

Sommaire de la rencontre

POURQUOI LE PROJET ?

LE PROJET

LES PRINCIPAUX EFFETS
ATTENDUS DU PROJET



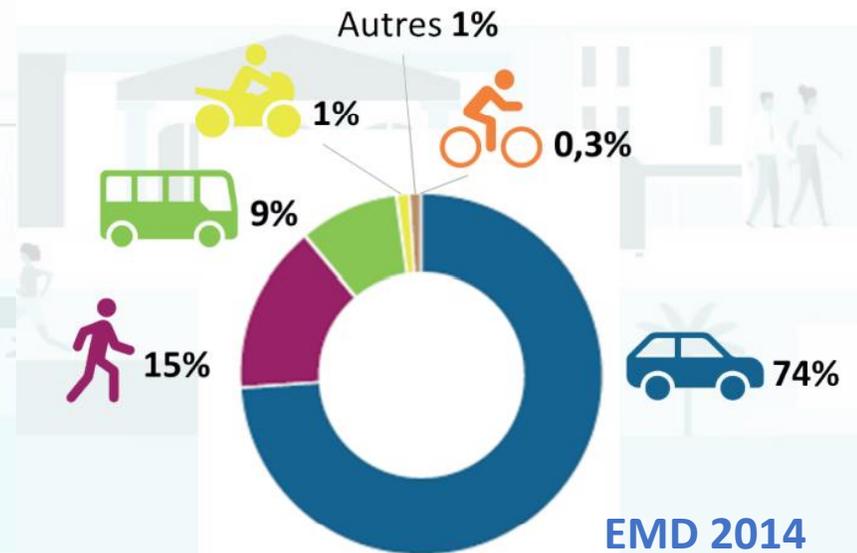
POURQUOI LE PROJET ?

- Aller dans le sens des engagements nationaux et ceux pris par la Martinique : limiter les émissions de Gaz à Effet de serre (GES)
- Rechercher du report modal de la voiture vers les TC
- Améliorer la qualité de service des transports en commun (TC)
- S'affranchir des conditions de circulation difficiles de la Martinique : réduire le temps perdu dans la congestion (**estimé à 40M€/an**)
- Accompagner le développement des territoires Sud et Est

Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)

