concertation. La feuille de route qui avait été donnée dans le cadre des études était de limiter au maximum l'impact sur le foncier et en particulier sur le bâti. A certains endroits l'emprise disponible est assez étroite et donc il y aura obligatoirement des impacts fonciers, mais pas forcément sur le bâti. Le niveau d'études d'actuelles permet de vérifier que le projet est faisable, mais on n'est pas encore dans un niveau suffisamment détaillé d'études pour identifier précisément les impacts fonciers ni les surfaces à mobiliser le long de l'itinéraire. Il y aura forcément des acquisitions foncières mais l'objectif est de limiter au maximum les impacts sur le bâti. Concernant les murs anti-bruit : effectivement ce sont des endroits très bruyants pour les riverains actuellement, en lien avec la circulation routière. Le projet de TCSP va faire l'objet d'une étude d'impact pour mesurer l'ensemble des impacts que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement, dont les impacts en terme de bruit.

Donc les études vont mesurer le niveau actuel de bruit, simuler l'entrée du TCSP sur la voirie et vérifier que le TCSP n'apporte pas de bruits supplémentaires, avec des seuils à respecter. La plupart des projets de TCSP concluent que ce n'est pas forcément le projet de transport collectif qui apporte du bruit supplémentaire, mais c'est souvent le niveau de trafic sur les voiries correspondantes qui occasionnent une gêne sonore pour les riverains.

Le projet de TCSP peut être l'occasion, même s'il ne génère pas de bruit supplémentaire, de mieux protéger les riverains des bruits de la voirie.

Mme Chaigneau poursuit la présentation pour indiquer quels ont été les apports et les questions récurrentes des participants, concernant la branche sud.

1- Des ouvrages routiers sont-ils prévus au niveau des giratoires de Cocotte et Champigny ?

Ce sont des giratoires bien identifiés comme étant des points durs routiers du projet de l'extension sud. Le projet du TCSP devra s'articuler avec d'éventuels autres aménagements de type routier, nécessaires pour fluidifier et concilier les deux usages. La traversée du giratoire se ferait avec l'objectif de donner la priorité au TCSP, pour qu'il ne soit pas pris dans la circulation générale, et faire en sorte que le TCSP ne bloque pas le giratoire. Les études qui vont mesurer cet impact, vont peut-être conduire à conclure qu'il faut déniveler soit le TCSP, soit la circulation routière au niveau des giratoires de Champigny dans un premier temps, et potentiellement celui de Cocotte. Des comptages routiers ont déjà été réalisés en vue de cette étude.

2- Les impacts fonciers et sur le bâti au niveau de petite Cocotte., ce qui été détaillé dans cette session.

3- Comment le projet va prendre en compte le risque inondation dans la plaine de Rivière-Salée ?



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 26 mai 2021 – Concertation par Zoom

Le projet fera nécessairement l'objet d'études hydrauliques, pour identifier le type d'ouvrage hydraulique à réaliser sous la voirie, et les dimensions pour obtenir la transparence hydraulique : que le projet soit sans impact sur les écoulements, à différentes occurrences de crues.

4- Le projet de TCSP prévoit un parc relais sur le terrain où il y a un projet de zone d'activité économique par Rivière-Salée. Plusieurs participants pensaient que les projets seraient concurrents, alors qu'ils visent à être complémentaires.

Le parc relais permettra, si les deux projets sont construits parallèlement, d'obtenir une zone d'activité durable, desservie pas seulement par la voiture mais aussi par les transports collectifs. Les maîtres d'ouvrages de ces deux projets différents, la ville de RS, CTM et Martinique Transport doivent donc échanger ensemble pour les construire.

5- Il y avait aussi une inquiétude concernant le passage du TCSP par le centre-ville. Les études montrent que la desserte du centre-ville en dissociant les deux sens est tout à fait faisable, sans impact sur le bâti et le foncier, en passant sur la voirie, à condition de réviser le plan de circulation.

L'insertion du TCSP sur cette partie urbaine, comme dans le Lamentin, se ferait de façade à façade, à savoir de réaménager l'ensemble de la voirie, d'une façade à l'autre.

