



Bilan de la concertation préalable :  
Réponse des responsables du projet aux  
garants  
Août 2021

## **1 – Qu'est-ce que la concertation préalable ?**

La concertation préalable est une procédure régie par le code de l'environnement. Elle doit permettre à toute personne d'exercer son droit constitutionnel à être informée et à participer à l'élaboration des décisions publiques ayant un impact sur l'environnement. Elle est menée sous l'égide de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public).

Les principales étapes de la concertation préalable sur le projet des extensions du TCSP ont été les suivantes :

- En octobre 2019, le maître d'ouvrage saisit la CNDP sur le projet des extensions du TCSP.
- Le 6 novembre 2019, la CNDP considère que le projet des extensions du TCSP doit faire l'objet d'une concertation sous l'égide des quatre garants désignés suivants : M.Etienne BALLAN, M.Jean-Michel ALONZEAU, M.Patrick NEROLUS et Mme Francine FLERET.
- Le 3 février 2021, la Commission Nationale du Débat Public, dans sa décision n°2021/20/TCSP Martinique/4 a validé les modalités de concertation proposées par le maître d'ouvrage.
- La concertation préalable s'est déroulée du 1<sup>er</sup> mars 2021 au 31 mai 2021.
- Le 01 juillet 2021, le bilan des garants a été rendu public sur le site [www.extensions-tcsp.com](http://www.extensions-tcsp.com).

Dans ce cadre, le présent document décrit les mesures que le groupement CTM/MT juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements de la concertation ; et ce, conformément aux articles L. 121-16 et R. 121-24 du Code de l'environnement.

Par ailleurs, conformément à l'article L. 121-16-1 du Code de l'environnement, ce bilan résume la façon dont la concertation préalable s'est déroulée et comporte une synthèse des observations présentées.

## **2 – Pourquoi le projet ?**

### **2-1 offrir une meilleure réponse aux besoins de mobilité du territoire**

La demande de mobilité en Martinique est caractérisée par plusieurs facteurs :

- Une population dispersée et vieillissante,
- Des emplois et équipements essentiellement installés dans la partie centrale de l'île,
- Une demande de mobilité majoritairement en lien avec l'agglomération centre,
- Un recours prépondérant à la voiture
- Des réseaux routiers très présents mais congestionnés

Le projet des extensions du TCSP, en créant des infrastructures dédiées à des lignes fortes de transport depuis l'Est, le Sud et l'Ouest vers l'agglomération centre, offre une réponse attractive aux besoins principaux de mobilité observés.

### **2-2 Déployer l'armature du futur réseau de transport public de la Martinique**

Martinique Transports a mis en service deux premières lignes de TCSP mi-2018, exploitées en mode BHNS. Ces lignes relient Pointe Simon à Fort-de-France à la Place Mahault d'une part (Ligne B) et à Carrère (Ligne A), à l'intersection de la RN5 et la RN6.

Le TCSP actuel offre ainsi une desserte de haut niveau de service entre Fort-de-France et Le Lamentin desservant l'hypercentre commerçant, les emplois et équipements de Fort-de-France, les zones d'activité des Mangles et La Lézarde et l'Aéroport Aimé Césaire.

Le projet des Extensions du TCSP vise :

- à étendre la colonne vertébrale que constitue actuellement le TCSP au sein du centre de la Martinique au-delà de ses terminus actuels vers l'Est, le Sud et l'Ouest.
- à améliorer l'image des transports collectifs et leur usage en misant sur les points forts du TCSP (régularité, fiabilité, capacité, accessibilité et confort).

Le projet des Extensions du TCSP doit constituer une armature centrale performante du réseau de transport public unifié visé par Martinique Transports à l'horizon 2030 au coeur de la Martinique et des réseaux bus restructurés autour du TCSP étendu.

### **2-3 S'inscrire dans les ambitions de la Martinique en matière de qualité environnementale, vers une transition énergétique ambitieuse aux niveaux national et local**

Les collectivités de Martinique se sont engagées dans le cadre des démarches de planification les plus récentes à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports terrestres. Cet engagement repose sur une évolution très volontariste des comportements de mobilité des martiniquais menant à une augmentation substantielle de l'usage des transports collectifs et des modes actifs, et une forte diminution de l'usage de la voiture « en solo ».

Le projet des Extensions du TCSP est un des leviers pour obtenir ce changement de comportement.

