



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *5 mai 2021 – Concertation par Zoom*

**M. BUSSY** introduit la session et rappelle que les conditions sanitaires ne permettent pas les réunions présentielles. C'est pourquoi les échanges sur le projet de développement du TCSP se font sous forme de webinaire via Zoom, enregistré. La thématique du 5 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. BUSSY** annonce les intervenants :

- Monsieur ALONZEAU, de la CNDP
- Monsieur Marc MONGIS, pour la CTM
- Madame Régine LEBEL, pour Martinique Transport
- Madame Elisabeth CHAIGNEAU, SYSTRA
- Monsieur LIROY, DEAL

**M. ALONZEAU**, garant, rappelle que le projet des Extensions du TCSP est porté par la CTM et Martinique Transport. Le projet fait obligatoirement l'objet d'une concertation préalable, compte tenu du montant du projet (qui dépasse le seuil de 300 millions) et de sa nature. Cette procédure est inscrite dans le code de l'Environnement et doit être réalisée au tout début du projet. Les phases d'études de faisabilité doivent être publiques pour que la population puisse faire des retours de questions et suggestions. La concertation a commencé le 1<sup>er</sup> mars et va se terminer le 31 mai 2021. Suite aux échanges, un rapport est remis par les 4 garants qui participent à la concertation. Un site web dédié est accessible : [www.extension-tcsp.com](http://www.extension-tcsp.com) pour retrouver : les comptes-rendus des réunions, les enregistrements sonores des webinaraires et les études de faisabilité fournies par les porteurs de projet.

**Mme CHAIGNEAU** de SYSTRA (Assistant à Maître d'Ouvrage) présente les aspects techniques du projet des Extensions du TCSP.

Madame Chaigneau annonce les points principaux de son intervention :

- présentation globale du projet (les 3 extensions)
- focus sur l'extension sud
- focus sur la desserte de Rivière Salée

Le projet d'extension du TCSP est prévu dans 3 directions : vers le Robert à l'Est, vers le sud jusqu'à Rivière Salée et vers l'ouest à Schœlcher. C'est un projet :

- de renforcement de l'armature du réseau de transport collectif structurant,
- d'amélioration des conditions d'intermodalité,
- d'infrastructure et d'aménagement.

Les extensions se feraient :

- de Mahault vers Union -via le centre du Lamentin- puis de Union vers le Robert,
- à partir de Carrère au Sud vers Rivière Salée,



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *5 mai 2021 – Concertation par Zoom*

- via un mode routier ou un mode câble pour l'extension ouest, jusqu'à Madiana et Fond Bernier pour le transport par câble.

Sur ce réseau armature, viendront se greffer les réseaux de bus, dans les pôles d'échange multimodaux (PEM). Il y a plusieurs nouveaux pôles d'échange envisagés dans le projet :

- côté Est, le PEM d'Union et le PEM du Robert (terminus)
- côté Sud, le PEM à Rivière Salée, et une petite unité (un parc relais) au niveau de Petit Bourg
- côté Ouest, un PEM dans le secteur de Madiana.

Des gares routières seront installées dans les PEM pour les bus, et des parcs relais pour les véhicules particuliers : tous les rabattements vers le TCSP seront alors possibles.

L'aménagement de cheminements piétons venant compléter le dispositif pour capter les personnes qui habitent à proximité des PEM, et éventuellement des voies cyclables également.

Concernant le niveau de desserte, il est prévu un bus toutes les 10 min sur les lignes de TCSP, et une cabine toutes les 2 min en heure de pointe pour le transport par câble. L'amplitude 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. Grâce aux sites propres les temps de parcours seront améliorés et fiabilisés sur les destinations réalisées en TCSP : par exemple, 15 min entre Union et Robert, quelle que soit l'heure du trajet.

Pour le BHNS envisagé pour l'Extension sud, 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 dédiées au TCSP seront créées également et des PEM du même type que ceux de Mahault et Carrère, le long des itinéraires.

Concernant la partie Ouest :

Sa 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 par câble, bien adaptée aux territoires situés en hauteur. L'étude détaillée est disponible sur le site web dédié à la concertation.