Un autre sujet préoccupant pour les participants est la reprise des réseaux souterrains. On retravaille ce qui est sous la voirie, on refait la voirie pour le TCSP, les voies de circulation et les trottoirs : c'est un aménagement qualitatif en particulier en zone urbaine, qui peut contribuer à valoriser et redonner de la vitalité aux centres villes.

Le projet doit être pensé avec la commune pour qu'il devienne un vecteur de dynamise.

6- Question concernant l'impact des travaux sur la circulation de la RN5 (lors des travaux).

Les maîtres d'ouvrage indiquent que les extensions du TCSP vont effectivement impacter des axes très structurants pour la Martinique, donc il faut envisager un maintien de la circulation sur les RN durant les travaux. Il y aura un gros travail au niveau des études d'avant-projet, d'ici environ 1 an, pour travailler sur l'organisation des travaux (par exemple de nuit, avec des déviations de circulation à certaines heures, etc.) Beaucoup de maîtres d'ouvrage demandent à ce que les travaux soient réalisés sans coupure dans la circulation, ce sont des sujets connus. Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas d'impact sur la circulation pendant quelques mois.

7- Concernant la desserte de Rivière-Salée, les choix de ligne sont étudiés, sur l'ensemble de leur incidence et de leur coût, et ne sont pas encore tranchés.

8- Une question qui a été posée plusieurs fois : plutôt que d'élargir les voiries, pourquoi ne pas utiliser une des voies de circulation existante pour le site propre du BHNS ?

9- Quelle est l'opportunité du parc relais de Petit Bourg ? Les participants demandent aux maîtres d'ouvrage de re-réfléchir à cette question.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 26 mai 2021 – Concertation par Zoom

10- L'espace est relativement contraint pour créer le PEM à La Laugier, mais c'est le seul endroit où on peut l'envisager. Certains participants ont proposé de repousser le terminus un peu plus au sud, comme il avait été envisagé au début des études en 2019. Pourquoi pas un parc relais, ou le PEM, au niveau des Coteaux pour s'affranchir de la difficulté de le créer au sein du bourg de RS.

11- Pourquoi ne pas prévoir un aménagement cyclable continue de Carrère à Rivière-Salée ? L'option envisagée consiste à créer des chemins vers les stations. Ce sont donc deux projets distincts et les études à venir devraient permettre de choisir.

**Au-delà de l'extension sud**, dans l'ensemble des réunions il y a eu beaucoup de demandes de précisions sur le projet :

- Le projet sera-t-il *phasé* ?

La réponse est oui, compte tenu du montant. Une première phase est envisagée pour 2027. Les phases ont été précisées lors des réunions de concertation.

- Qui financera le projet ?

Les projets d'investissement de ce type sont principalement financés par la CTM et Martinique Transport. Le financeur principal est la CTM, avec l'apport de subvention de l'Union Européenne, car le projet est éligible au fond FEDER.

Des subventions de l'État pourraient être obtenues dans le cas d'appels à projets, comme l'a indiqué Monsieur Liroy. Le projet pourrait aussi faire l'objet de subventions dans le cadre du plan de relance.

- Comment paiera-t-on dans le TCSP ?

L'outil billettique est en cours de déploiement par Martinique Transport et sera étendu à l'ensemble du réseau à cet horizon.

- Quelle énergie pour les futurs véhicules BHNS ?

Des premières réflexions ont été menées en 2019 pour identifier les différents types d'énergie qui pourraient alimenter les BHNS et qui existent en Martinique. 3 options sont ressorties : soit la traction hybride thermique électrique, comme les BHNS existants, soit l'électrique pur, soit l'hydrogène qui pourrait potentiellement être développée par la Sara. Des études approfondies restent à mener par Martinique Transport, à la fois sur la faisabilité, la pérennité des filières et le coût de ces solutions sur le cycle de vie (les coûts de construction des véhicules, d'acquisition, de transport vers la Martinique, d'exploitation et de maintenance de ces véhicules). Il faut réfléchir sur l'ensemble de la chaîne et pas seulement sur le coût à l'achat.

Ces études doivent avoir abouties à l'horizon 2023-2024, quand le maître d'ouvrage aura à prendre la décision sur le matériel roulant.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 26 mai 2021 – Concertation par Zoom

- Le rôle de l'État dans le projet ? M. Liroy a répondu à ces questions, juste avant, lors de cette séance.

