Sommaire de la rencontre

LE PROJET GLOBAL
LES CARACTERISTIQUES DE L'EXTENSION SUD
SYNTHESE DE LA CONCERTATION PREALABLE
POURSUITE DU PROJET ET CONTINUITE DE LA
CONCERTATION

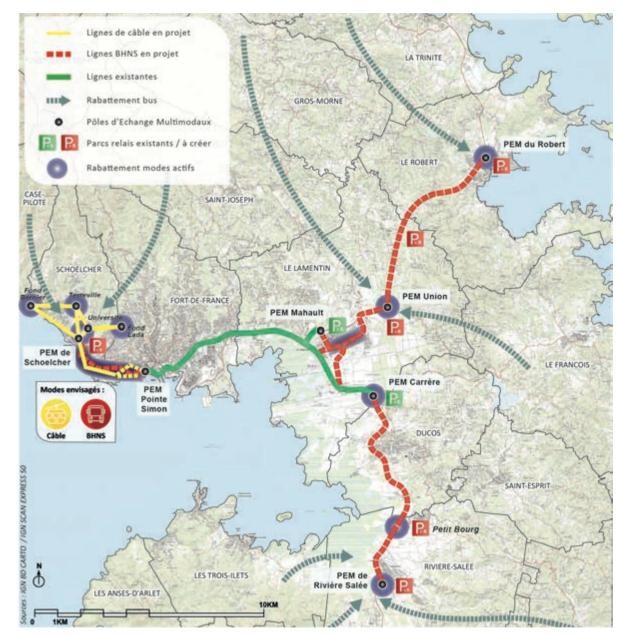




- La suite du TCSP actuel dans 3 directions
- Le renforcement de l'armature du réseau structurant
- · L'amélioration des conditions d'intermodalité
- Un projet d'infrastructures et d'aménagement

Un projet d'intermodalité

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



Un projet d'amélioration de la desserte structurante

• Un service de qualité :

 Un bus tous les 10mn à l'heure de pointe sur les lignes TCSP

 Une amplitude large de 5h à 20h (plus tard le week-end)

Des véhicules modernes et confortables

• Un système de transport accessible

14 mn en BHNS
entre PEM Schoelcher et Pte Simon

22-26 mn en câble
entre Fond-Bernier et Pte Simon

PEM
Pointe Simon

PEM
Pointe Simon

PEM Carrère
Pentine Instance
Anni et roice
PHR
Petit Bourg

PEM Mahault

25 mn

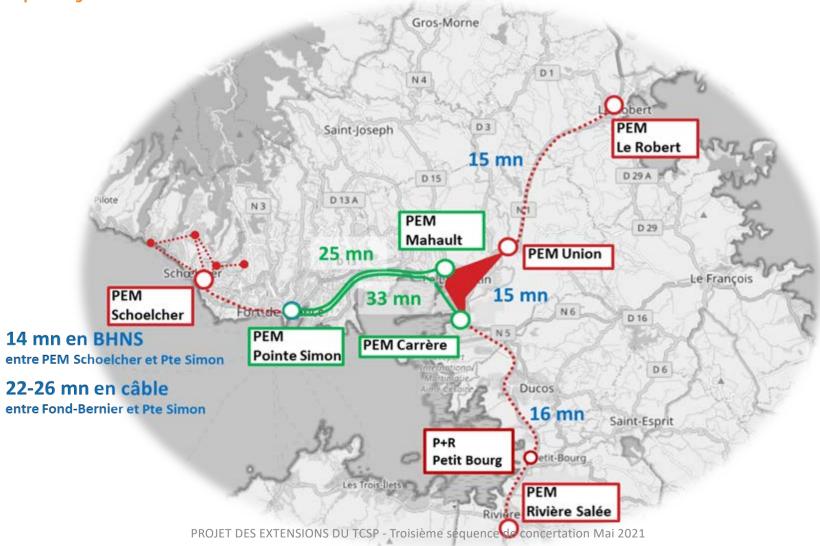
PEM Union

Rivière Salée

• Des temps de parcours améliorés et fiabilisés



Un projet d'amélioration de la desserte structurante



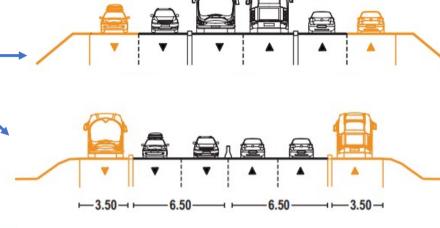
Des temps de parcours améliorés et fiabilisés grâce à l'aménagement envisagé (sites propres, priorité aux carrefours...)