Le projet des extensions du TCSP doit contribuer à diminuer le temps perdu, la pollution et le bruit liés à la congestion routière en offrant la possibilité de réaliser le même trajet dans un mode de transport collectif donc moins gourmand en espace, moins bruyant et moins polluant.

Le report modal attendu de la voiture vers les transports collectifs ne peut être obtenu que grâce à une forte attractivité du système de transport et particulièrement son armature centrale qui doit donc bénéficier d'aménagements (voies dédiées, pôles d'échanges, parcs relais...) permettant une grande qualité de service.

Le projet des extensions du TCSP se doit de préserver l'environnement. Tout au long des études la méthodologie suivie consiste à éviter au maximum les impacts sur l'environnement, et donc les zones à enjeux, sinon à les réduire autant que possible. Si des impacts notables sont inévitables, des mesures de compensation sont développées.

## **3 – Le projet**

Le projet dit des extensions du TCSP de la Martinique consiste :

- d'une part à créer une infrastructure dédiée aux transports collectifs, dans le prolongement du TCSP déjà en service,
- d'autre part à mettre en place un service de transport performant utilisant cette infrastructure et constituant la colonne vertébrale du futur réseau de mobilité martiniquais.

Il est proposé d'étendre le réseau TCSP suivant 3 directions :

- A l'Est, vers le Robert,
- Au Sud, vers Rivière-Salée
- A l'Ouest, vers Schoelcher.

Le projet d'aménagement de l'extension Est jusqu'au Robert suivrait la RN1 depuis le giratoire de Mangot-Vulcin au Lamentin. Son raccordement au TCSP existant est au coeur des réflexions en cours : la

solution retenue sera un compromis entre les problématiques d'insertion et la qualité de la desserte de ce pôle majeur d'habitat, d'emplois et d'équipements qu'est le centre du Lamentin.

Le projet d'aménagement de l'extension Sud se raccorderait au PEM de Carrère et suivrait la RN5 jusqu'à Rivière Salée. Les modalités de desserte du bourg de Rivière Salée et la localisation du pôle d'échange sud sont au coeur des réflexions en cours.

L'extension Ouest jusqu'à Schoelcher est considérée selon deux modes BHNS ou câble aérien. Les aménagements et leur localisation diffèrent selon le mode.

- Une voie de TCSP routier pourrait s'insérer le long de la RN2. Le positionnement précis du terminus à Schoelcher est notamment à l'étude, de même que le rattachement de l'extension à l'arrêt de régulation Almadies-Bo-Kannal ou bien au PEM de Pointe Simon, localisés très proches l'un de l'autre.
- Un transport par câble s'affranchirait davantage des contraintes et les trois scénarios d'itinéraires envisagés avec ce mode desserviraient Fond Bernier, Terreville, l'Université, Madiana, Fond Lada, Batelière et se raccorderaient au TCSP actuel au PEM de Pointe-Simon.

Le projet des extensions du TCSP est un projet global de mobilité multimodale qui repose sur :

- Une armature de lignes fortes de TCSP à Haut Niveau de Service.
- Le rabattement ou la desserte des réseaux de transport en commun urbains et interurbains au sein de Pôles d'Echanges Multimodaux ou PEM.
- Une localisation des stations au plus près de la population et des pôles générateurs.
- Une réflexion sur l'accessibilité aux stations et les cheminements modes actifs (piétons et cycles).
- Le rabattement VP dans des parcs relais (P+R) pour contribuer au report modal depuis la voiture.

## **4 – La concertation**

Le 3 février 2021, la Commission Nationale du Débat Public, dans sa décision n°2021/20/TCSP Martinique/4 a validé les modalités de concertation proposées par le maître d'ouvrage ainsi que le planning du 1<sup>er</sup> mars au 31 mai 2021.

L'objectif, durant ces 13 semaines est d'offrir, à toutes les personnes qui le souhaitent, la possibilité de s'informer sur le projet et d'apporter leur contribution.

