



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 27 mai 2021 – Webinaire

#### EXTENSION OUEST

**M. Yves BUSSY** introduit la session et rappelle que les conditions sanitaires ne permettent pas les réunions en présentiel. C'est pourquoi les échanges sur le projet de développement du TCSP se font sous forme de webinaire via Zoom, enregistré.

**M. Jean-Michel ALONZEAU** lance la dernière séance de présentation du projet à destination du public, avec un focus ce soir sur l'extension Ouest qui concerne Fort-de-France et surtout Schœlcher. Au programme :

- La présentation des synthèses
- La présentation du projet tel qu'il est prévu pour l'instant
- Les différentes alternatives.
- Les principaux retours de la population

**M. Marc MONGIS** rappelle que c'est un projet qui a plus de 20 ans. Les premières réflexions et les frais de démarrage datent d'avant les années 2000. La formalisation s'est faite avec notamment la création d'un syndicat mixte qui permettait de regrouper les différentes entités concernées par ce projet. C'est un projet qui a mûri et évolué jusqu'à la réalisation d'une première phase qui a permis une mise en service en 2018. Mais tout ce travail de fond a servi de base pour enclencher des réflexions sur les extensions. Nous sommes au stade de maturité du projet avec des premiers enseignements et une familiarisation du public avec ce transport. Le TCSP fait maintenant partie de notre paysage en termes de transport, de moyens de se déplacer. Nous sommes vraiment en amont pour avoir suffisamment d'éléments pour pouvoir permettre au public de se prononcer. Nous espérons que cette concertation aura été fructueuse, pouvant enrichir la réflexion pour les phases suivantes.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** présente les aspects techniques du projet d'extension du TCSP qui s'étend dans 3 directions : à Union vers le Robert pour l'Extension Est, à partir de Carrère jusqu'à Rivière-Salée pour l'Extension Sud et enfin vers Schœlcher à l'Ouest via un mode routier ou un mode câble. C'est à la fois un **projet de renforcement de l'armature du réseau de transport collectif structurant**, un projet d'amélioration des conditions d'intermodalité et un projet d'infrastructure et d'aménagement.

Sur ce réseau armature, viendront se greffer les réseaux de bus qui desserviront les pôles d'échange multimodaux (PEM). Des unités de gare routière seront installées dans les PEM pour les bus, et des parcs relais pour les véhicules particuliers. **L'aménagement de cheminements piétons sera aussi essentiel** pour capter les personnes qui habitent à proximité des PEM, et éventuellement des aménagements cyclables de certains quartiers vers les stations.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 27 mai 2021 – Webinaire

Ces systèmes seront obligatoirement **accessibles aux personnes à mobilité réduite**, les véhicules seront confortables et modernes. Grace aux aménagements de voies dédiées, les temps de parcours seront améliorés et fiabilisés sur les destinations réalisées en TCSP. Par exemple, 15 minutes entre Union et Robert, quelle que soit l'heure à laquelle on se déplace.

Pour le BHNS, l'aménagement consiste à 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 sont créées également et des PEM du même type que ceux de Mahault et Carrère, le long des itinéraires.

Concernant l'Extension Ouest, la spécificité est que deux modes de transport sont envisagés car les études ont montré que les voiries et le territoire urbanisé et contraint de Schoelcher n'acceptent pas l'insertion d'un TCSP avec deux voies dédiées. C'est pourquoi les maîtres d'ouvrage, la CTM et Martinique Transport, ont décidé de travailler sur une **solution de transport par câble**, relativement adaptée aux territoires situés en hauteur. L'étude d'opportunité de cette solution câble est disponible sur le site web dédié à la concertation.

Le projet est estimé entre 500 et 600 millions d'euros, dont 220 millions d'euros pour l'extension Est (12,8 km), 210 millions d'euros pour l'extension Sud (9,3km), et pour la solution Ouest, les budgets diffèrent selon le mode retenu : en BHNS, avec une seule voie de TCSP aménagée sur la RN2 le projet ressort à environ 60 millions d'euros, et pour la solution Câble le projet atteint environ 200 millions d'euros (10 km de câbles aériens).