Concernant le planning et les coûts envisagés :

- 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 l'Extension Ouest un budget assez différent selon le mode retenu : en BHNS, environ 60 millions d'euros (pour un aménagement partiel), et pour la solution câble environ 200 millions d'euros (10 km de câbles aériens, 2 ou 3 lignes)
- en termes de planning, on se situe actuellement à la fin des études d'opportunité et de faisabilité en phase de concertation. Les études dureront encore 2 ans puis viendra la phase d'instruction du projet (Enquête



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 5 mai 2021 – Concertation par Zoom

Publique, Autorisation Environnementale) de 2 ans également. La mise en service serait échelonnée, à partir de 2027.

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

- 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 %. Pour rappel, l'objectif fixé pour la Martinique au travers de sa PPE (Programmation Pluriannuelle pour l'Energie) est 25 %.

- **Question :** Pour la partie Ouest, pourquoi ne pas développer une navette maritime avec un port à Madiana, avec un parc relais ? Je ne vois que des inconvénients au câble : obligation de maintenance journalière, grand niveau d'expertise pour la maintenance (zone sismique, cyclonique et volcanique), et déformation du paysage.

**Mme LEBEL** répond et indique que la possibilité d'une navette maritime pour desservir la ville de Schoelcher est effectivement une question récurrente, qui ne fait pas partie des possibilités étudiées actuellement : les études concernent plutôt les extensions au nord caraïbe, vers Saint-Pierre, et au Sud vers les Anses d'Arlet. Il n'est pas dit que la proposition de navette maritime à Madiana répondrait aux problèmes de congestion ni aux besoins de déplacement des usagers. Une étude complémentaire pourrait être lancée, mais avec un parc relais on retrouverait les usagers dans la congestion routière. Cette question pourrait être examinée plus en détail mais elle ne répondrait pas aux objectifs d'Extension du TCSP.

Il n'y a pas d'autres questions pour le moment.

**Mme CHAIGNEAU** poursuit sa présentation, avec un zoom sur l'Extension Sud.

Le corridor desservi est celui de la RN5, qui traverse les communes de Ducos, Rivière-Salée, puis Sainte-Luce et le sud. Les densités de population sont particulièrement élevées à Ducos et à Rivière Salée. C'est un territoire en croissance démographique, alors que la Martinique est plutôt en déclin démographique globalement. Il y a également une forte concentration d'emplois, de générateurs de déplacement, à Ducos et RS (Rivière salée). La polarité du Lamentin est également à desservir depuis le sud.

Les principaux projets de mutation en cours et à venir du territoire sont :

- la ZAE de Maupeou, en cours de construction à Rivière Salée, qui va accueillir un multiplex cinéma
- la ZAE en projet au PLU à Petit Bourg près de la RN5, à la bifurcation avec la RN7.

Dans ce corridor on constate également que les habitants sont un peu moins mobiles que dans le reste de la Martinique. Les ménages sont davantage motorisés (45 voitures pour 100 habitants dans l'espace Sud,



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *5 mai 2021 – Concertation par Zoom*

contre 41 en moyenne en Martinique). Et 80 % des déplacements sont réalisés en voiture, contre 74 % en moyenne en Martinique. Ces chiffres sont issus de « l'enquête ménages déplacement » de 2014.

Les déplacements quotidiens sont nombreux, vers Le Lamentin et vers Fort-de-France. C'est un axe qui accueille aussi les flux de l'extrême sud, en « transit » de son territoire vers le centre.

Les trafics routiers sur l'extension sud : la RN5 est collectrice des flux au niveau de RS depuis les Trois Ilets, le Diamant, Saint-Anne, qui conduisent à des charges de trafic très élevées, encore plus aux heures du soir, avec une demande de 2600 véhicules en direction du sud, par heure, et des trafics moyens routiers par jour de 50 000 à 67 000.

L'axe est quasiment continuellement chargé, sur l'ensemble de l'axe, avec une grosse concentration au niveau des deux échangeurs de Champigny et Cocotte.

Actuellement, le réseau Sud Lib est en place sur ce territoire pour se déplacer en transport collectif au sein des communes ou entre les communes : il comprend des lignes communales et des lignes intercommunales. La réorganisation récente par Martinique Transport a consisté à y ajouter des lignes express, depuis plusieurs communes du sud, vers le TCSP : le réseau sud est donc maintenant connecté au TCSP à Carrère.

