



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 4 mai 2021 – Concertation par Zoom

**M. Yves BUSSY** souhaite la bienvenue à tous pour ce webinaire consacré au projet d'extension du TCSP. Il précise que la thématique prioritaire de cette session concerne l'extension Ouest. Il présente les différents intervenants. Il passe la parole à M. Alonzeau pour décrire le rôle de la CNDP.

**M. Jean-Michel ALONZEAU**, *garant*, rappelle que la procédure de concertation préalable est inscrite dans le Code de l'environnement. Elle s'applique sur ce projet puisque son estimation dépasse les 300 millions. Le Code de l'environnement prévoit que, pour un certain nombre de projets de cette envergure, il est nécessaire d'avoir recours à un débat public ou à une concertation préalable. La concertation préalable fait remonter un certain nombre d'interrogations ou de suggestions argumentées. La concertation préalable concernant les trois extensions du TCSP a commencé le 1<sup>er</sup> mars et va se terminer le 31 mai. Il rappelle qu'il y a un site dédié pour poser des questions et prendre connaissance du dossier en complément de la concertation.

**M. Yves BUSSY** précise les modalités d'intervention du webinaire. Il propose de passer à la présentation du projet d'extension Ouest avec Mme CHAIGNEAU.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** rappelle en premier lieu les caractéristiques du projet global des extensions du TCSP. C'est la suite du TCSP actuel dans trois directions. Le projet consiste à prolonger le TCSP vers l'est, vers le Robert ; vers le sud, vers Rivière Salée et enfin à l'ouest vers Schœlcher.

Ce projet vise à renforcer l'armature du réseau structurant de transport collectif de la Martinique. L'amélioration des conditions d'intermodalité sont essentielles pour que le projet soit un succès. Enfin, c'est aussi un projet d'infrastructure et d'aménagement majeur pour la Martinique.

C'est tout d'abord un projet d'intermodalité dans le sens où il est constitué de quatre éléments qui doivent être conçus ensemble : les pôles d'échanges multimodaux, les parcs relais, l'accessibilité des stations depuis les zones urbaines proches avec les cheminements piétons et cycles.

Ce projet vise l'amélioration de la desserte structurante avec en objectif une fréquence d'un bus toutes les dix minutes, à l'heure de pointe sur les lignes BHNS, une amplitude large de 5



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *4 mai 2021 – Concertation par Zoom*

heures à 20 heures et éventuellement un peu plus tard le week-end, des véhicules ou des cabines, dans le cas du câble, modernes et confortables et des transports accessibles à tous.

C'est un projet d'aménagement puisque l'installation d'un BHNS pour qu'il soit attractif, surtout aux heures de pointe, nécessite la création de deux voies dédiées au TCSP, soit en axial, soit en bilatéral.

La spécificité de l'extension Ouest, c'est de proposer donc deux projets TCSP distincts : d'une part, un projet de TCSP routier qui suit la RN 2 jusqu'à Madiana. Il n'est pas aussi performant que celui recherché, compte-tenu des contraintes de l'emprise de la RN2 (vitesse commerciale de 14km/h) d'où le lancement en 2019 d'une étude d'un projet de transport par câble aérien avec plusieurs scénarios de desserte envisagés.

Un projet d'aménagement de transport par câble aérien impose des ouvrages un peu différents que pour un BHNS. Il s'agit de créer des stations qui sont des bâtiments d'un étage, en général, dans lesquels arrivent les cabines. C'est aussi la création de pôles d'échanges et l'implantation de pylônes portant les câbles d'une station vers une autre station.

Mme CHAIGNEAU indique que pour le projet global, les coûts d'investissement, hors foncier et hors matériel, sont estimés globalement entre 500 et 600 millions d'euros, avec une extension Est et une extension Sud autour de 200 millions d'euros chacune. Pour l'extension Ouest, pour le projet TCSP routier, le montant a été estimé à 60 millions pour les 4 km d'infrastructures BHNS et 200 millions d'euros pour environ 10 km de lignes de câble.

En termes de timing, le projet est au stade des études de faisabilité. Une fois la concertation terminée, des études plus détaillées seront lancées. Dans un ou deux ans, les autorisations environnementales nécessaires pour la poursuite du projet pourront être demandées. Une mise en service échelonnée à partir de 2027 est envisageable.