En termes de planning, le projet est au stade des études d'opportunité et faisabilité et de la concertation préalable. La mise en service serait échelonnée, à partir de 2027.

Les effets attendus du projet à l'horizon 2040 sont :

- plus de 10 % d'augmentation de la fréquentation des transports en commun,
- 23 000 voyageurs en heure de pointe dans les transports collectifs, et 180 000 voyageurs par jour sur l'ensemble du système collectif,
- une part de marché des transports en commun d'environ 20 %, sachant qu'en 2014 elle était estimée à 9 %, et en 2019 à 16 %. L'objectif fixé au travers de la PPE (Programmation Pluriannuelle pour l'Énergie est 25 %.

Le secteur traversé par l'**extension Ouest** est un secteur très urbain, très contraint du point de vue de sa topographie, et des bâtis qui sont très proches de la voirie, des voiries étroites, des trottoirs peu larges. Les études montrent que l'ensemble des faisceaux alternatifs à celui de la RN2 ne fonctionnent pas, c'est-à-dire qu'on ne sait pas y insérer un site propre, y compris un seul sens de site propre. Il n'y a que l'itinéraire de la RN2 sur lequel on peut imaginer insérer



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 27 mai 2021 – Webinaire

des aménagements partiels faisables mais ne permettant pas d'atteindre les performances recherchées (vitesse commerciale).

Pour le mode de transport par câble, on arriverait à desservir et à créer des nouvelles connexions entre les quartiers. Grâce à ce mode, on arriverait à relier l'ensemble des générateurs qui sont le long de la RN2 aux générateurs, équipements, qui sont en hauteur, comme par exemple Terreville, Fonds Lada et l'Université. Les études qui ont été menées en 2019 ont permis de comparer un certain nombre de solutions technologiques de transport par câble. Il ressort de ces études que c'est la solution dite 3S avec 3 câbles et des cabines spacieuses (30/35 personnes) qui est la solution la plus adaptée à du transport urbain et aux conditions climatiques de la Martinique.

Pour le projet BHNS de l'Ouest, le tracé va de la Pointe Simon au pôle d'échange multimodal de Schœlcher qui serait situé dans le secteur de Madiana.

- longueur du tracé : 4 km
- nombre de stations : 5 ou 6 dont une ou deux au niveau du lycée Schœlcher, sur le plateau de Bellevue, une au niveau du quartier Saint-Georges, une à proximité du carrefour de la Batelière.
- des aménagements partiels moins qualitatifs que ce qu'on arrive à faire sur les autres extensions.
- un temps de parcours : environ 14 minutes pour faire Pointe Simon / Madiana
- une vitesse commerciale : environ 14/15 km heure, c'est à dire moins que l'objectif qu'on se fixe en général pour les projets de TCSP routier, qui est plutôt une vitesse commerciale d'environ 18/20 km heure dans les secteurs urbains.

Pour le projet de transport par câble, le projet est parti des besoins identifiés par les acteurs en liaisons préférentielles, c'est-à-dire les besoins de déplacements à l'intérieur de la ville de Schœlcher. Ont émergé trois scénarios avec soit deux lignes de transports, soit trois lignes de transport. La ligne qui suit le littoral dessert le même itinéraire que le projet de BHNS jusqu'à Madiana. La particularité de la ligne littorale pour le scénario 1, est de monter à Terreville avant de redescendre sur Fond Bernier.

Pour le scénario 2, il y a 3 lignes avec deux hubs ou lieux de correspondance entre les lignes Université et Madiana. Pour le scénario 3, toutes les correspondances se font en un seul point Madiana. La longueur globale du projet est environ 10 km de câbles. Ces scénarios sont provisoires et devront être comparés plus finement dans les études suivantes.

Concernant les temps de trajet envisagés : 14 minutes par BHNS et par câble entre la Pointe Simon et Schœlcher. Entre Madiana et les quartiers hauts, les temps de parcours seraient très attractifs en transport par câble.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 27 mai 2021 – Webinaire

Le projet de TCSP routier desservirait 13 000 habitants, plus de 3000 emplois et 4500 scolaires. Pour le projet câble, la desserte toucherait plus de 5000 emplois et 6000 scolaires. Le câble dessert mieux l'ensemble des générateurs de déplacement de ce secteur Ouest.