Un projet d'aménagement (BHNS)

 Création de 2 voies dédiées au TCSP

 Création de stations dédiées et accessibles

 Création de pôles d'échanges







La spécificité de l'extension Ouest : 2 modes TC envisagés

Un projet câble avec plusieurs scénarios de desserte envisagée

- Un mode adapté à l'organisation du territoire de Schoelcher qui permet de desservir les hauteurs (Terreville, Université, Fond Lada...)
- Un transport rapide et propre
- La technologie (3S) privilégiée (cabines 35 places)



Un projet de TCSP routier (BHNS) qui suit la RN2 jusque Madiana

- Une seule voie dédiée (contraintes foncières)
- Une vitesse commerciale assez faible 14km/h
- Une desserte partielle des densités et équipements

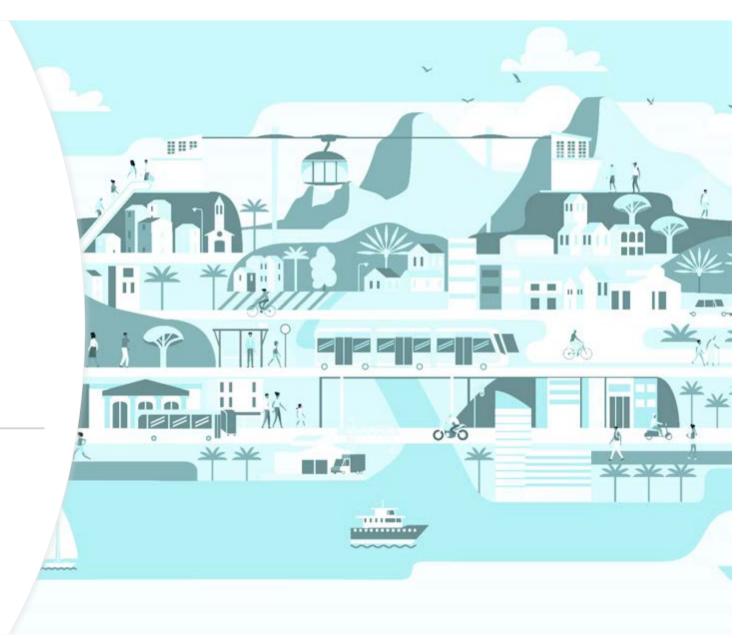


Le planning et les coûts du projet

- Des coûts d'investissements (infrastructures-stations-PEM, frais d'études et maîtrise d'ouvrage), hors foncier et véhicules entre 500 et 600 M€
 - Extension Est (12,8 km): 220 M€ (travaux 180 M€)
 - Extension Sud (9,3 km) : 210 M€ (travaux 165 M€)
 - Extension Ouest
 - 60 M€ pour les 4 km par la RN2
 - 200 M€ pour les 10km par câble aérien
- Une mise en service échelonnée possible à partir de 2027