Les grands effets du projet, c'est un trafic à l'horizon 2040, de +10% de fréquentation dans les transports en commun ; 23 000 voyageurs en heure de pointe du matin dans les transports collectifs, et une part de marché des transports en commun qui s'établirait environ à 20%. En 2014, la dernière enquête Ménages déplacements donnait une part de marché à 9% ; les études menées en 2019 estiment une part de marché actuelle des transports collectifs autour de 15-16%. Le projet permettrait d'atteindre 20%. La Martinique s'est fixé, au travers de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie en 2018, d'atteindre une part de marché de 25% : il faudra donc mettre d'autres leviers en œuvre que le projet TCSP pour atteindre cet objectif.

**M. Yves BUSSY** fait remonter la première question reçue : "Dans le cadre de l'enquête préalable, nos interrogations sont-elles réellement prises en considération ? Comment savoir



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 4 mai 2021 – Concertation par Zoom

le sentiment réel des administrés concernés ? Une étude est-elle prévue en complément ? Et pourquoi pas un référendum? Soyons à la mode !".

**M. Marc MONGIS** rappelle que la concertation est préalable pour que les conclusions de cette concertation puissent alimenter la réflexion sur le projet. Les hypothèses présentées ne sont pas trop avancées pour que des évolutions soient encore possibles. Les avis argumentés seront très riches pour la suite de l'analyse. Des réponses seront apportées à toutes les questions posées sur le site internet. Les garants feront une synthèse de tout ce qui a été évoqué ; ce document va permettre d'aider à la décision les politiques qui vont mettre en œuvre le projet. La concertation sera très large.

**M. Yves BUSSY** fait part de questions récurrentes reçues notamment sur les pylônes, et sur l'inquiétude quant au fait qu'ils défigurent le paysage. Il repasse la parole à Mme CHAIGNEAU pour la poursuite de la présentation.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** indique que la deuxième partie est consacrée aux territoires concernés par l'extension Ouest. C'est un secteur très dense à la fois en population, en emplois et en équipements, principalement le long de la RN2, avec une forte densité d'équipements scolaires et administratifs. Deux projets de territoire sont à mettre en cohérence avec le projet de TCSP : le projet d'aménagement de la Batelière (zone de loisirs et touristique) et le projet d'aménagement de la Pointe Simon. Dans ce territoire structuré et dense, il faut trouver une manière de desservir ces polarités avec des dénivelés très importants entre les différentes zones d'urbanisation, d'équipement et d'emploi.

#### Comment s'organise la mobilité dans ce territoire?

Sur la base de l'Enquête Ménages Déplacements de 2014 et des travaux plus récents de 2019, il ressort que les habitants de Schoelcher sont très mobiles, avec 3,78 déplacements par jour et par habitant, contre une moyenne en Martinique de 3 déplacements par jour et par habitant. Les habitants sont également davantage motorisés avec 1,05 voiture par ménage contre un peu moins de 1 en moyenne en Martinique. Les résidents sont davantage usagers de la voiture. Des échanges quotidiens élevés entre Schoelcher et Fort de France sont observés.

Des études ont été menées aussi sur l'opportunité et la faisabilité de créer un TCSP routier entre la Pointe Simon et un lieu autour de Madiana. Il est ressorti un besoin de connexion fort entre le secteur de Terreville l'Enclos et le centre bourg dans l'idée de désenclaver ce quartier. Deuxième besoin : la desserte des établissements d'enseignement du secteur, qui semble



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *4 mai 2021 – Concertation par Zoom*

insuffisante. Troisième besoin identifié : relier ces différents lieux entre eux. Cette analyse des besoins fins de Schœlcher a été prise en compte dans l'étude câble pour la construction des scénarios.

#### Zoom sur les trafics routiers.

Il n'y a pas de comptage et de données de trafic sur l'ensemble des voiries RD 43, etc. Les données sont disponibles uniquement sur l'itinéraire de la RN 2. La RN2, c'est la voirie majeure, collectrice des flux depuis le Nord Caraïbe. On observe que les trafics sont dissymétriques selon la période, avec une pendularité assez forte des déplacements liés au travail. Le matin, ces flux atteignent 1300 véhicules/heure en direction de Fort-de-France et 900 en sens inverse. La RD 43 a un trafic également assez important.

78 % des déplacements des habitants de ce secteur sont réalisés en voiture. Cependant, il y a une offre de transport collectif assez structurée qui est présente sur le territoire avec une desserte de Schœlcher et Fort-de-France Ouest. Il y a eu une réorganisation en 2019 de l'ensemble des transports interurbains du Nord Caraïbe. Ce réseau est structuré en lignes locales quartiers/ bourgs, pour toutes les communes au-delà de Schœlcher autour d'une grosse ligne interurbaine qui part de Saint-Pierre et dessert l'axe de façon très régulière jusqu'à la Pointe Simon.