### **4-1 Pour s'informer**

- Le dossier de concertation et sa synthèse permettant la bonne compréhension des enjeux du projet et de la concertation.
- Une exposition sur les lieux de la concertation
- Une plateforme participative en ligne dédiée au projet, pour retrouver l'ensemble des informations et documents présentés lors de la concertation.
- Flyers distribués par courrier et dans les gares routières.
- Campagnes de SMS, confirmant les dates, heures et localisation des réunions de concertation.
- Communiqués de presse,
- Réseaux sociaux,
- Films animation,
- Achat d'espace TV : avec une ou plusieurs émissions enregistrées additionnées d'interviews trottoir.
- Marquage des bus du Nord Atlantique, Nord Caraïbe et du Sud informant sur l'adresse du site dédié

### **4-2 Pour donner son avis**

- Des registres, disponibles dans les lieux de la concertation.
- Un formulaire accessible sur la plateforme en ligne dédiée au projet.

#### **4-3 Pour s'exprimer et participer aux débats, plusieurs moments de rencontres et d'échanges**

Ces rencontres et temps d'échanges ont été organisées en 3 phases.

##### **Phase 1 du 15 mars au 19 mars 2021** - 6 réunions de présentation du projet en présentiel

Dans le respect des règles sanitaires en vigueur, ces réunions permettent une présentation générale du projet au public et la possibilité de l'aborder sous tous les angles. Les enjeux et caractéristiques du projet, ses marges de manoeuvre, les thèmes soumis à la concertation sont présentés et peuvent être questionnés par le public.

- 15 mars 2021, réunion publique sur l'extension Est à l'institut martiniquais du sport au Lamentin
- 16 mars 2021, réunion publique sur l'extensions sud au foyer rural du bac à Ducos
- 17 mars 2021, réunion publique sur l'extensions Ouest au stade Louis Achille à Fort-de-France
- 18 mars 2021, réunion publique sur l'extensions Est au gymnase du collège Robert III au Robert
- 19 mars 2021, réunion publique sur l'extension Ouest au palais des congrès de Madiana à Schoelcher
- 19 mars 2021, réunion publique sur l'extension Sud au centre culturel de Rivière-Salée

##### **Phase 2 du 28 avril au 5 mai 2021** – 6 réunions thématiques par webinaire

- 28 avril 2021, webinaire sur les impacts du projet des extensions du TCSP sur l'environnement
- 29 avril 2021, webinaire sur les perspectives d'amélioration de la mobilité en Martinique
- 30 avril 2021, webinaire sur les impacts du projet des extensions du TCSP sur l'aménagement du territoire
- 3 mai 2021, webinaire sur l'extension Est du TCSP : desserte et enjeux
- 4 mai 2021, webinaire sur l'extension Ouest du TCSP : desserte et enjeux
- 5 mai 2021, webinaire sur l'extension Sud du TCSP : desserte et enjeux

##### **Phase 3 du 25 mai au 27 mai 2021** – 3 réunions de synthèse par webinaire

- 25 mai 2021, webinaire sur l'extension Est du TCSP : synthèse
- 26 mai 2021, webinaire sur l'extension Sud du TCSP : synthèse
- 27 mai 2021, webinaire sur l'extension Ouest du TCSP : synthèse

Il faut noter la présence d'un représentant de l'état à toutes les réunions et webinaris afin de répondre aux questions relevant de la compétence de l'état.

#### **4-4 les chiffres de la concertation**

- 50 000 flyers pour distribution dans les boîtes aux lettres
- 6 réunions publiques en présentiel
- 9 webinaris
- 239 participants aux réunions et webinaris
- Plus de 168 diffusions d'un spot TV de 30 secondes
- Diffusion radio de 240 communiqués
- 8 publication de l'avis de concertation dans des journaux d'annonces légales
- Publication d'un dossier TCSP dans Madin Mag et France Antilles magazine
- Affichage sur les bus de Martinique Transport
- Impression de 2 000 dossier de la concertation

- Un site internet consulté par 11 300 personnes
- 1 622 participations sur le forum du site internet

#### **4-5 Récapitulatif des éléments d'information mis à disposition sur le site internet**

- Le dossier de la concertation
- L'ensemble des présentations faites lors des réunions publiques et des webinaires
- Compte-rendu et synthèses des réunions publiques et webinaires
- Le rapport d'étape n°1 de l'assistant à maîtrise d'ouvrage sur les extensions TCSP
- Le rapport d'étape n°2 de l'assistant à maîtrise d'ouvrage sur les extensions TCSP
- L'étude de faisabilité d'un mode de transport par câble aérien
- Plans de l'insertion de l'extensions Est, Ouest et Sud

## **5 – Bilan des échanges et interrogations**

### **5-1 les demandes de précisions – projet global**

- **Le projet sera-t-il phasé ?**  
Le projet sera nécessairement réalisé en plusieurs phases avec une première mise en service envisagée en 2027. Le choix sera 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 (FEDERPO 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 2023-2024
- **Quel est le rôle de l'état 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.