Dans le cadre des échanges de la concertation, la façon dont sont pris en compte les aménagements cyclables est souvent évoquée. Le parti-pris des études de faisabilité a été de faire des propositions de création d'aménagements cyclables le long ou en parallèle des projets de TCSP routiers, dans les secteurs urbains. Dans les secteurs plus ruraux ou périurbains, il est proposé d'aménager plutôt des itinéraires des quartiers vers les stations, avec une possibilité, à certaines heures, de pouvoir mettre son vélo dans le TCSP pour poursuivre son trajet en TCSP. Il n'est pas envisagé d'avoir des itinéraires continus le long du TCSP dans les secteurs peu denses.

Côté Schœlcher, pour le projet de BHNS, la voirie étant très étroite, ce qui est imaginé, c'est de favoriser l'accès aux stations, soit à pied, soit en vélo à certains endroits. Une voie cyclable entre le carrefour Ozanam et jusqu'à Madiana est faisable. En accord avec les villes, il est possible d'envisager des aménagements cyclables sur d'autres voiries. Il y a toute une réflexion, selon le mode qui sera choisi, à poursuivre dans les études à venir sur la place des cycles dans le projet de TCSP.

Elisabeth CHAIGNEAU poursuit l'exposé en faisant **une première synthèse de la concertation préalable qui a duré trois mois**. 15 réunions publiques ont été tenues en comptant celles d'aujourd'hui. La première séquence de mars s'est faite en présentiel. La deuxième séquence, en avril, du fait de la crise sanitaire, s'est faite en visioconférence. Il y a eu environ 240 participants aux réunions, sans compter cette dernière séquence ; quarante participants en moyenne, à chaque réunion physique, jusqu'à une soixantaine de participants. Le site Internet a été consulté par plus de 11.000 personnes ; 16.000 participations sur le forum du site Internet.

Sur l'extension Ouest, les principales demandes de précisions ont concerné :

**- la consommation d'énergie pour le transport par câble.**

Le transport par câble est très peu énergivore, avec une consommation estimée à 0,3 kilowattheures par passager/kilomètre, qui correspond à peu près cinq fois moins qu'un bus. Ceci dit, il fonctionne à l'électricité et il y a donc tout un travail à faire sur la façon dont est produite cette électricité.

**- la prise en compte des attentes et des besoins des habitants de ce secteur,**



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 27 mai 2021 – Webinaire

#### **-l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.**

Au-delà de ces demandes de précisions, **des questions sur les risques et les impacts autour des transports par câble ont été nombreuses.**

Concernant l'impact de pylônes dans le paysage les études architecturales peuvent permettre que ces pylônes se fondent dans le paysage.

Pour la sécurité, du point de vue statistiques, ce sont des transports très sûrs, comparables au niveau de sécurité du transport aérien.

Il y a eu également des questions sur la prise en compte **des risques sismiques et cycloniques.** Le projet sera conçu avec les règles qui s'imposent en termes de dimensionnement des ouvrages au regard des événements climatiques les plus forts. Dans les études, tout sera conçu, calibré pour répondre aux particularités du climat de la Martinique. Pour rappel, ces modes de transport existent dans des pays où les risques sont similaires à ceux de la Martinique.

Beaucoup de questions ont concerné **les impacts sur le foncier**, aussi bien dans le cas d'un BHNS routier que dans le cadre du transport par câble. Il a été rappelé, en réponse, que l'un des objectifs fixé pour les études est bien justement de limiter les impacts sur le foncier. Ces impacts existeront par endroits mais seront minimisés.