#### Extension ouest en TCSP routier de type BHNS.

Cette extension ouest en TCSP routier avait déjà été étudiée en 2007, juste après que le TCSP actuel ait obtenu sa déclaration d'utilité publique en 2006, dans l'idée de prolonger vite le TCSP actuel. Les études ont repris en 2019, avec l'objectif de révéifier l'opportunité et les possibilités de tracé d'un BHNS vers Schoelcher. Quatre itinéraires ont fait l'objet d'études relativement détaillées. Elles ont permis de confirmer qu'aucun de ces itinéraires n'est susceptible d'accueillir une double voie en site propre BHNS. Les études ont montré que le seul itinéraire permettant des aménagements partiels était celui de la RN 2. Les autres itinéraires sont trop étroits et les impacts sur le bâti et le foncier seraient beaucoup trop importants. Donc, l'étude s'est concentrée dans sa deuxième partie sur les possibilités d'insertion d'une voie (ou mieux deux sur certains tronçons) et uniquement jusqu'au pôle d'échange multimodal de Madiana, sans la possibilité d'aller plus loin.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *4 mai 2021 – Concertation par Zoom*

Le projet tel qu'il est dessiné actuellement propose d'insérer, là où c'est possible, une voie de site propre BHNS dans le sens entrant vers Fort-de-France, compte-tenu des flux. Le projet permet, avec des aménagements sur une longueur d'environ 4 km, d'installer 5 ou 6 stations de type BHNS, un pôle d'échanges au niveau du secteur de Madiana et un parc relais relativement important. Avec cet aménagement partiel, le temps de parcours serait de 14 minutes pour réaliser ces 4 km, avec une vitesse commerciale de 14-15 km/h sachant que l'objectif est une vitesse de 18 à 20 km/h pour des TCSP de type BHNS.

**M. Yves BUSSY** relaie une question posée : "Pourquoi ne pas mettre dans ce projet le transport maritime ? Ce serait une offre complémentaire à ce qui est proposé ».

**Mme Régine LEBEL** indique que c'est une possibilité à étudier. Pour l'instant, Martinique Transport s'investit plutôt sur des extensions du transport maritime sur des villes plus éloignées, à savoir Saint-Pierre et Anses d'Arlet. Elle précise que l'utilisateur n'aime pas beaucoup le cabotage, à savoir faire différents arrêts entre plusieurs points de débarquement ou d'embarquement, car cela rallonge les délais. Toutefois, cette possibilité n'est pas du tout écartée.

**M. Yves Bussy** relaie une autre question à M. BRINO de la DEAL sur les pistes cyclables. "Quel est l'avis de l'Etat sur cette option"?

**M. BRINO** répond que la question de la place du vélo dans les projets de voirie est traitée dans l'article 1 du Code de l'environnement, article L. 228 2, qui consacre depuis plus de 20 ans, une obligation pesant sur les gestionnaires de voirie de créer des itinéraires cyclables. Seule une impossibilité matérielle avérée pourrait permettre de justifier une dérogation à cette obligation d'aménager un itinéraire cyclable ; la maîtrise du foncier ne constitue pas une dérogation. Aujourd'hui, en agglomération, la loi LOM a réécrit partiellement cet article et a renforcé encore l'obligation de création de pistes cyclables. Elle prévoit désormais que si l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, les cyclistes sont autorisés à emprunter cette voie sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au Code de la route, en agglomération.

Hors agglomération, la Loi LOM dit qu'à l'occasion des réalisations ou des aménagements de ces voies, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Et en cas de besoin avéré, cet aménagement ou itinéraire cyclable



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *4 mai 2021 – Concertation par Zoom*

devra être réalisé. En conclusion, la loi LOM a permis de lever, une fois pour toutes, un certain nombre d'incertitudes et elle introduit également un dispositif distinct pour les voiries hors agglomération, fondé sur la réalisation d'une étude de faisabilité.

**M. Yves BUSSY** propose à Mme CHAIGNEAU de poursuivre la présentation plus spécifique du projet câble.

**Mme E. CHAIGNEAU** reprend la présentation en indiquant que les porteurs de projet ont décidé d'étudier également la possibilité de desservir Schœlcher par les transports par câble aérien, compte tenu des contraintes relevées sur le BHNS.