L'Extension SUD



Le projet de l'extension Sud

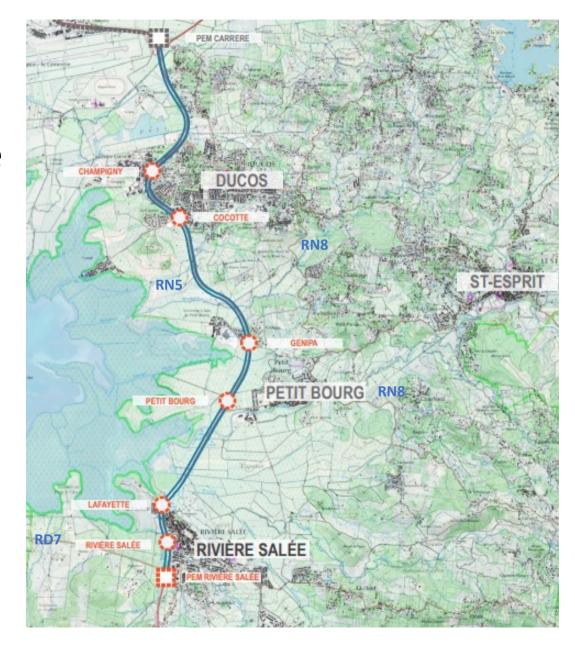
De Carrère au PEM de Rivière Salée, le long de la RN5

• Longueur : 9,3 km

Stations: 7

 Pôles d'échanges : Rivière Salée

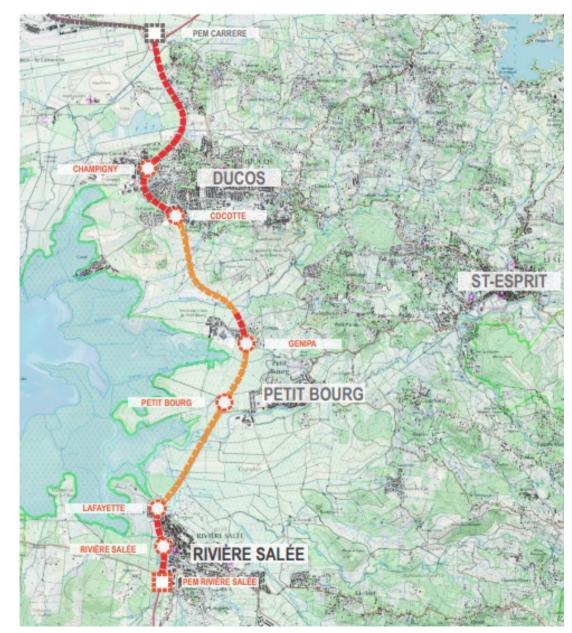
Parcs relais : Petit Bourg,
 PEM de Rivière Salée



Le projet de l'extension Sud

Les points durs d'insertion de la branche sud :

- Sortie du PEM de Carrère
- Traversée des giratoires de Champigny et de Cocotte
- Transparence hydraulique dans la plaine de la rivière salée
- Traversée du bourg de Rivière Salée et installation du PEM



Les principes d'aménagements cycles envisagés autour du projet

Le parti pris des études de faisabilité de 2019 :

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



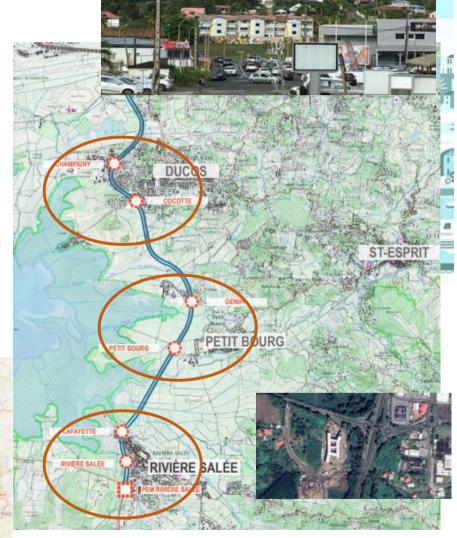
Les effets du projet : l'accès aux zones d'activités et à l'emploi

L'Extension Sud desservirait :