- Quelle coordination du projet avec les politiques urbaines des villes ?

Le projet doit être cohérent avec les documents de planification dits « supérieurs » et qui s'imposent au projet : le chemin d'aménagement régional de 1998 (le document de planification régional en vigueur) et le Schéma régional climat, air, énergie de 2013, qui pose un certains nombres d'objectifs en termes de report modal, diminution de la consommation énergétique et d'hydrocarbures. Le projet d'extension du TCSP doit contribuer à ce schéma régional.

Le projet de TCSP doit dialoguer avec les villes directement, dans les prochaines étapes, pour être en cohérence avec les projets urbains envisagés par les villes. Par exemple, le projet Cœur de ville du Lamentin va faire déboucher des actions d'aménagement et d'équipement au centre-ville, et il doit être pensé avec le projet du TCSP. Les étapes suivantes doivent donc être collaboratives.

- Autres questions très fréquemment posées, comme pour la branche sud :

Quels impacts sur le foncier et le bâti ? Quel impact bruit, y aura-t-il des murs anti-bruit ?

Quelle prise en compte de la biodiversité et des risques d'inondation ? Quel impact sur la qualité de l'air ?

Toutes ces thématiques seront traitées dans le cadre de l'Étude d'impact sur l'environnement, du projet des extensions du TCSP.

Les étapes suivantes sont de réaliser des études de conception du projet plus détaillées. Sur la base de ces études plus détaillées on pourra alors réaliser une étude d'impact : il s'agit de regarder la situation actuelle de l'environnement, dans le corridor du projet, puis de simuler les effets du projet sur les différents domaines de l'environnement (humain, naturel, santé).

Le dossier d'étude d'impact sera ensuite instruit par l'État.

- Les impacts sur la ville et le fonctionnement urbain feront aussi l'objet d'étude et d'analyse dans le Dossier d'étude d'impact. Les plans topographiques vont permettre de faire des propositions de restitution des accès riverains, aux commerces, aux équipements scolaires, aux zones d'activité...

Cela fait aussi l'objet d'échanges entre les communes et les acteurs locaux.

- L'impact sur la circulation : l'impact sur les giratoires, notamment ceux qui sont déjà complexes, et l'impact sur la circulation dans les secteurs urbains. Il faudra proposer des plans de circulation autour du projet de TCSP, quand celui-ci a une incidence sur la façon de circuler en voiture, sur la voirie sur laquelle il s'insère.

- L'impact sur l'emploi local : ce sera un impact positif, le projet est créateur d'emploi, à la fois en phase de construction, et en phase d'exploitation. De nombreux métiers sont concernés, car le TCSP sera relativement moderne et équipé d'outils digitaux qui viendront compléter les métiers de conduite, contrôle, vente, les métiers commerciaux et autour de la maintenance des véhicule et des systèmes, et des métiers de l'encadrement. Ce type de projet est très porteur pour l'emploi local et qualifié.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 26 mai 2021 – Concertation par Zoom

- La politique de mobilité dans son ensemble, au-delà du développement du transport collectif. Par exemple, quelle place au transport maritime ? C'est une question qui a été beaucoup posée à Rivière-Salée et côté Schœlcher.

Des études ont été menées par Martinique Transport récemment, sur l'opportunité de créer de nouvelles dessertes maritimes. Les dessertes à plus longue distance sont plus intéressantes, vers le nord caraïbe par exemple (Saint-Pierre et au-delà) soit au sud vers les Anses d'Arlet. Si la navette s'arrête trop régulièrement, elle décourage et devient moins attractive, et la clientèle décroît. Il faut trouver des solutions de compromis. Il est donc probable que de nouvelles dessertes se mettent en place à l'avenir, pour des longues distances.

- Quand sera réalisé le plan de mobilité à l'échelle de la Martinique ?

Martinique Transport a prévu de lancer cette démarche en 2021. Elle permettra d'identifier et de planifier les autres actions, complémentaires au développement du TCSP et qui suscitent le report modal de la voiture (la Martinique s'est fixé d'attendre une part de marché des transports collectifs de 25 % et une part de marché des modes actifs de 25 % également). C'est très ambitieux et il faut mettre en place des actions au-delà du TCSP, en ayant une réflexion sur l'ensemble des politiques de mobilité.