Un certain nombre de lieux ont été identifiés comme devant être desservis par un transport par câble et un certain nombre de liaisons principales entre ces lieux ont été identifiées. L'étude a croisé les besoins de déplacements, avec les contraintes physiques du territoire pour déboucher sur trois scénarios de desserte.

Le scénario A est constitué d'une ligne qui part de Pointe Simon et qui suit le littoral, en passant par Bellevue, Batelière et Madiana ; cette ligne monte à Terreville l'Enclos pour redescendre après un Fond Bernier, avec une deuxième ligne qui vient se raccrocher à la première au niveau de Madiana et qui relie le secteur de Fond Lada. Ce scénario A comprendrait neuf à dix stations, dont quatre terminus.

Les scénarios B et C sont constitués de trois lignes. Le scénario B c'est environ 9,6 km de lignes, avec 15 à 16 stations à créer, une desserte un peu plus fine du territoire, et deux hubs : un au niveau de l'université et un au niveau de Madiana. Le scénario C, c'est environ 11 km de lignes créés au total, avec trois lignes interconnectées au niveau de Madiana.

Sur la base de ces trois scénarios, les études ont analysé les différents systèmes de transport par câble envisageables (monocâble, bi-câble et tri-câble 3S) avec leurs différentes caractéristiques principales. Ces analyses comparées font ressortir la solution dite 3S, comme à privilégier à ce stade. Elle est, en général, retenue dans les transports par câble en milieu urbain. Ses avantages : le confort et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, une bonne tenue au vent avec une grande fiabilité de fonctionnement, un plus faible impact sur l'environnement avec moins de pylônes, et l'évacuation des passagers par retour des cabines en station.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 4 mai 2021 – Concertation par Zoom

Le tracé du câble est rectiligne entre deux stations. Tout angle dans le projet nécessite l'implantation d'une station, sachant que, dans ces projets, ce qui coûte le plus cher, c'est justement les stations. Un certain nombre de contraintes obligent les cabines à être au moins à 7 mètres au-dessus d'une rue, 20 mètres au-dessus d'un toit, à 8 mètres au moins d'une façade. En cas de végétation, les cabines doivent être à plus de 30 mètres au-dessus de la végétation, l'autre possibilité étant de créer une ouverture dans la végétation qui permet de s'affranchir des 30 mètres.

Du point de vue des effets du projet à l'Ouest, le projet câble dessert plus de lieux que le projet de TCSP routier qui ne dessert que les pôles générateurs inscrits le long de la RN 2. Le projet câble permet de désenclaver des quartiers situés sur les mornes. Il est très pertinent dans le franchissement d'obstacles type ravine et relief. Il limite également les acquisitions foncières, puisque celles-ci sont réduites aux zones de stations. C'est aussi un mode de transport qui a un intérêt touristique. Du point de vue des performances transport, elles sont équivalentes, voire supérieures au mode TCSP routiers, en termes de places offertes à l'heure, de vitesse commerciale, de fréquence, de consommation énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre.

Les effets du projet en termes de trafic attendu, pour le système BHNS : environ 2200 passagers à l'heure de pointe du matin soit environ 18 000 voyageurs/jour. Le système câble transporterait lui environ 25 000 voyageurs/jour.

**M. Yves BUSSY** relaie les questions reçues. "Connait-on la résistance des pylônes, face à des vents de 300 km/h ou un séisme de magnitude 9? "

**M. CAILLET de la DEAL** répond que la Loi est en train d'évoluer pour les cyclones. Pour les séismes, il y a l'Eurocode 8. Pour les cyclones, il y a des textes qui figurent déjà dans les Eurocodes, mais qui sont en train d'être repris, notamment pour les DOM-TOM. En Guadeloupe, actuellement, la DEAL travaille sur des hypothèses avec des vents de 400 km/h. Deux problématiques différentes sont à prendre en compte : les séismes et les vents violents. Toutefois, en cas de cyclone, il y a une alerte qui laisse le temps de stopper la circulation aérienne par câble et de mettre les gens à l'abri. En cas de séisme, c'est beaucoup plus compliqué puisque le séisme ne prévient pas. Globalement, toutes ces infrastructures sont dimensionnées avec l'Eurocode. Il n'y a pas trop de risque particulier pour la structure elle-même. En revanche, il faut imaginer ce qui pourrait se passer avec des personnes qui seraient à l'intérieur des cabines. Toutefois, beaucoup de téléphériques sont implantés dans les milieux urbains au Japon, pays réputé pour la fréquence et la violence de ses séismes.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 4 mai 2021 – Concertation par Zoom

**Mme E. CHAIGNEAU** précise que le niveau d'études actuel s'intéresse plus pour l'instant aux besoins de déplacement et à la réponse que pourrait apporter un projet de transport par câble à ceux-ci. Le risque de vent fort et de séisme a été identifié mais ce sont les études de conception et de dimensionnement qui choisiront les niveaux d'exigence par rapport à ces deux risques. Ces systèmes de transport sont également soumis à la réglementation du STRMTG : des dossiers de sécurité seront faits à différentes étapes du projet et devront avoir les validations successives de l'État.