Concernant les modalités d'insertion, il est prévu que cette extension suive la RN5, du PEM de Carrère existant, jusqu'à un PEM situé à RS. Sa longueur sera de 9,3 km et il est prévu 7 stations : Champigny, Cocotte, Genipa, Petit Bourg, entrée nord de RS, centre de RS, et la dernière à la Laugier, au niveau du PEM de RS.

Deux parcs relais sont prévus aussi, ce qui permettrait à 250 voitures de se rabattre en 1 journée, plus 700 à RS. Actuellement le parc relais de Carrère c'est 300 places, celui de Mahault c'est 150 places.

Les principaux enjeux de ce projet pour la desserte du territoire :

- Permettre l'accès à l'emploi en desservant les zones d'activités existantes et à venir, et relier les zones d'emploi entre elles,
- La fréquentation future de l'extension dépend de la façon dont la desserte sera organisée. Dans le cas d'une ligne Rivière Salée - Carrère (correspondance avec la ligne A vers Pointe Simon), l'extension transporterait 1000 passagers en heure de pointe le matin et 7000 à 8000 voyageurs jour. Dans le cas d'une ligne partant du PEM de l'Union, traversant le centre du Lamentin et rejoignant Carrère par le Lareinty et continuant vers le sud jusque RS, le trafic atteindrait 2000 passagers à l'heure de pointe, donc 2 fois plus et environ 15000 voyageurs jour.

Il y a donc un intérêt à créer la branche sud en la connectant à l'ensemble des équipements du Lamentin via le shunt sud (Carrère-Union).

#### **Questions :**



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 5 mai 2021 – Concertation par Zoom

- Pour le sud, pourquoi ne pas accepter les projets sur la réutilisation des navettes maritimes, entre FDF et RS, par le canal déjà présent et les arrêts déjà présents, avec parc relais si nécessaire. Les habitants du sud sont très favorables à cette idée.
- Les routes vers RS sont souvent inondées, qu'avez-vous prévu pour la continuité du service lors des périodes pluvieuses ?
- J'habite à RS et je travaille à FDF, les voies sont déjà trop sollicitées, et ce projet me changerait l'existence, je serai prête en fonction des rotations à laisser ma voiture sur un parc dédié.

**Monsieur MONGIS** indique que les navettes maritimes ont permis autrefois de relier Petit Bourg à FDF, et la zone proche de Lafayette à FDF également. Ce sont des transports qui se sont estompés dans le temps, il y a une cinquantaine d'années. Ce sont des modes de transport qui nécessitent aussi d'entretenir les voies de circulation navigables, d'avoir une organisation de circulation différente. Le nombre de passagers à emmener ne permettrait peut-être pas d'utiliser ce mode. La capacité offerte par ce type de bateau convient mieux à un mode de transport touristique.

**Mme CHAIGNEAU** complète et indique que ces systèmes existaient et fonctionnaient quand tout était polarisé à FDF. Depuis les zones d'emplois se sont étendues, et donc il y aurait toujours une correspondance à faire par un mode routier après le mode maritime. Ces modes sont plus attractifs pour des plus longues distances, et le nombre de personnes à transporter est vraiment trop important maintenant pour un transport de petite capacité. Pour desservir les différents pôles répartis le long des voiries principales, il faut que les transports suivent ces axes.

Le projet va traverser un territoire qui est une plaine inondable. Donc le projet sera conçu pour ne pas avoir d'impact sur les débits hydrauliques, dans les zones particulièrement inondables. Les études vont détailler les impacts hydrauliques, pour éviter les impacts sur l'environnement, les réduire, et compenser ces impacts si on n'arrive ni à les éviter ni à les réduire.

- **Question** : Pouvez-vous expliquer le terme « transparence hydraulique » ?

**Mme CHAIGNEAU** explique que le projet préserve l'ensemble des écoulements existants, il ne doit pas faire entrave à l'écoulement d'eau en cas de montée des eaux.