- Est-ce que Martinique Transport va s'investir dans les plans de mobilité inter entreprise ?

Les réflexions concernant ces plans de mobilité donnent lieu à un certain nombre d'actions, qui fonctionnent bien quand il y a des personnes dédiées pour les mettre en place. Il y a des réflexions initiées en Martinique mais elles ne sont pas cadrées par une stratégie générale, elles seront probablement plus dynamiques quand cette stratégie sera définie.

- Suggestion supplémentaire : mettre en place une réglementation pour la circulation des poids-lourds, notamment sur la RN2, côté Schœlcher.

Ce sujet de transport des marchandises, des horaires et conditions de livraison, ça s'étudie également dans le cadre d'une réflexion de plan de mobilité. Cela renforce donc le besoin d'avoir cette réflexion globale sur la mobilité dans les années à venir, pour avoir une cohérence globale des politiques de mobilité.

Autres suggestions :

- Comment inciter à l'utilisation du TCSP ?

- Comment limiter l'utilisation du véhicule particulier ? Sachant que le marché de véhicule est très dynamique en Martinique, à la fois pour la vente et la location.

- Importance de traiter le dernier kilomètre. Le projet du TCSP doit permettre aux gens d'aller jusque chez eux, soit en bus, soit en vélo, soit à pieds etc. Le projet doit être global en termes de réflexion, d'études et d'aménagement.

Cette question porte aussi sur la difficulté et le manque d'aménagement pour les personnes à mobilité réduite. Le TCSP actuel a été réalisé dans le respect de la réglementation mais il manque la continuité des



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *26 mai 2021 – Concertation par Zoom*

aménagements sur les voiries, sur les trottoirs, etc. ce qui ne permet pas aux gens d'aller jusqu'à leur destination finale.

- Quelle politique cyclable ? Plus largement que le seul TCSP, comment les maîtres d'ouvrage vont développer l'usage du vélo en Martinique ?

Les vélos seront-ils acceptés dans le TCSP ? La réponse est qu'il faut l'étudier. L'accès des vélos est habituellement possible aux heures creuses mais moins aux heures de pointe car cela pose des difficultés de gestion de la foule.

Il faudra aussi prévoir des aménagements cyclables le long du TCSP.

Il y a donc un besoin d'avoir une vision stratégique globale de la mobilité, au-delà du projet de TCSP, qui est très structurant mais ne doit pas être le seul projet.

#### **Questions sur le TCSP actuel :**

- Quelle est la fréquentation et la clientèle du TCSP existant ?

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

La réponse est que le TCSP a été mis en place en 2018, et que pour l'instant il n'y a pas de données fiables sur la fréquentation des lignes A et B, dû aux évolutions successives de gouvernance, puis la période de gratuité en 2020.

On compte sur l'année 2021 pour avoir un suivi précis de la fréquentation et des recettes sur le TCSP existant.

Concernant l'impact sur le trafic routier, il est sûr que les projets de transport en commun concourent au report modal et améliorent les conditions de déplacement des usagers. Cependant les données disponibles ne permettent pas de conclure sur la diminution du trafic routier sur les voiries concernées. On ne sait pas attribuer les évolutions de trafic, on ne peut pas en connaître la cause exacte. Est-ce conjoncturel ou lié à l'arrivée du TCSP. Le manque de données pour appréhender la diminution du trafic routier est très fréquent dans les différentes agglomérations, ce n'est pas spécifique à la Martinique.

De plus, le fait de soulager la voirie, peut faire que le petit gain de fluidité est comblé par des personnes qui ne se déplaçaient pas avant.

- Concernant les cheminements et leur mise en accessibilité entre une station de TCSP et l'intérieur d'une ZAE, il faut un travail partenarial entre le maître d'ouvrage du TCSP, la commune lorsqu'il s'agit de voies communales et le gestionnaire de la zone d'activité lorsqu'il s'agit d'une voirie privée à l'intérieur de la zone d'activité. Il faut également une répartition des financements, etc. C'est assez complexe à mettre en place mais il faudra le réussir sur les extensions du TCSP.