**M. Yves BUSSY** énonce une autre question reçue : " Votre plan d'extension du TCSP prévoit la pose de pylônes. Concerterez-vous les habitants qui se verront contraints de voir des pylônes juxtaposés à leur maison, des cabines circuler toutes les deux minutes au-dessus de leur tête de 5 heures du matin à 20 heures? Comprenez que nous avons payé nos maisons pour avoir notre tranquillité et non pas pour se retrouver sur les réseaux sociaux ce qui porterait atteinte à notre vie privée".

**M. Marc MONGIS** indique qu'il y a des retours d'expériences sur des projets de transports par câble. La réglementation française a évolué également depuis les quinze dernières années, en matière de sécurité et de protection des populations. Un certain nombre de contraintes de distance, d'altitude par rapport aux façades sont imposées de façon à préserver l'intimité des habitations. L'Etat, à chaque étape, vérifie un certain nombre de paramètres. Les emplacements qui sont nécessaires pour pouvoir implanter ces pylônes sont relativement restreints au regard des distances qu'elles permettent de franchir. Les emprises les plus importantes se font surtout au niveau des stations qui sont plutôt comme des bâtiments. Les maîtres d'œuvre essaieront de sortir les projets les mieux insérés possibles au niveau du paysage et dans le respect des plans locaux d'urbanisme. Tous ces aspects seront pris en compte dans les études successives si le choix du mode câble est fait à l'issue de la concertation.

**M. Yves BUSSY** relaie une autre question : "Connait-on l'usage actuel du TCSP existant et l'impact qu'il a eu sur l'usage du véhicule personnel, sachant qu'une partie des usagers ont été transférés des taxicos vers les TCSP ?

**Mme Régine LEBEL** répond qu'il y a une appréciation qualitative qui est d'abord visuelle : la fréquentation croissante et continue du TCSP. Malgré les conditions sanitaires, il a fallu augmenter la fréquence des rotations. Il est assez difficile de répondre à la question avec des chiffres probants car le TCSP a été mis en place en août 2018. Il n'y a pas eu d'années





## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 4 mai 2021 – Concertation par Zoom

d'exploitation entière, non perturbée. Toutefois, il y a un engouement constant, ce qui est encourageant, comme l'atteste le taux de remplissage des parcs relais de plus de 90%.

**M. Yves BUSSY** fait part d'une autre interrogation : " Dans le cadre de l'exploitation, quel est le niveau de technicité de la maintenance et la criticité de cette maintenance sur le long terme ? "

**Mme E. CHAIGNEAU** indique que, pour les systèmes de transport par câbles, que c'est la prochaine étude qui sera réalisée, si les études se poursuivent sur le projet câble, qui pourra le déterminer. Ce sont des systèmes connus pour lesquels on sait dimensionner les besoins de personnel en termes d'exploitation, de maintenance. Ce sont des systèmes qui occasionnent des coûts de maintenance relativement importants par rapport aux coûts d'exploitation, pour que assurer un très bon niveau de sécurité ; les équipes de maintenance doivent être assez pointues par rapport à un mode routier plus classique. Ce sont des systèmes relativement rodés en termes techniques mais nécessitant effectivement du savoir-faire.

**M. Yves BUSSY** relaie une question : " Le transport par câble présente beaucoup de points positifs. Qu'est-ce qui pourrait empêcher sa réalisation ?"

**Mme E. CHAIGNEAU** répond que ces projets sont "à la mode" et soutenus par les services de l'Etat dans le cadre d'appel à projets. Ils sont financièrement aidés. Quand ils n'aboutissent pas, c'est souvent dû au montage de leur réalisation. Les modes contractuels de conception-réalisation sont quelquefois assez compliqués à mettre en œuvre. L'autre point d'achoppement éventuel, c'est la non acceptabilité du projet par la population concernée.