**M. BUSSY** demande à M. LIROY de la DEAL, de préciser le point de vue de l'État concernant les enjeux évoqués.

**M. LIROY** répond que Mme Chaigneau a déjà bien abordé le sujet. Le projet va traverser des zones à fort enjeu environnemental, notamment des zones à enjeux écologiques, faunistiques et floristiques. L'État porte donc un regard tout particulier sur le sujet, pour préserver ces milieux, les populations, l'eau et la santé. L'État interviendra en tant qu'autorité environnementale pour examiner ces sujets.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 5 mai 2021 – Concertation par Zoom

**Mme CHAIGNEAU** propose de préciser le tracé qui sortirait du PEM de Carrère avec deux solutions : soit sur la RN5 dans l'échangeur de la route du François, soit en suivant la route de Bac et en s'insérant plus au sud sur la RN5. Ces choix dépendent de contraintes techniques, qui vont être étudiées.

Une fois sorti du PEM de Carrère, le tracé s'insérerait en axial, au milieu de la voirie, pour éviter les entrées et sorties de la RN5. Il y aura donc des élargissements de la voirie, soit sur emprise publique ou avec des acquisitions.

En arrivant au giratoire de Champigny serait localisée la première station. L'objectif est de donner la priorité au BHNS, dans l'ensemble des carrefours rencontrés, pour qu'il soit régulier et rapide. Un des enjeux de conception du projet est donc les aménagements routiers à prévoir au niveau des giratoires. Il y aura probablement des cheminements à créer pour faciliter l'accès des habitants.

La station suivante se situe à Cocotte, avec un giratoire moins complexe que celui de Champigny, mais qui fait aussi l'objet d'études. Les enjeux : insertion d'une station, priorité au BHNS, fluidité de la circulation routière dans le giratoire.

Le projet envisage de passer à Cocotte en bilatéral des voiries, pour arriver à l'échangeur de Genipa. Les deux sens du TCSP passeraient alors côté Est : cela permettrait au TCSP d'arriver du bon côté au niveau du parc relais de Petit Bourg.

C'est un atout pour le projet économique de ZAE, d'avoir cette station de TCSP et donc de pouvoir s'inscrire en projet économique durable.

Le tracé reste ensuite côté Est dans la plaine de RS. Des aménagements en transparence hydraulique seront nécessairement à réaliser sur ce tronçon entre Petit Bourg et l'entrée du bourg de RS.

Ensuite, à l'entrée nord de RS au giratoire de Lafayette, le tracé est toujours du côté Est, avec une insertion unilatérale et une station à proximité du giratoire.

Quelques questions avant de détailler la traversée du bourg de RS.

#### **Questions :**

- La mobilité cyclable sera-t-elle prise en compte dans ce projet ?
- Merci de nous préciser les dispositifs prévus pour la protection phonique de l'élargissement de la RN5.
- Compte-tenu de l'importance de la zone de Champigny, est-il prévu de déniveler le carrefour pour garantir la fluidité du site propre ?
- Avant de penser à une extension, avez-vous fait un bilan de l'existant ?

**M. MONGIS** indique que le projet du TCSP s'articule avec d'autres aménagements y compris routiers. Un accès et une sortie plus fluides doivent se faire au niveau de la zone de Champigny. L'aménagement du TCSP et l'aménagement routier devront aller de concert, et une solution serait une dénivellation du trafic à ce giratoire. Tout cela devra aussi permettre au TCSP de traverser et de s'arrêter à cette zone.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 5 mai 2021 – Concertation par Zoom

**Mme CHAIGNEAU** indique que pour l’instant le projet n’envisage pas d’inclure des voies cyclables tout le long de l’itinéraire. Il est plutôt envisagé dans les zones rurales de créer des cheminements piétons et à certains endroits cycles vers les stations, et dans les zones urbaines de créer des aménagements cyclables continus de mêmes itinéraires que le TCSP (la traversée du Lamentin et celle de RS). La loi LOM (Loi d’Orientation sur les Mobilités) encadre la réalisation de ces aménagements le long des TCSP.

**M. MONGIS** précise que les études acoustiques sont intégrées aux études du projet. Des écrans acoustiques peuvent être mis en place, pour atténuer les bruits de la circulation. Cela permet de réduire les nuisances sonores actuelles également.