Objectif : - 19% de la consommation d'hydrocarbures en 2023 / 2016

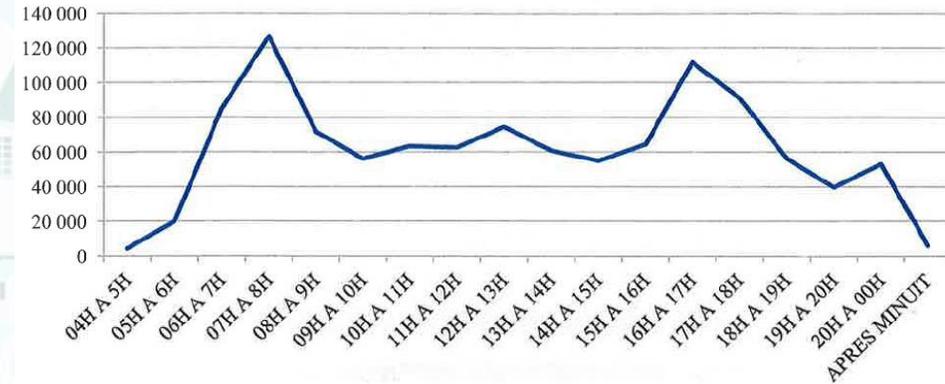
Objectif : 25% de part modale TC



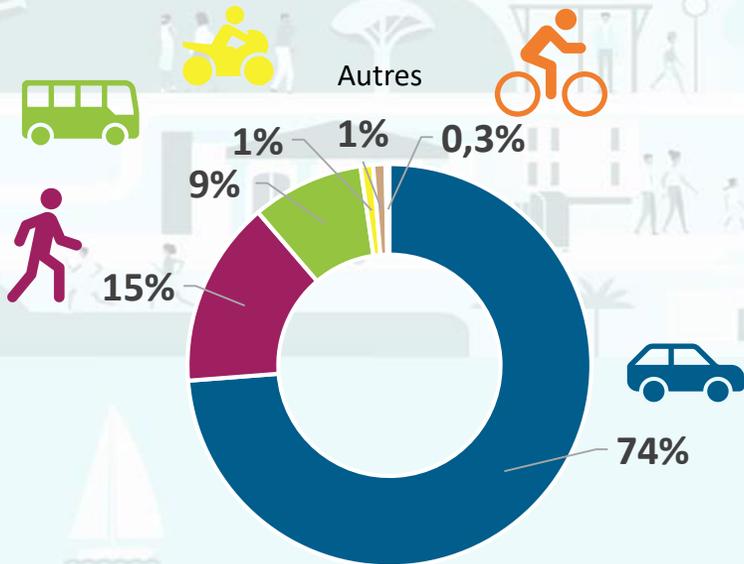
Partage modal 2014 des déplacements des résidents de la Martinique,
Source : EMD, ADUAM - Réalisation GptAMO

Où en est-on de l'usage des transports en commun (TC) ?

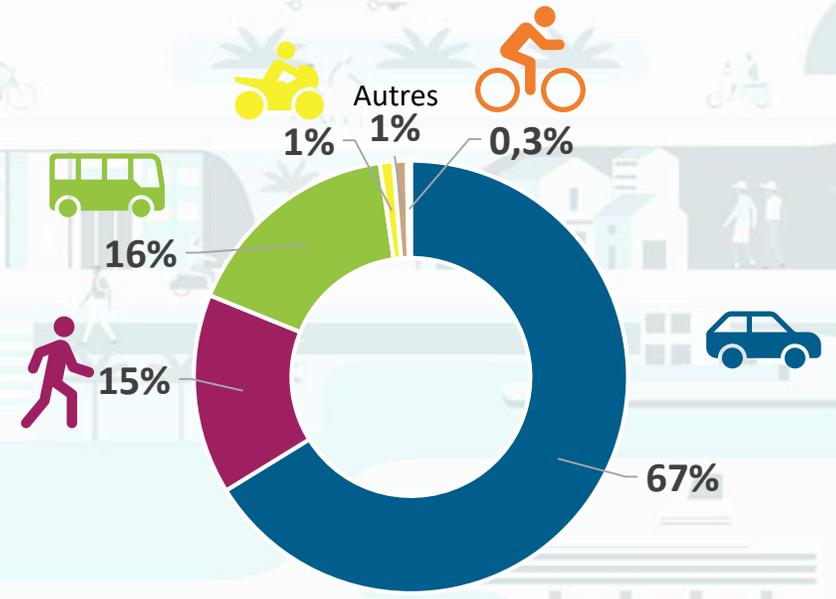
- A mobilité individuelle inchangée à 3 déplacements /jour/habitant soit 1,1 millions de déplacements par jour
- On estime à 16% la part de marché et environ 20 000 déplacements en TC à l'heure de pointe du matin



Nombre total de déplacements en Martinique, selon l'heure de départ, Source : Rapport d'exploitation EMD 2013-2014, ADUAM