Exemples cités par les participants : la desserte de Jambette, et prochainement de Champigny.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *26 mai 2021 – Concertation par Zoom*

M. Bussy demande si Mme Chaigneau peut présenter la suite du projet et les prochaines étapes de concertation.

Mme Chaigneau indique que la concertation se clôture le 31 mai. Un bilan sera réalisé par les garants, qui sera remis fin juin 2021, avec un délai de 2 mois de réponse par le maître d'ouvrage. Ce bilan peut conduire à d'éventuels compléments d'études, pour répondre aux suggestions faites dans le cadre de la concertation.

Les autres étapes :

- septembre-octobre choix du projet pour l'extension l'ouest : soit en BHNS, soit en transport par câble
- choix du ou des tracés du Lamentin se ferait aussi en septembre-octobre.
- choix du projet de phase 1 : par quelle extension le projet commencera.
- enquête publique qui devrait se tenir en 2022. Les déclarations d'utilité publique ont une période de validité de 5 ans renouvelable 1 fois. Il faut donc choisir un projet qui doit réalisable en étude, réalisation et mise en service en 10 ans maximum.

Après le bilan et les décisions qui suivront, il faudra mener les études techniques :

- études préliminaires de conception, détaillées et géométriques
- études d'avant-projet, qui permettent de définir précisément le projet, afin de demander les autorisations environnementales
- étude d'impact du projet, qui se fera parallèlement aux études préliminaires, avec l'ensemble des thématiques évoquées en séance (environnement naturel, humain, air et santé...)
- la réalisation de l'étude d'impact et des études techniques permet d'aboutir à la réalisation d'un dossier qui est porté à l'enquête publique (préalable à l'enquête publique)
- une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, cela donne la possibilité aux maîtres d'ouvrage de faire les acquisitions foncières nécessaires aux aménagements
- une fois les études d'avant-projet réalisées, il faut réaliser en parallèle des études hydrauliques et géotechniques. Sur la base d'un dossier Loi sur l'eau, précis où on présente les ouvrages hydrauliques, leur dimensionnement, la façon dont on compense l'imperméabilisation qui est produite par le projet, on élabore un dossier de demande d'autorisation environnementale, instruit par l'autorité environnementale. La DEAL prépare ce travail d'instruction pour l'autorité environnementale, et sur cette base-là, le maître d'ouvrage obtient l'autorisation de travaux (pour démarrer les travaux du projet et la réalisation).

Comme cela a été souligné dans la présentation, les prochaines études nécessitent beaucoup d'échanges avec les acteurs, et plusieurs collaborations essentielles sont identifiées :

- travailler avec les associations représentant les personnes en situation de handicap, pour travailler sur la chaîne de déplacement et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite
- travailler avec les communes, notamment avec les services et les interlocuteurs dédiés à l'insertion, à l'accessibilité riveraine aux équipements de la ville (écoles, commerces, mairie...)
- travailler sur les aménagements cyclables dans les zones urbaines, où le parti pris est de créer des cheminements cyclables en parallèle du projet
- travailler sur les modifications nécessaires du plan de circulation autour du projet



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *26 mai 2021 – Concertation par Zoom*

- travailler avec les communes pour mettre en synergie le projet du TCSP avec leurs projets de développement urbain.

Concernant les échanges avec le public :

Après la remise de son rapport, la CNDP va acter de la suite qui devra être donnée à la concertation pour garantir une continuité de l'information au public.

Il y aura des supports pour permettre au public d'avoir des informations sur les avancements du projet, les choix qui auront été faits par les élus, etc.

M. Bussy remercie Mme Chaigneau.

M. Alonzo clôture la réunion et remercie les intervenants et participants. Le dernier rdv aura lieu le lendemain, le 27 mai, sous format webinaire aussi et avec un focus sur l'extension ouest.

Le site dédié permet de retrouver tous les documents, compte-rendu des précédentes réunions, etc. Ce site reste accessible après la fin de la concertation et reste vivant pour que la réflexion puisse se poursuivre.

[www.extensions-tcsp.com](http://www.extensions-tcsp.com)