- **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.

## 5-2 les impacts du projet – le projet global

- **Quel impact 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 ?**

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.

- **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 les acteurs locaux

- **Impact sur la circulation 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).

- **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...

## 5-3 Les questions sur les politiques de mobilité

- **Quand sera réalisé le Plan de Mobilité obligatoire (PDU) ?**  
Martinique Transport a prévu de 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.
- **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.
- **Mettre en place de la réglementation horaire pour la circulation des PL**  
Le sujet Transports de marchandises devra être étudié dans le cadre des études PDM

#### 5-4 Questions sur le TCSP actuel

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

#### 5-5 Questions sur la modernisation des transports

- **Tarifification – billettique**  
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.
- **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
- **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.

## 5-6 Les apports/questions spécifiques – extension Est

- **Comment pourra-t-on accéder aux zones d'emplois/d'activités ? Il faut traiter le dernier km**

Les cheminements piétons entre les stations et les pôles générateurs seront étudiés dans le cadre du projet. A noter que les voiries des ZAE sont le plus souvent privées

- **Comment insérer le projet à Augrain ?**

Les secteurs de Pelletier et Augrain ont un relief chahuté : l'insertion du projet (élargissement, station) y sera techniquement difficile. Cependant, la CTM a un retour d'expérience important sur ce type de travaux : les études géotechniques qui vont être lancées permettront de chercher les solutions adaptées, de dimensionner les ouvrages et d'affiner le chiffrage du projet.

- **Y aura-t-il un viaduc au niveau du carrefour Mahault ?**

Les trafics supportés par la RN1 sont très élevés et génèrent de fortes congestions. Dans le cadre du projet de TCSP, la dénivellation prévue au niveau de l'échangeur Mangot-Vulcin va permettre de fluidifier la circulation. La CTM étudiera ultérieurement les besoins de traitement des échangeurs de gendarmerie et Mahault.

- **Quelle sera la localisation des stations entre Union et Le Robert ?**

Le nombre et positionnement des stations sur ce tronçon est à réinterroger : Sarraut/Fond Giromond/Pelletier/Augrain

- **Le tracé qui relie le Robert à Fort-de-France sera-t-il en une seule ligne ?**

Les études d'exploitation vont être affinées lors des prochaines étapes du projet et permettront d'identifier le scénario de desserte le plus attractif (trafic attendu, coûts d'exploitation, optimisation du remisage ...). Pour l'instant les analyses se font plutôt sur l'hypothèse de deux lignes FDF-Union et Union-Le Robert avec changement à Union.

## 5-7 Les apports/questions spécifiques – extension Ouest

- **Quelle consommation d'énergie pour le transport par câble (TPC)**

Le Transport par câble aérien fonctionne à l'énergie électrique. Sa particularité est d'être très peu énergivore. La consommation TPC est estimée à 0,28 kWh/passager/km, soit 5 fois moins qu'un bus et 3,5 fois moins qu'un tramway.

- **Comment sont accueillies les personnes à mobilité réduite dans le TPC ?**

Le système de TPC est obligatoirement accessible : les stations en hauteur sont donc équipées d'ascenseurs.

- **Est-ce qu'il faudra changer de cabine pour aller des hauteurs à Pointe Simon ?**

Si la destination du voyageur est sur la ligne 1, son trajet sera direct ; si elle est sur les lignes 2 ou 3 en fonction des scénarios, il y aura correspondance et donc changement de cabine. Une cabine circule sur une ligne.

- **Quelle sécurité et surveillance de ces systèmes ?**

Le câble est un des modes de transports mécanisés les plus sûrs. Le niveau de sécurité des transports à câbles est comparable au transport aérien qui est une référence. Ce sont les événements dramatiques largement médiatisés qui altèrent la perception du public.

- **Impact sur le foncier et le bâti**

Un des objectifs fixés pour les études est de limiter les impacts sur le foncier, et particulièrement sur le bâti. A l'Ouest, les impacts seraient limités que ce soit en BHNS ou en câble (stations).