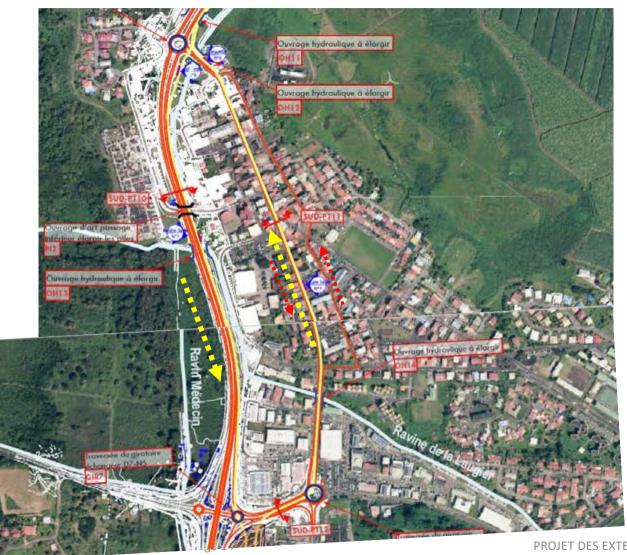
- Zone Industrielle de Champigny
- Zones Industrielle et d'activité de Cocotte et centre commercial
- Centre commercial Génipa et son extension prévue au PLU de Ducos
- Zone d'Activités Économiques en projet dans le PLU de Rivière-Salée à Petit-Bourg
- Zone d'Activités de l'Espérance à Rivière-Salée et emplois de Maupéou de l'autre côté de la RN5
- Centre ville de Rivière-Salée

Une ligne Carrère – PEM Rivière Salée transporterait **7 000 à 8 000 voyageurs /jour**

Une ligne Union – PEM de Rivière Salée transporterait **environ 15 000 voyageurs/jour**



La traversée de Rivière Salée et le PEM



3 stations:

- Lafayette au nord
- Rivière Salée centre ou Mairie
- PEM Rivière Salée à La Laugier

Insertion en sens dissociés:

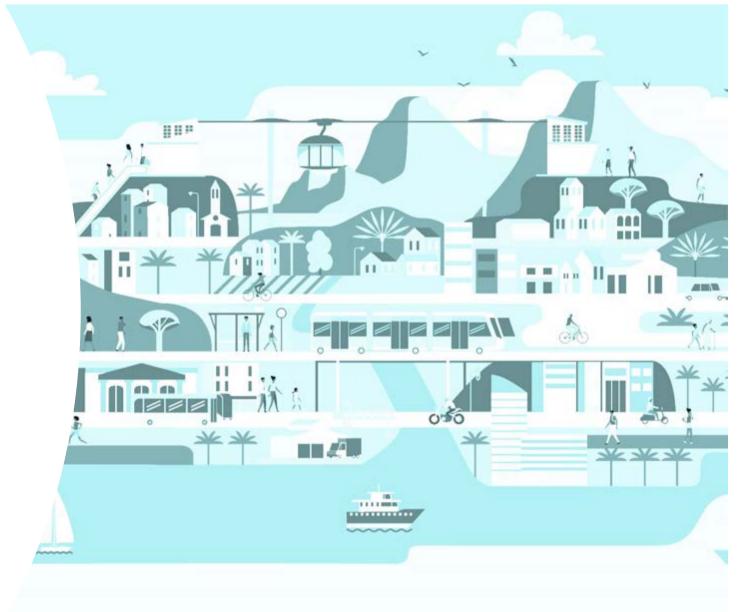
- Sens Nord-Sud le long de la RN5
- Sens Sud-Nord sur la rue Schoelcher mise à sens unique

! Plan de circulation à modifier



PROJET DES EXTENSIONS DU

Synthèse de la concertation préalable



La concertation en chiffres

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

➤ Première synthèse des réactions, questions et apports de la concertation

Les apports/questions spécifiques – Extension Sud

Y a-t-il des ouvrages routiers prévus aux Giratoires Cocotte-Champigny?

Ces deux giratoires sont bien identifiés comme des points durs du projet d'Extension Sud. Le projet du TCSP devra s'articuler avec d'autres aménagements y compris routiers, pour concilier et fluidifier les usages. La dénivellation du trafic général pourrait être une solution envisagée pour ces giratoires.

Comment le projet va prendre en compte le risque inondation ?