La mise en place des écrans sera étudiée en fonction du bruit supplémentaire apporté par les projets d’extension. Si les déplacements en véhicule particulier diminuent, et que les déplacements en véhicules propres y compris électriques augmentent, cela peut permettre de réduire les nuisances du bruit routier. C’est une préoccupation de la communauté, et en particulier pour le projet du TCSP.

**Question** : Ce projet d’extension s’inscrit-il dans une vision stratégique de la mobilité en Martinique ? Si oui, quelle est cette vision et quels sont ses outils de mise en œuvre ?

**M. MONGIS** indique que tout ce qui est mis en œuvre dans ces aménagements tient compte d’une vision très globale de l’aménagement et des déplacements. Les schémas existants ont été analysés et actualisés, avec pour objectif de coordonner tous les outils et toutes les informations, pour proposer les meilleures solutions, qui doivent tenir compte également des questions environnementales et du développement durable, permettant de résoudre les besoins en déplacement, en évitant le plus de gêne, en réduisant et en compensant lorsque nécessaire.

**Mme CHAIGNEAU** ajoute que le projet est issu du SAR (Schéma d’aménagement régional) de 1998 qui est toujours en vigueur, et que les études menées en 2000-01 avaient déjà mis en évidence l’intérêt des axes structurants du TCSP avec 3 branches, vers le nord caraïbe, vers l’est et vers le sud.

Concernant la traversée de RS, l’objectif est d’installer le PEM à un endroit qui permettrait ensuite de prolonger le TCSP vers le sud, à plus long terme. L’ambition étant potentiellement d’aller jusqu’à Sainte-Luce. Le PEM devra également être à proximité du carrefour actuel entre la RN5 et la RD7 (la voie qui arrive des Trois Ilets).

Les études montrent que l’endroit le plus approprié pour le PEM est le quadrant sud est, au niveau de La Laugier en face de la zone de l’Espérance.

Le PEM serait donc au sud Est du carrefour, et la traversée du bourg par le TCSP doit se faire sans atteinte au bâti. La solution envisagée serait à partir de Lafayette de longer la RN5 dans le sens nord-sud, côté est, pour déboucher un peu en dessous du carrefour. Inversement, le TCSP qui sortirait du PEM pour aller vers le nord, traverserait la zone de l’Espérance puis emprunterait la rue Schoelcher.

Le bourg serait desservi par 3 stations : Lafayette au nord, une station dédoublée le long de la RN5 en allant vers le sud, et rue Schoelcher en allant vers le nord, et la 3<sup>e</sup> station au sud, au niveau du PEM de RS.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *5 mai 2021 – Concertation par Zoom*

Cette solution impose de revoir le plan de circulation dans le bourg. Plusieurs options sont à l'étude à analyser avec la commune dans les études à venir. Les études actuelles montrent que c'est faisable et que cela peut être un vecteur d'aménagement du centre-ville : ce type d'aménagement est qualitatif pour les centres urbains.

Il y a également deux solutions de tracé pour l'arrivée au parc relais, à partir de la rue Schoelcher ou en longeant la RN5, qui sont en lien avec le plan de circulation qui sera retenu, et l'endroit le plus adapté pour traverser la RD7 à cet endroit. On entrerait dans le PEM qui serait installé au mieux les parcelles disponibles qui font moins d'un hectare.

Le PEM devra comprendre un espace de retournement pour le BHNS. En dessous de la petite ravine pourrait être installé le parc relais, avec une petite voirie à créer qui donnerait sur la route de Médecin. Cet emplacement qui est contraint ne permettrait pas d'installer une unité de gare routière (alors que c'est proposé à Union et au Robert, où les espaces sont plus grands). Le projet devra donc comprendre une réflexion sur la manière de relier la gare routière des lignes locales de RS, qui sont nombreuses et utilisées, au PEM de RS.

Il y a donc pour l'Extension Sud des enjeux de qualité urbaine et de synergie urbaine, pour créer une dynamique commune entre le TCSP et les projets urbains de la Ville.

Un enjeu est également de trouver des solutions pour intégrer les modes actifs sur l'extension sud (piétons et vélos). Il y a un déficit global d'aménagements cyclables en Martinique avec cependant deux aménagements en projet au sud (portés par le schéma des itinéraires cyclables) : un le long de la RN5 entre les Coteaux et Sainte-Luce, et un le long de la RD7 entre RS et les Trois-Ilets.