**M. Jean-Michel ALONZEAU** propose de regrouper des questions techniques reçues.  
- "Est-ce que les études ont déjà défini des parking relais, soit au terminus, soit aux stations dans le cas du transport par câble, compte tenu des contraintes foncières ?"

- " Est-ce que la consommation électrique est estimée pour le transport par câble? Cette consommation est-elle corrélée au réseau existant ?

**M. Marc MONGIS** précise que ces projets ont l'intérêt d'avoir une action positive sur l'aménagement et le rééquilibrage des territoires. Un transport aérien qui arriverait jusqu'à fond Bernier, avec un système de parc relais pourrait rendre le Nord Caraïbe beaucoup plus attractif. Ces projets se font en échange avec les municipalités qui aménagent leur territoire,



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 4 mai 2021 – Concertation par Zoom

avec leurs plans locaux d'urbanisme. Cela permet de fluidifier aussi la réalisation. Par le passé, des réflexions ont déjà eu lieu sur le transport aérien, car manifestement, la topographie de la Martinique est assez favorable à ce type de projet. C'est une solution assez pertinente dans certaines zones de la Martinique qui ont déjà été envisagées pour des questions touristiques. Il faut aussi rassurer le grand public du point de vue technique : les normes sont assez drastiques pour que l'acte de construire soit vraiment sûr. La CTM a, dans d'autres projets, déjà imposé des normes, par rapport au vent, supérieures à la norme existante tenant compte des derniers cyclones.

C'est une technologie très connue dans le monde, qui commence à devenir mure et la Martinique pourra aussi devenir un centre de connaissances et de maîtrise technique pour son environnement proche.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** répond que, pour les parcs relais, il est envisagé de créer une unité de parc relais à Madiana et si possible à l'extrémité du système à Fond Bernier, avec une difficulté en termes de localisation et de disponibilité du foncier. En outre, il est envisagé au niveau de la station de Terreville l'Enclos un parc relais, avec de la disponibilité. Sur chaque extension, il est prévu, autour du projet, de penser aux parcs relais, là où ils sont opportuns en termes de trajets et de disponibilité foncière.

Concernant la consommation d'énergie, c'est un mode de traction électrique. La façon dont est produite l'électricité relève d'études plus larges. Le projet de transport par câble et sa consommation énergétique s'inscrira dans les objectifs territoriaux fixés. Ce n'est pas spécifique au projet.

Mme CHAIGNEAU précise que la Loi encourage les collectivités et les communes à densifier leur territoire au droit des stations des modes lourds que sont les TCSP. Il y a différents outils coordonnant les réflexions et réalisations transport et aménagement qui permettent justement de mobiliser du foncier aux endroits adéquats.

**M. Yves BUSSY** relaie une inquiétude récurrente, sur l'impact visuel des pylônes.

**M. Marc MONGIS** indique que le développement de ces transports par câbles, y compris dans des zones très urbanisées, s'est accompagné de réflexions pointues des concepteurs pour les intégrer dans le paysage. Dans le monde, de nombreux retours d'expériences ont permis d'optimiser le rendu visuel de ces pylônes et de ces stations. Par ailleurs, la concentration d'implantation de pylônes est assez faible.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 4 mai 2021 – Concertation par Zoom

**M. Jean-Michel ALONZEAU** relaie une autre question : " Les différents scénarios ont-ils été construits à partir d'enquêtes auprès des usagers, avec des comptages routiers ? "

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** répond que les études débutent toujours par l'analyse des besoins de déplacement, c'est-à-dire comment les gens ont besoin de se déplacer sur un territoire. Cette analyse repose à la fois sur les comptages routiers, c'est-à-dire l'utilisation des routes qui sont le premier support pour se déplacer, et sur les enquêtes Ménages Déplacements (ici celle de 2014) qui permettent de savoir comment s'organisent les flux à l'intérieur d'un espace et pourquoi (motifs) et comment (modes, périodes de la journée) ils sont réalisés. Ensuite, on analyse comment le système de transport répond actuellement à ces besoins de déplacement, soit par la route, soit par les transports collectifs, et on identifie les besoins à combler à l'horizon du projet auquel on réfléchit.

**M. Yves BUSSY** propose de clôturer la réunion et propose à Monsieur Alonzeau de prononcer les mots de la fin.

**M. Jean-Michel ALONZEAU** remercie les intervenants et participants. Il rappelle les prochaines dates et incite à visiter le site dédié. Jusqu'au 31 mai, questions et contributions peuvent y être déposées.