Il est prévu la réalisation d'études hydrauliques qui permettront d'identifier les ouvrages à réaliser et les dimensionner (transparence hydraulique, compensation de l'imperméabilisation). Objectif d'être sans impact sur les écoulements à 2021-22 = Etudes préliminaires du projet retenu

Concurrence projet P+R et projet ZAE

Le projet est construit en tenant compte des évolutions prévues sur le territoire, et intégrées dans les plans locaux d'urbanisme, afin de trouver la solution la plus favorable au lien urbanisme-transport.

Impact foncier/bâti à Petite Cocotte ?

Le but des études est de limiter les impacts sur le foncier, et particulièrement sur le bâti. Exceptionnellement, certains bâtis peuvent être impactés mais très peu pour l'extension Sud.

différentes occurrences de crues

Les apports/questions spécifiques – Extension Sud

2021-22 = Etudes préliminaires du projet retenu

Faisabilité du passage par le centre-ville

Les études montrent que la desserte du centre-ville de Rivière-Salée dans le sens remontant est faisable dans ce contexte de foncier contraint, sous condition de révision du plan de circulation.

L'insertion du TCSP se ferait au moyen d'un réaménagement de façade à façade (reprise des réseaux souterrains, et du profil en travers).

Impact sur la vitalité du bourg de Rivière Salée

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

Le tracé Rivière-Salée – Fortde-France sera-t-il direct ?

Impact sur la circulation de la RN5 en phase travaux

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

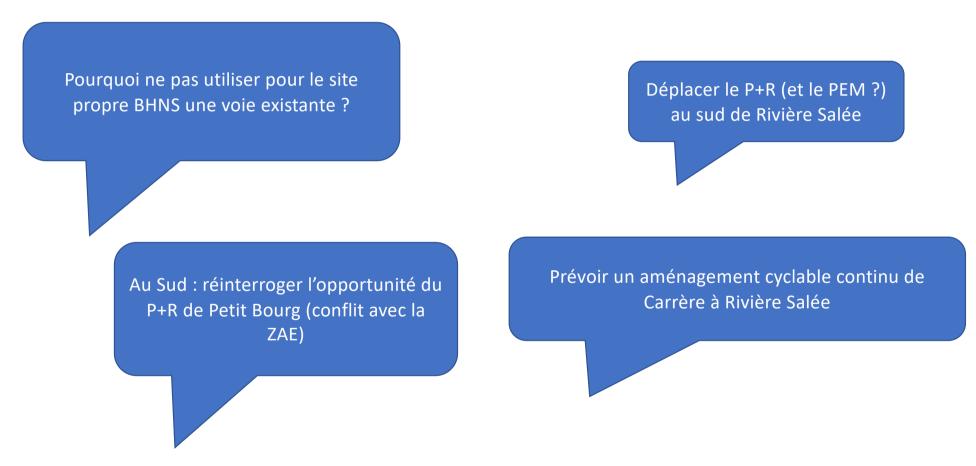
Les études sont pour l'instant en phase très amont : le sujet de l'organisation des travaux sera abordé dans la suite des études (avant-projet). Le schéma d'organisation de l'exploitation sera arrêté plus tard : il y a plusieurs options possibles pour bien desservir le territoire.

A priori le service sur l'extension Sud serait en correspondance à Carrère.

certation Mai 2021

15

Des suggestions sur l'évolution du projet au Sud



Les demandes de précisions – le projet global

Le projet sera-t-il phasé?

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

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

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

Comment paiera-t-on dans le TCSP?

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

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

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

En cohérence avec le développement des EnR en Martinique

Décision à prendre à l'horizon 2023-24

Les demandes de précisions – le projet global

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

La DEAL:

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

Qui mesure les impacts du projet ?

Le projet est au stade faisabilité, et les études d'impact interviendront courant 2022 : études écologiques, hydrauliques mais également des études air et santé : bruit, qualité de l'air.

Nécessitent que le projet soit un peu plus précis dans sa définition.

Quelle coordination avec les politiques urbaines des villes ?

Le projet doit être cohérent avec les documents de planification « supérieurs » : SAR de 1998, SRCAE de 2013.