- **Impact co-visibilité**

La réglementation impose de respecter une certaine distance entre les cabines du câble et les façades et au-dessus des bâtiments

- **Implantation et taille des pylônes, impact sur le paysage**

Impact visuel à prendre en compte (positionnement, design, traitement architectural des stations et pylônes)

- **Prise en compte des risques sismiques et cycloniques**

Le projet devra être compatible avec les prescriptions du PPRN. Recherche des secteurs autorisés les moins à risque pour l'implantation des pylônes et stations. Construction conforme aux règles parasismiques et paracycloniques.

## 5-8 Les apports/questions spécifiques – extension Sud

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

Ces deux giratoires sont bien identifiés projet retenu 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 différentes occurrences de crues.

- **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.

- **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).

- **Le tracé Rivière-Salée – Fort-de-France sera-t-il direct ?**

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.

- **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).

## **5-9 Suggestions sur l'évolution du projet**

- Prévoir un aménagement cyclable continu de Carrère à Rivière Salée
- Au Sud : réinterroger l'opportunité du P+R de Petit Bourg (conflit avec la ZAE) et déplacer le P+R au sud de Rivière Salée
- Prévoir des aménagements paysagers le long du projet
- Installer des panneaux voltaïques sur les équipements
- Faire des parkings (P+R) en hauteur pour limiter l'impact foncier
- A l'Ouest : pourquoi pas un projet mixant BHNS et câble ?
- Pourquoi ne pas utiliser pour le site propre BHNS une voie existante ?
- A l'Est : Réinterroger l'opportunité du P+R de l'Union (doublon avec Carrère ?)
- Prévoir des services/boutiques dans les pôles d'échanges

## **6 – Précisions sur le projet**

### **6-1 la place envisagée pour le transport maritime dans les réflexions autour du projet d'extension du TCSP**

Le transport maritime actuellement en place s'effectue dans la baie de Fort-de-France, reliant la ville à celles de Trois-Ilets et depuis 2017, Fort-de-France à Case Pilote.

L'ambition politique est l'extension des dessertes sur la côte caraïbe, la plus propice à ce type de transport. Les extensions envisagées devraient permettre de relier Fort-de-France aux villes de Saint-Pierre (nord) et Anses d'Arlets (sud).

Elle s'inscrit dans une volonté d'allègement des congestions du réseau routier, au-delà des seules extensions du TCSP pour offrir un gain de temps aux usagers dans le laps de temps à consacrer à leurs déplacements. En effet, les villes de St-Pierre et des Anses d'Arlets ne seront pas directement desservies par ce site propre.

L'attractivité des liaisons maritimes passe par un gain de temps par rapport au transport terrestre, ce qui ne favorise pas le cabotage (arrêts successifs d'une desserte dans plusieurs villes).

Les caractéristiques de mode de transport impliquent la définition d'un modèle économique intéressant pour l'opérateur qui pourra y souscrire et la capacité financière de l'autorité organisatrice à l'accompagner financièrement.

Dans cet esprit, ces nouvelles dessertes, si elles sont retenues, seront inscrites dans le cadre de la prochaine délégation de service public qui doit débuter au 1er janvier 2024.

Les études réalisées dans le cadre de celui du STIRM ont pour objet l'évaluation du flux de passagers susceptibles d'être transportés avec ces lignes, les estimations de temps de parcours au regard des réglementations en vigueur et des types de bateaux ainsi qu'une appréciation du coût et de la gamme tarifaire à définir.

Le coût plus important d'un transport maritime en comparaison avec les transports terrestres implique une réflexion approfondie quant à la faisabilité de ces extensions et leur caractère soutenable.

## **6-2 Planning de réalisation du plan de mobilité**

L'élaboration du plan de mobilité (PDM), à l'échelle du périmètre unique, c'est-à-dire l'intégralité du territoire martiniquais, est envisagée dans le cadre de la prochaine génération des délégations de service public (secteur sud – Espace Sud et transport maritime), qui devraient être conclues pour le 1er janvier 2024. Les études multimodales associées permettront entre autres :

- L'affinage du réseau de transport (terrestre et maritime) : ce sera l'occasion d'ajustements des dessertes pré-existantes, la création ou éventuellement la suppression de lignes ;
- La définition d'une politique cyclable à l'échelle de l'île.