Il serait donc intéressant de relier ces projets avec ceux du TCSP.

Le dernier enjeu concerne la conception avec une très forte sensibilité environnementale et hydraulique du corridor traversé : avec d'abord la plaine du Lamentin en sortant de Carrère puis la plaine de la rivière salée avec une zone inondable à aléas forts. De part et d'autre du carrefour où s'installerait le PEM, il y a aussi de petites zones inondables par les rivières Médecin et la Laugier.

**M. BUSSY** remercie Mme Chaigneau pour son exposé technique et ouvre les questions.

**Question** : Quand sera prévu le plan de mobilité obligatoire qui remplace le PDU ?

**M. LIROY** indique qu'il aura du mal à y répondre car c'est une compétence qui incombe à l'autorité organisatrice de la mobilité.





## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé *5 mai 2021 – Concertation par Zoom*

**Mme LEBEL** remercie M. Liroy de ce rappel, et indique que c'est une étude qui sera lancée dans le courant de l'année. Cela permettra d'alimenter la réflexion du conseil d'administration de Martinique Transport quand il aura des choix à faire sur le renouvellement des délégations de service public à l'horizon de 2023. Ce sera certainement un élément indispensable pour tous les amendements qui ont été présentés par Mme Chaigneau, sur le sud et le nord.

Pour l'instant Martinique Transport a répondu aux besoins urgents de déplacement de la population, en mettant en place des réseaux transitoires de déplacement dans le Nord Caraïbe et Nord Atlantique, qui n'existaient pas jusqu'ici. Les études et les diagnostics des réseaux en cours permettront d'amender ce qui existe, en tenant compte des possibilités qu'offriront les extensions du TCSP à l'horizon 2027 si les objectifs sont tenus et que les calendriers sont approuvés par les élus.

#### **Questions :**

- Y aura-t-il un parc relais à Cocotte ?
- Le trajet RS vers FDF se fera-t-il en direct sans rupture de charge ?
- La création de km de sites propres risque de créer des usages multiples non sécurisés, qu'est-il prévu pour sécuriser ce site propre ? En termes de sécurité routière.
- Le plan de mobilité concerne tous les modes et pas seulement le mode collectif, avez-vous traité le covoiturage par exemple ?

**Mme CHAIGNEAU** indique que les études n'ont pas identifié Cocotte comme un lieu intéressant pour un parc relais, à la fois du point de vue de la capture des flux, et à la fois du fait du manque de foncier disponible, car une unité de parc relais demande un certain espace. L'intérêt des parcs relais est de les positionner au-delà de la zone congestionnée, en amont. Le lieu de RS est particulièrement attractif de ce point de vue. Il est aussi intéressant de les mettre à des endroits où on peut intercepter des flux latéraux, ce qui n'est pas vraiment le cas à Cocotte. Les gens qui arrivent de Ducos à cet endroit pourraient arriver par petits bus, navettes... Tous ces éléments seront optimisés dans les études à venir du TCSP une fois qu'il aura été décidé, et après la concertation publique.

Concernant la desserte envisagée sur l'Extension Sud, elle est pour l'instant étudiée avec une desserte en deux lignes : on essaye en effet en transport d'éviter de créer de ligne trop longue, car cette longueur induit une dérégulation c'est-à-dire que la probabilité devient forte qu'elle ne soit plus à l'heure. La ligne A actuelle de Pointe Simon à Carrère est déjà longue : l'idée est de garder son terminus à Carrère et d'avoir soit une ligne sud qui irait du PEM de Carrère à RS (ligne d'une dizaine de km), soit une ligne Union-Rivière Salée par Carrère de manière à ce que les gens du sud puissent avoir tous les lieux du Lamentin en direct. Donc des schémas de desserte sont envisagés pour évaluer les performances et les coûts, mais rien n'est figé sur le sujet. Le schéma d'organisation de la desserte sera arrêté plus tard en lien aussi avec des problématiques d'exploitation (lieu de remisage et de maintenance des véhicules, type de véhicules...). Il y a plusieurs options possibles pour ensuite bien mailler le territoire.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 5 mai 2021 – Concertation par Zoom

Pour le covoiturage, cette question a été posée, mais le sujet est un peu jeune par rapport au niveau d'études en cours. Cela paraît possible d'avoir des espaces réservés au covoiturage dans les PEM mais la politique globale du covoiturage doit émaner d'une réflexion « plan de déplacement urbain », elle ne peut pas être portée par le seul projet du TCSP. C'est le TCSP qui devra plutôt collaborer avec la politique en termes de covoiturage.