Sans inscription dans un PDU s'imposant aux politiques et projets urbains, le projet TCSP doit dialoguer avec ces derniers pour une mise en cohérence et une synergie maximum.

PROJET DES EXTENSIONS DU TCSP - Troisième séquence de concerta

Les impacts du projet – le projet global

Quels impacts sur le foncier et le bâti?

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

2022 = Etude d'impact sur l'environnement

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

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

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

Impact sur la qualité de l'air

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

Les impacts du projet – le projet global

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

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

2022 = Etude d'impact sur l'environnement

Impact sur la circulation?

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

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

Impact sur l'emploi local ?

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

Les questions sur les politiques de mobilité

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

lancer la démarche PDM cette année. Celle-ci permettra d'identifier et planifier les actions autres suscitant le report modal de la voiture recherché (modes actifs, covoiturage, stationnement....) Martinique Transports va-t-il s'investir dans les PMIE ?

Les études PDM permettront de définir la stratégie en la matière en cohérence avec l'ensemble de la politique de mobilité. 2021-22 =
Planification des
politiques de
mobilité

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

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

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

ertation Mai 2021

24

Les questions sur les politiques de mobilité

2021-22 = Planification des politiques de

mobilité

Comment inciter à l'utilisation du TCSP?

Traiter le dernier km

Quelle politique cyclable?

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

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

Sujet 1 : l'accès des vélos dans le TCSP

Sujet 2 : Prévoir des aménagements cyclables

le long du TCSP

Les questions sur le TCSP actuel

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

Fréquentation et clientèle du TCSP existant

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

Les projets de transport en commun concourent au report modal, ainsi qu'à l'amélioration des conditions de déplacement des usagers.

Les données disponibles ne permettent pas de conclure sur la diminution de trafic sur les voiries concernées.

Accessibilité du trajet d'approche au TCSP ?

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

Les questions sur la modernisation du transport

Réorganisation progressive des services de transport

Tarification – Billettique

Information voyageurs

Un système IV a été choisi par Martinique Transport : il est en cours de configuration (nécessaire géolocalisation des arrêts) Objectif : au plus tard fin 2021 Martinique Transport est en train d'investir dans un outil billettique afin d'atteindre l'interopérabilité, et de pouvoir mettre en place un support unique pour tous les transports en commun Accessibilité PMR

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

Mise en place d'un service minimum

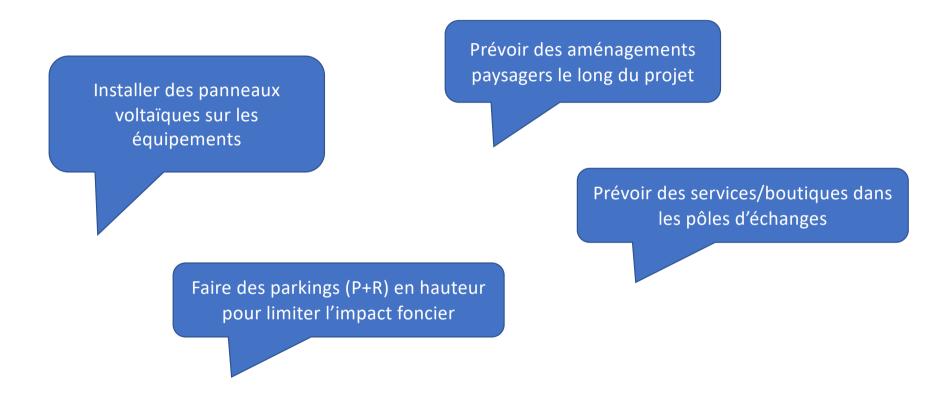
C'est un chantier en cours avec les opérateurs : ce service est normalement contractualisé (négocié lors des phases d'appels d'offre)

Sécurisation des transports en particulier des pôles d'échanges

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

PROJET DES EXTENSIONS DU TCSP - Troisième séquence de d

Les autres suggestions d'amélioration du projet



La suite du projet et la continuité de la concertation



La suite du projet

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

La suite des échanges

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