Ce plan devra en conséquence être finalisé pour la fin d'année 2022.

Le report modal véhicules particuliers/transport public ou terre/mer est favorisé par la mise en place d'un transport public attractif par sa régularité, ses fréquences, son confort et son coût.

Ces caractéristiques plaident en faveur d'un transport en site propre qui, par définition, s'engage sur des temps de parcours constants car affranchis des congestions routières et des niveaux de service élevés.

Il s'agit en outre d'agir sur l'environnement de ce site propre en fournissant aux usagers des réseaux bus optimisés et des gammes tarifaires attractives avec en sus, l'interopérabilité des titres de transport.

Ce simple énoncé sous-tend la réalisation d'investissements et des améliorations notables en matière d'outils de billettique, d'informations des voyageurs – investissements déjà en cours par l'autorité organisatrice – et qui vont au-delà du plan de mobilité.

## **6-3 La stratégie prévue de rabattement des quartiers vers les nouveaux tracés**

Les réunions de la concertation préalable ont permis d'explicitier l'armature vertébrale que représentera les lignes du transport en site propre. Il s'agira pour l'autorité organisatrice d'adapter les dessertes pour favoriser les rabattements vers les stations du TCSP qui seront créées.

Une fois les lignes du TCSP mises en exploitation, l'on peut disposer à enveloppe financière égale à l'amélioration de la desserte de quartiers ou de pôles générateurs de déplacement et favoriser ce faisant le report modal du véhicule particulier vers le transport public.

Ces adaptations sont faites au sein des contrats (conventions de délégation de service public ou marchés de transport selon le cas) conclus avec les différents opérateurs.

## **6-4 MT Ticket**

« MT Ticket » est une application de ticketing de mobilité permettant à l'utilisateur du transport public acquérir un titre de transport dématérialisé en recourant à son smartphone. Il s'agit d'une boutique virtuelle.

Cette nouvelle modalité, acquise par l'autorité organisatrice et lancée en mai 2021, nécessite que l'utilisateur télécharge l'application depuis Appstore ou Google Play et y ouvre un compte. Il est précisé que le partage familial permet au responsable de famille de créer et d'administrer dans l'application l'ensemble des comptes d'une famille et ainsi recharger à distance les comptes de tous les membres du groupe.

A ce jour, seuls les usagers du réseau public du secteur Centre (zone géographique CACEM) peuvent bénéficier de cette facilité.

Le lancement de cette application s'est réalisé par la mise en ligne de certains titres (titre unitaire, titre « Alé-Viré », titre « Pass Crusoé »).

L'utilisateur pourra acheter son abonnement à compter du mois de septembre 2021.

Le titre de transport dématérialisé est à valider en scannant le QR Code installé dans le bus dès la montée.

La validité de ce titre est contrôlable à vue par les contrôleurs ; il est infalsifiable.

Cette facilité sera par la suite étendue au futur réseau de transport du secteur Nord (zone géographique CAP Nord) dès sa mise en place par MARTINIQUE TRANSPORT.

## **7 – Engagements du Maître d'ouvrage pour la poursuite du projet**

### **7-1 large concertation avec l'ensemble des acteurs et partenaires**

#### **7-1-1 avec les associations de défenses de l'environnement**

Des représentants des principales associations, peu nombreuses en Martinique, ont de fait participé à certaines réunions de concertation.

En outre, toutes les associations existantes en lien avec l'environnement ont été sollicitées par courrier afin de les inviter officiellement et les inciter à y participer.

Cette démarche sera poursuivie et renforcées notamment lors des études d'impact.

#### **7-1-2 avec les communes impactées par le projet et les EPCI**

Depuis le démarrage de son mandat, le PCE travaille étroitement avec les EPCI sur de nombreux sujets. Le projet des Extensions du TCSP sera conçu dans cet esprit et nécessairement co-construit avec les trois intercommunalités, toutes concernées par le projet et les communes impactées.

#### **7-1-3 avec les professionnels de la canne à sucre et la chambre d'agriculture**

Les prochaines études techniques permettront d'ici la fin de l'année de préciser les emprises à mobiliser pour le projet et les typologies de foncier concernées. Avec les éléments, il sera possible de rencontrer les professionnels de la canne à sucre et la chambre d'agriculture et évoquer avec eux les éventuels impacts sur les cannes AOC.