Le dernier impact qui suscite une certaine inquiétude de la part de certains habitants de Schœlcher, **c'est la covisibilité**, c'est-à-dire le fait que le système de câble peut passer au-dessus ou à proximité de bâtiments ou de maisons. La réglementation impose de respecter une certaine distance au-dessus d'un bâtiment (20 mètres au-dessus d'un toit) et de s'éloigner des façades d'au moins 8 mètres. En général, c'est même plus de huit mètres ; on s'éloigne le plus possible, en fonction des contraintes du tracé des bâtiments. Dans le cas de Schœlcher, on peut imaginer que les câbles soient très hauts au-dessus des habitations et que le problème de la covisibilité soit assez peu présent.

Les études câble sont pour l'instant à un stade d'opportunité, c'est-à-dire le premier niveau d'études. Après la concertation, s'il était retenu de poursuivre les études sur le mode de transport par câble, celles-ci seraient affinées : études des tracés et des impacts des tracés faisables. L'objectif est de limiter au maximum ces impacts.

Enfin, de nombreuses questions portent **sur le projet global des extensions du TCSP.**

**M. Yves BUSSY** propose de passer aux questions. Il relaie la première question : « Nos inquiétudes concernant le transport par câble prendront-elles une forme permettant d'approfondir cette question : forum, enquêtes complémentaires, discussions plus poussées.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 27 mai 2021 – Webinaire

Je pense aux pylônes, aux expropriations dans certains quartiers où des gens y vivent depuis des années, d'autres sont lourdement endettés pour l'achat d'une maison, etc ».

**M. Marc MONGIS** rappelle que sur l'extension ouest, deux modalités de transport sont évoquées. Le choix n'est pas encore figé. Suite à la concertation préalable, la concertation va continuer sous des formes qui seront à définir, par rapport au choix des élus qui seront à la tête notamment de la CTM. La formule n'est pas à ce jour définie. Ce qui est clair, c'est que la concertation continue jusqu'aux travaux et même après. Maintenant, au niveau de la construction, il y a des modalités de concertation et d'information du public jusqu'à la livraison de l'ouvrage.

**M. Yves BUSSY** relaie une question sur les extensions de la desserte maritime.

**Mme Régine LEBEL** indique que c'est une question qui a déjà été posée. Les études entamées sur la question concerne des extensions vers Saint-Pierre dans le nord Caraïbe avec une possibilité d'aller jusqu'à Grand Rivière et pour le sud Caraïbe vers les Anses D'Arlet. Cette question pourrait être soumise à la réflexion du conseil d'administration de Martinique Transport.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** poursuit son exposé pour restituer les questions relatives au projet global.

Il y a eu des questions posées **sur le phasage du projet**. Le projet sera nécessairement phasé en plusieurs étapes, avec une première mise en service en 2027, peut-être une en 2029, 2030, etc. Ce choix du phasage est à faire par les élus. Après le bilan de la concertation et avant le lancement des études techniques qui seront faites sur la première phase du projet dans un premier temps pour aboutir à une enquête et une déclaration d'utilité publique et ensuite une autorisation d'aménager qui est le signal pour démarrer des travaux d'un tel projet.

La 2<sup>ème</sup> question souvent posée, c'est qui **financera le projet**. La crainte est de savoir si ce sont les villes et les communes devront financer le projet. Le projet sera principalement financé par la CTM, avec l'apport de subventions soit de l'Union européenne, soit des fonds dans le cadre des plans de relance en cours.

Comment payera-t-on le TCSP ? À l'horizon du projet d'extension du TCSP, la billettique qui est en cours de déploiement par Martinique Transports sera, à ce moment-là, étendue à l'ensemble du réseau, dont le TCSP qui est la maille structurante.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 27 mai 2021 – Webinaire

Autre question : Quelle énergie pour les futurs véhicules BHNS ? Trois options ressortent en termes d'énergie : l'hybride, l'électrique pur, soit potentiellement de l'alimentation à l'hydrogène qui pourrait être produite par la SARA. Ces premières options réclament des études approfondies à mener dans les années à venir, à la fois sur la faisabilité de déploiement de ces filières en Martinique, et aussi au regard des coûts des différents matériels sur leur cycle de vie. Pour certaines énergies, la maintenance de certains systèmes est relativement onéreuse : il faut prendre en compte cet aspect. La décision concernant le matériel à retenir pour le TCSP a besoin d'être prise aux environs de 2023-2024, ce qui laisse encore le temps de mener des études et de profiter des retours d'expérience d'autres collectivités.