Concernant la sécurisation routière et les multi-usages (vélos et véhicule), il avait été dit que des voies dédiées aux vélos seraient mises en place.

**M. LIROY** précise qu'il y a deux approches différentes concernant les usages du vélo. En zone urbaine il y a une obligation de créer des itinéraires cyclables, mais hors agglomération et notamment au niveau des extensions sud du TCSP, ce ne sera pas une obligation mais il faudra en étudier la pertinence technique et financière. Il y a des analyses d'opportunité à mener là-dessus.

**Mme CHAIGNEAU** précise que pour avoir un transport en commun en site propre efficace il faut lui garantir une priorité aux carrefours et qu'il aille relativement vite dans sa voie dédiée. Dans le cas de l'extension Sud, le temps de parcours escompté est de 16 min entre Carrère et le PEM de RS. Ceci n'est possible si la voie dédiée permet au BHNS d'atteindre une vitesse moyenne de plus de 30km/h et donc des pointes à 50-60km/h : il ne paraît pas envisageable d'autoriser les vélos sur la même voirie, alors que cela peut être le cas en zone urbaine où le BHNS va beaucoup moins vite.

La seule solution sur l'Extension Sud si on faisait le choix d'un aménagement cycles en continu serait d'élargir pour créer des voies dédiées aux vélos en sus des voies TCSP.

Concernant la sécurité plus largement du site propre, celui-ci est réservé normalement au TCSP et à certains véhicules de secours. L'utilisation des voies de TCSP par d'autres véhicules y compris moto, n'est pas autorisé. Ce seront des problématiques de contrôle, comme sur tout aménagement routier.

**Question pour la CTM et Martinique Transport** : « Concernant l'extension Ouest, la circulation étant déjà très difficile sur la RN2, et nous le voyons quand les voies sont congestionnées en cas d'accident, comment prévoyez-vous la possibilité de transport durant les travaux, vu que le Nord Caraïbe ne dispose pas de plusieurs routes comme le centre et le sud ? »

**M. MONGIS** indique que sur ces questions-là les deux maîtres d'ouvrage profitent des expériences de la CTM en matière de travaux routiers et doivent à chaque projet faire preuve de beaucoup d'imagination pour réduire au maximum la gêne. Ce ne sera pas toujours possible que les travaux n'aient aucun impact sur la circulation, mais la CTM et Martinique Transport essaient d'éviter, de réduire et de compenser, trouver des solutions pour les déplacements, les gênes au niveau du bruit et de la poussière... Les problématiques seront différentes selon les tronçons et les zones, selon la nature des travaux à réaliser, et on peut imaginer que des transports par câble auront un relativement faible impact en termes de travaux au sol et qu'il y a



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 5 mai 2021 – Concertation par Zoom

plusieurs parties des constructions qui sont réalisées avec des éléments préfabriqués, pour réduire les impacts au sol.

Pour toutes les autres extensions, la CTM va essayer de réduire les gênes en associant au maximum tous les partenaires, la population, les communes... Des itinéraires de contournement des bourgs seront à mettre en place.

#### **Question :**

- Au lieu de penser à des élargissements, pourquoi ne pas réserver une des voies actuelles au TCSP ? Cela pourrait favoriser le report modal et cela coûterait moins cher.

- Le parc actuel de BHNS est-il suffisant pour l'extension sud, si non combien de véhicules supplémentaires seraient intéressants pour avoir des bus toutes les 10 min en heure de pointe comme prévu ? Des véhicules plus écologiques, complètement électriques, sont-ils dans vos propositions ?

**Mme CHAIGNEAU** indique que le nombre de véhicules nécessaires avec les vitesses envisagées (car cela dépend beaucoup de la vitesse), serait de 6 à 7 véhicules pour parcourir la branche sud à partir de Carrère, et compte tenu du nombre de personnes à transporter il faudrait des véhicules de 18 mètres environ (qui sont donc des véhicules plus légers que les véhicules actuels).