#### **7-1-4 avec les organismes gérants les zones d'activité et industrielles**

Une stratégie globale de mise en place et portage de démarches PDE, PDIE, sera à définir dans le cadre de l'élaboration du futur Plan de Mobilité.

Lors des études à venir, le projet d'insertion du TCSP sera nécessairement précisé en concertation avec les porteurs de projet connexes et les gestionnaires de ZAC ou ZI desservies. Les réflexions porteront également sur la desserte interne de ces zones pour identifier les actions faisables à la fois à court terme et à l'horizon du projet, et dans la limite des contraintes foncières et de voirie, propres à ces zones. La Fédération des zones industrielles de Martinique est d'ores et déjà moteur pour avancer avec Martinique Transport sur des démarches PDIE (Plans de déplacements Interentreprises) qui pourraient s'inscrire en complément du projet TCSP.

Dans tous les cas, concernant les publics particuliers, associations, syndicats ... nous proposons de les associer via la plate-forme existante [www.extensionstcsp.com](http://www.extensionstcsp.com). Nous envisageons en effet de garder ouvert le site dédié pour y mettre en ligne les études à venir et informer les publics experts de ces mises en ligne par mail pour recueillir leurs remarques, compléments, avis ... en ligne.

Le projet fera ensuite l'objet d'une étude d'impact détaillée, élaborée dans le cadre des procédures administratives auxquelles est soumis tout grand projet d'aménagement.

#### **7-1-5 réponse aux courriers reçus pendant la concertation**

Une réponse sera apportée aux différents courriers relatifs au projet d'extension du TCSP. Les séances de travail qui ont été sollicitées seront organisées .

#### **7-2 intégration de pistes cyclables**

Concernant la politique cyclable globale en Martinique, elle sera définie et cadrée par le futur Plan de Mobilité de Martinique Transport. Le diagnostic et les propositions en la matière pourront s'appuyer sur le schéma des itinéraires cyclables réalisé en 2006 par le Conseil général de la Martinique.

Concernant les choix d'aménagements cyclables autour du projet des Extensions du TCSP, les hypothèses prises au stade des études de faisabilité seront réinterrogées dans la logique de la loi LOM en tenant compte des contraintes et comportements de mobilité propres à la Martinique.

#### **7-3 Transport par câble**

Le prestataire Egis Rail en charge des études sur l'opportunité et la faisabilité d'un transport par câble entre Pointe Simon et Schœlcher a réalisé une première phase d'études de niveau Opportunité en 2019, qui a été présentée à la concertation préalable. Son marché comprend une deuxième phase d'études de niveau Faisabilité qui est prévue être lancée après la concertation préalable, ses conclusions et les orientations des édilités en résultant.

#### **7-4 Energie des véhicules**

La réflexion d'actualisation de la PPE de la Martinique est déjà en cours et associe d'ores et déjà l'ensemble des parties prenantes dont les acteurs de la mobilité.

La question de l'énergie des futurs BHNS et plus largement des véhicules de transport collectif sera nécessairement abordée lors de ces travaux. Les choix pour le TCSP s'inscriront dans les orientations fixées par la future PPE en matière de choix énergétique.

## **7-5 Le planning**

Le planning détaillé du projet sera mis à jour une fois les décisions prises par les élus sur la teneur de ce dernier (quelles extensions réaliser et par quel mode dans la décennie à venir ?) et son phasage (dans quel ordre réalise-t-on les tronçons retenus ?).

## **8 – Conclusion**

Le processus de concertation pour les extensions du Transport Collectif en Site Propre a été engagé et se poursuivra tout au long du projet jusqu'à la réalisation et la mise en service.

Il permettra de s'inscrire dans une démarche citoyenne pour informer le public et les acteurs du territoire.

Les échanges ont été extrêmement variés et ont permis une grande qualité de retours du public se traduisant par des avis sur de nombreux thèmes, montrant le degré d'intérêt et de participation des citoyens.

Les maîtres d'ouvrage prendront en compte dans ce projet les sujets d'intérêt et les préoccupations des acteurs qui ont participé à cet exercice.

D'ici l'enquête publique, la Collectivité Territoriale de Martinique et Martinique Transport vont continuer d'informer le public et de répondre aux questions notamment formalisées par des courriers.

L'enquête publique portera sur un projet plus détaillé et des études complètes.