Mme Chaigneau indique que des questions ont été posées aussi sur le rôle de l'Etat et propose que M.LIROY l'expose.

**M. LIROY, de la DEAL** indique que l'Etat est partenaire du porteur de projet, dans l'étude et sa mise en œuvre. L'Etat est garant du respect des normes réglementaires et notamment en délivrant une autorisation environnementale sur la base de l'ensemble des études qui auront pu être produites. Il s'agira là de veiller à limiter l'impact du projet, en veillant à la protection des populations et des milieux. L'Etat sera amené à travailler en relation étroite avec le porteur de projet pour cette phase-là.

L'Etat intervient également à d'autres niveaux. Il intervient au niveau du financement. Il y a en effet trois axes principaux en matière de politique publique : développer des projets technologiques afin de réduire les émissions de polluants, faire évoluer les pratiques de mobilité vers des modes actifs, adapter les réseaux de transport. Pour ce dernier axe, l'Etat lance des appels à projet. La DEAL sera amenée, si le cas se présente, à contribuer à l'analyse de la proposition du projet qui aura été porté, dans le cadre de ces appels à projets, par la CTM et Martinique Transport.

Pour la mobilité cyclable, il y a aussi des appels à manifestation d'intérêt qui sont portés au niveau national. Il y en a eu un en 2020 avec des résultats qui ont été communiqués début 2021. Ce sont des démarches qui pourront s'inscrire dans des plans de mobilité, tout à fait en cohérence avec le projet d'extension du TCSP.

Au titre du plan de relance, il y a aussi des financements qui peuvent être mobilisés, en lien avec de tels projets.

L'Etat est aussi amené à délivrer un certain nombre d'autorisations ; ce fut le cas pour le TCSP actuellement en exploitation. Compte tenu du gabarit des véhicules, leur circulation a été soumise à autorisation préfectorale.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 27 mai 2021 – Webinaire

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** poursuit la restitution des questions posées, notamment celles sur la coordination entre le projet de TCSP et les politiques urbaines, en particulier les politiques urbaines des villes, à la fois leur projet urbain et les développements urbains et les aménagements qu'elles comptent faire dans leur centre. Ces interfaces entre le projet de TCSP et les politiques urbaines concernent plutôt les endroits où les secteurs urbains traversés. Des rencontres ont été organisées avec les villes, dans le cadre des études de faisabilité qui se sont terminées, il y a environ un an. Dans les études qui seront relancées après la concertation, quand le bilan en sera tiré, il y aura à monter un travail partenarial avec, en particulier, les Communes, mais également aussi les porteurs de projets dans les zones d'activités desservies.

Mme CHAIGNEAU présente également les craintes des participants relatives aux **impacts que le projet est susceptible de provoquer** : sur le foncier bâti, sur l'environnement naturel et la biodiversité, sur l'environnement sonore et sur la qualité de l'air. Tous ces impacts potentiels, susceptibles d'arriver avec le TCSP, sont étudiés finement dans l'étude d'impact sur l'environnement, qui est une pièce majeure des dossiers qui seront justement instruits par les services de l'État. Il y a par exemple une étude complète des effets du projet sur l'environnement sonore avec d'abord un état initial des niveaux de bruit le long du corridor ; on repère les équipements sensibles ou non, par exemple les cliniques, les hôpitaux, les écoles et l'habitat ; on simule, à l'aide de logiciels spécialisés, le niveau de bruit futur. Sur la base des résultats, on met en place des mesures de traitement de ces impacts éventuels. Toutefois, dans le cadre des projets de TCSP, c'est assez rare que ces projets-là augmentent le bruit. Même constat sur la qualité de l'air ; les projets de TCSP sont plutôt vertueux, en termes de diminution des émissions.