Concernant l'énergie de ces véhicules, le sujet fait l'objet de réflexions en cours, développées dans les séances de concertation de la semaine du 26 avril. Ce qui est prévu pour l'instant, face aux technologies et à leur coût, ce serait plutôt un BHNS hybride, thermique électrique, comme ceux qui existent sur le TCSP existant, mais plus courts.

Il faut cependant se projeter car les technologies disponibles évoluent vite : Martinique Transport étudie les différentes solutions possibles, en lien avec les réflexions à l'échelle de la Martinique sur les énergies renouvelables et la façon dont l'ensemble des parcs de véhicules pourraient être alimentés à l'avenir, en particulier électrique. Ce sont des réflexions qui sont plus vastes que le seul projet de TCSP et qui avancent : les décisions seront prises courant 2023-2024.

Concernant le fait de réserver une des voies routières au TCSP, le trafic étant déjà dense, cela risque d'avoir un impact fort sur la circulation générale. Cela impliquerait une contrainte sur la voiture, alors que la stratégie choisie dans les études menées sur le projet est plutôt de miser sur l'attractivité du transport en commun.

Cependant cette stratégie de réduire les capacités routières est maintenant souvent retenue par les agglomérations pour obtenir du report modal. Ce n'est pas l'objectif pour l'instant pour le projet des Extensions : le projet vise à laisser la place à tous les modes de transport.

**M. MONGIS** précise que compte tenu de la congestion actuelle des voies, cela paraît être un test risqué et difficile à mettre en œuvre, même à titre expérimental, si tous les modes de transports complémentaires ne sont pas en place et ne permettent pas de compenser totalement la suppression de cette capacité routière.



## Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

### Compte rendu détaillé 5 mai 2021 – Concertation par Zoom

D'autres solutions, comme interdire le stationnement dans les villes, sont des hypothèses qui visent à contraindre l'utilisateur à utiliser les transports collectifs, mais pour l'instant l'idée est plutôt de séduire l'utilisateur plutôt que de le contraindre.

**Question :** Concernant la sécurité, il y a notamment l'insécurité posée par la présence des marchands ambulants de manière anarchique sur tous les giratoires.

**M. MONGIS** indique que c'est une situation constatée un peu partout en Martinique, c'est un problème qui a beaucoup d'aspects. Cela dépend de l'emplacement exact et de l'emprise qu'ils occupent, qui peut être publique ou privée ; cela impacte la circulation et crée une congestion supplémentaire. Il y a un volet lié à la responsabilité globale du Maire, avec un volet économique et des questions de concurrence à des commerces dans les bourgs, et a contrario l'enjeu de survie pour certaines personnes. L'État se pose aussi la question de l'état sanitaire de ces installations, de la concurrence en termes de consommation. C'est donc un sujet assez complexe, des réflexions ont été menées et la CTM a dû concevoir un aménagement entre Sainte-Luce et Rivière Pilote pour que ces ambulants puissent se positionner et que les voitures puissent sortir de la RN5. Il y a encore beaucoup de réflexions à mener sur le sujet mais il est traité.

**M. LIROY** explique que ces sujets sont traités par plusieurs prismes et de manière collective. À la fois par la CTM et par les services de l'État en matière sanitaire, de contrôle des prix... C'est un sujet très actuel qui fait l'objet de démarches collectives, et il y a aussi un enjeu de sécurité routière, d'où la nécessité de faire aboutir ces démarches.

Il n'y a pas de questions supplémentaires.

**M. ALONZEAU** indique que les prochains rendez-vous sont les 25, 26 et 27 mai sous une forme qui n'est pas encore figée. Ce seront des réunions finales sur les 3 extensions, pour pouvoir faire un retour sur les thèmes qui seront revenus au niveau des discussions. Le public peut continuer à apporter ses contributions, sur le site dédié, et aux adresses mails des 4 garants, pour enrichir le débat. Les suggestions seront débattues lors des prochaines séances, en présentiel ou en webinaire. Les modalités d'accueil seront communiquées prochainement.

**M. BUSSY** remercie les intervenants, les porteurs de projet et le public.