Les études à venir se concentreront également sur les activités riveraines. Le projet doit prendre en compte et traiter la restitution de l'ensemble des accès riverains. Dans les études préliminaires, il y a tout un travail à faire avec les riverains, que ce soit les zones d'activité, les commerces et les équipements scolaires pour restituer ces accès dans les meilleures conditions possibles et, éventuellement, les améliorer. Le projet peut être bénéfique aussi par rapport à la situation actuelle. Ce travail fin sur l'accessibilité riveraine se fait sur la base d'échanges, avec les communes, avec les acteurs locaux, avec les gestionnaires de zones d'activités. C'est un travail partenarial important, dans un projet de cette nature.

Il y a également l'impact sur la circulation ; sur la branche ouest le projet de transport par câble aura par nature peu d'impact sur la circulation. En revanche, sur les branches Est et Sud, le TCSP routier va traverser un certain nombre de giratoires et carrefours qui sont déjà des carrefours compliqués, du point de vue de la circulation routière actuelle. Se posera la question de la façon dont ils vont fonctionner quand la priorité sera donnée au TCSP routier BHNS. Il y a une vraie étude à mener sur chaque carrefour. La CTM a déjà organisé les





## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 27 mai 2021 – Webinaire

comptages routiers qui permettent de faire ces études, en particulier à Champigny, Cocotte, Mangot Vulcin qui sont des nœuds du réseau routier actuel.

Dans les secteurs plus urbains, les études sur la circulation vérifient que le projet ne génère pas d'impact négatif sur la circulation ; cela fait l'objet de propositions d'évolution des plans de circulation pour à la fois favoriser la circulation du TCSP et réorganiser la circulation autour, en particulier l'accessibilité aux quartiers, le long des itinéraires. Ces études seront menées en particulier dans la traversée du Lamentin et dans la traversée de Rivière Salée.

Un certain nombre de participants se sont intéressés aussi à **l'impact du projet sur l'emploi local**. La réorganisation actuelle génère déjà un certain nombre d'opportunités en termes d'emplois qui attirent en particulier les jeunes. Le projet de TCSP sera également créateur d'emplois, à la fois en phase de construction, mais surtout en phase d'exploitation avec des métiers très divers : conduite, vente, commercial, maintenance des véhicules, métiers nouveaux dans le digital qui demandent de l'expertise. De nombreuses opportunités sont offertes quand on développe ce type de système.

Mme CHAIGNEAU indique qu'il y a eu aussi un certain nombre de questions **sur les politiques de mobilité**, au-delà même du projet de TCSP. Certains participants s'interrogent sur la façon dont s'inscrit le développement du TCSP à l'intérieur de la politique de mobilité, en particulier du Plan de Mobilité. Martinique Transport a bien prévu de lancer la démarche de plan de mobilité cette année. Cette démarche permettrait d'identifier et de planifier des actions sur l'ensemble des modes de transport et toutes les actions qui suscitent le report modal de la voiture (développement des modes actifs, du covoiturage, l'organisation du stationnement sur le lieu de travail, etc.). Toutes ces réflexions sur la politique de mobilité sont menées dans le cadre d'une démarche d'élaboration d'un Plan de Mobilité. Ces démarches durent environ deux ans et débouchent sur des actions à mener, avec un horizon de 5 à 10 ans. C'est vraiment une démarche très engageante de l'ensemble des acteurs d'un territoire.

A chaque réunion, il y a eu une question posée sur la place donnée **au transport maritime, dans les réflexions autour du projet de TCSP**. Martinique Transport y a déjà répondu. Il y a bien des études qui sont menées. Ressort plus l'intérêt de liaisons plus lointaines. Cependant, il peut être intéressant de re-questionner ces possibilités, dans le cadre des études à venir.

Côté ouest, où les poids lourds sont présents sur la RN2, une proposition a été faite pour mettre en place une réglementation horaire pour la circulation de ces poids lourds. Ces actions sur le transport de marchandises sont également réfléchies dans les démarches de type Plan de mobilité. On voit bien l'intérêt de replacer le projet de TCSP et ses ambitions à l'intérieur d'une politique plus globale de mobilité, à l'échelle de Martinique.

Mme CHAIGNEAU rappelle aussi toute une série de questions diverses qui ont été posées au fil des réunions. Comment inciter à l'utilisation du TCSP en termes de comportements ?



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *27 mai 2021 – Webinaire*

Comment limiter l'équipement des véhicules particuliers ? Comment traiter le dernier kilomètre, à la fois pour l'ensemble des voyageurs, mais principalement en lien avec les problématiques d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ? Cette question interrogeait sur le projet actuel un manque de continuité avec les aménagements alentours (voirie, trottoirs) qui empêche les personnes concernées de bénéficier de l'accessibilité du TCSP. C'est un sujet sur lequel il faudra que le projet se penche de façon plus approfondie. Des recommandations ont été faites de faire des enquêtes, pour une meilleure connaissance des déplacements et surtout, pour évaluer le report modal effectif. Il manque encore des données pour mesurer le report modal obtenu par le projet actuel.

**M. Yves BUSSY** remercie Mme CHAIGNEAU pour la présentation des différents questionnements des participants. Il propose aux porteurs de projet de faire un premier bilan de cette concertation.

**Mme Régine LEBEL** se réjouit de la forte participation à la concertation et de l'intérêt porté à ce dossier fortement structurant pour la Martinique, pour améliorer de manière notable la mobilité. C'est ce à quoi s'attache Martinique Transports. Les suggestions et les commentaires faits alimenteront les réflexions et les orientations qui pourraient être prises. L'objectif, en dehors de diminuer les embouteillages, c'est vraiment d'offrir des alternatives en termes de qualité à nos usagers.

**M. LIROY** se réjouit parce que ce type de rencontre montre à quel point la question de la mobilité est au centre des préoccupations locales. Il a été très satisfait de la qualité des questions, extrêmement pointues. Cela montre vraiment l'intérêt qu'ont porté les participants à la démarche. Autre élément : la préoccupation des usagers et des Martiniquais quant aux incidences sur l'espace commun d'un tel projet, à l'impact sur l'environnement et le foncier. Cette concertation est porteuse d'espoir quant à l'enjeu de telles démarches.

**M. Marc MONGIS** estime que la démarche a été une expérience très importante et très enrichissante personnellement. Toutes les parties prenantes de ce projet – Martinique Transport, CTM, DEAL et la CNDP – montrent que c'est un projet assez complexe. Son bénéfice est vraiment capital pour la Martinique ; cet intérêt est partagé par tout le monde ; personne ne met en cause l'importance des investissements. Toute cette démarche et tous les supports qui ont été mis à disposition du public serviront à toute la population et aux élus qui devront se prononcer. Finalement, le fait de réaliser des extensions au TCSP n'a pas fait débat.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *27 mai 2021 – Webinaire*

Il souligne la qualité des questions. Cette concertation a permis de prendre le pouls de ce que souhaite et ce que pense la population.

Ce projet fait appel à des cabinets pointus et spécialisés dans ces domaines.

Cette concertation donne un substrat suffisant pour passer aux étapes suivantes du projet qui, finalement, sont partagées par tous. Ce sont des projets très longs, qui nécessitent plusieurs mandatures pour arriver au bout. Un effort constant doit être maintenu par les uns et les autres ; les fonctionnaires se sont succédés sur ce type de projet. La Martinique a pu mettre en place déjà une première étape ; d'autres étapes vont suivre.

**M. Yves BUSSY** remercie aussi Mme Elisabeth CHAIGNEAU pour la qualité du travail fourni en termes de présentation et d'explications. Il passe la parole à M. ALONZEAU.

**M. Jean-Michel ALONZEAU** rappelle que c'était la dernière séance de présentation au public sous forme de webinaire. La procédure de concertation va se terminer formellement pour le public, le lundi 31 mai. Toutes les interrogations et suggestions vont alimenter la réflexion et permettre à la CNDP de passer au stade du rapport qui sera remis aux porteurs de projets afin de clôturer cette phase obligatoire de concertation préalable. Cette concertation s'est tenue avec des modifications imposées, par rapport aux conditions sanitaires. C'est la première fois que cette procédure a été mise en place en Martinique.

Il remercie les porteurs de projets pour leur implication et les prestataires qui ont accompagné la démarche.

**M. Yves BUSSY** remercie tous les participants et lève la séance.