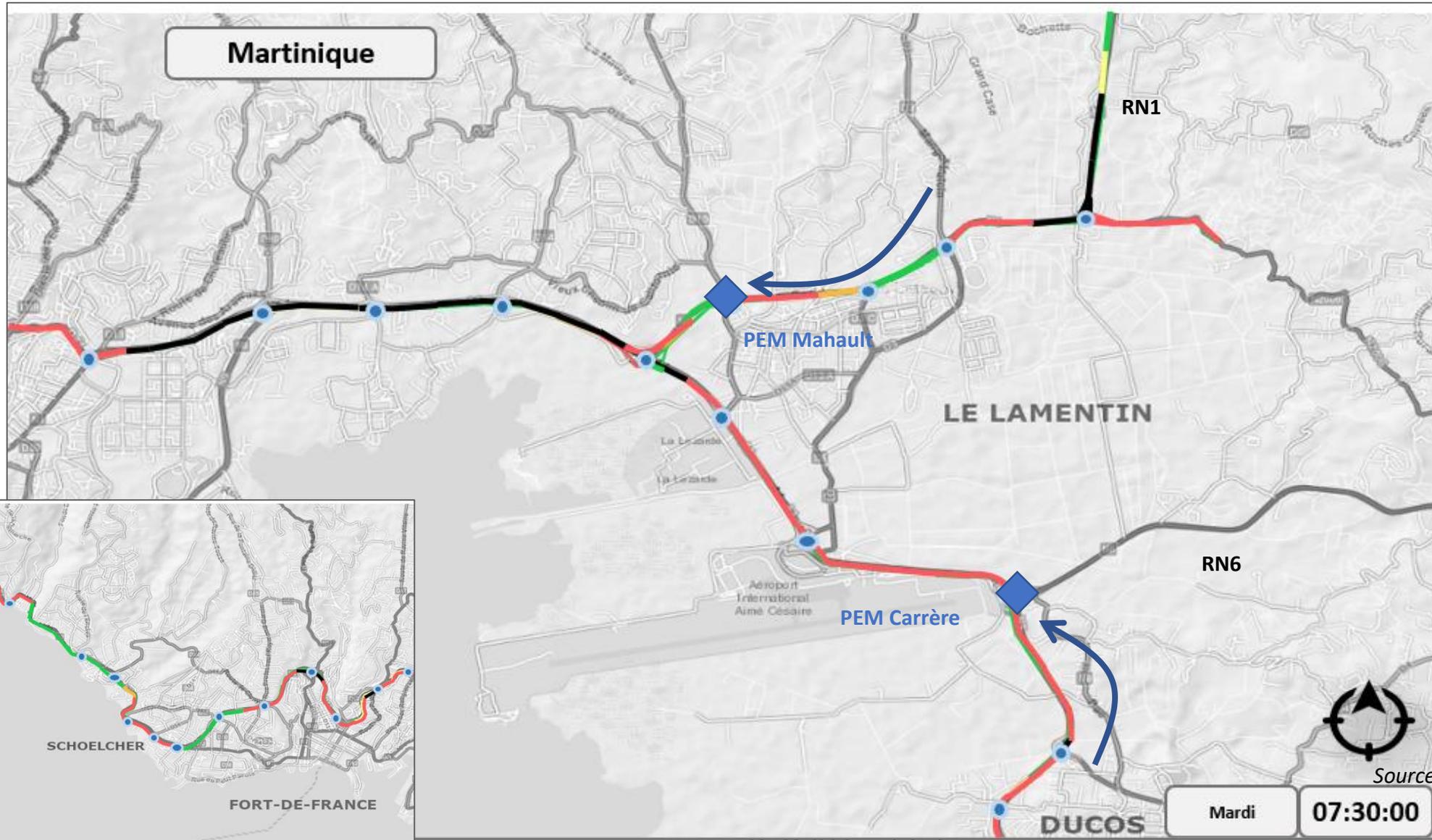


Partage modal constaté par l'EMD 2014



Partage modal actuel estimé en 2019

Une attractivité des transports en commun limitée par la congestion



Les conditions de circulation en heure de pointe du matin sur les voiries support des extensions du TCSP

Code couleur	Trafic
Black	Saturé
Red	Congestionné
Orange	Ralenti
Yellow	Dense
Green	Fluide

... depuis l'est et le sud vers Fort-de-France

Sources : Comptages mardi 19/03/2019

LES LIGNES

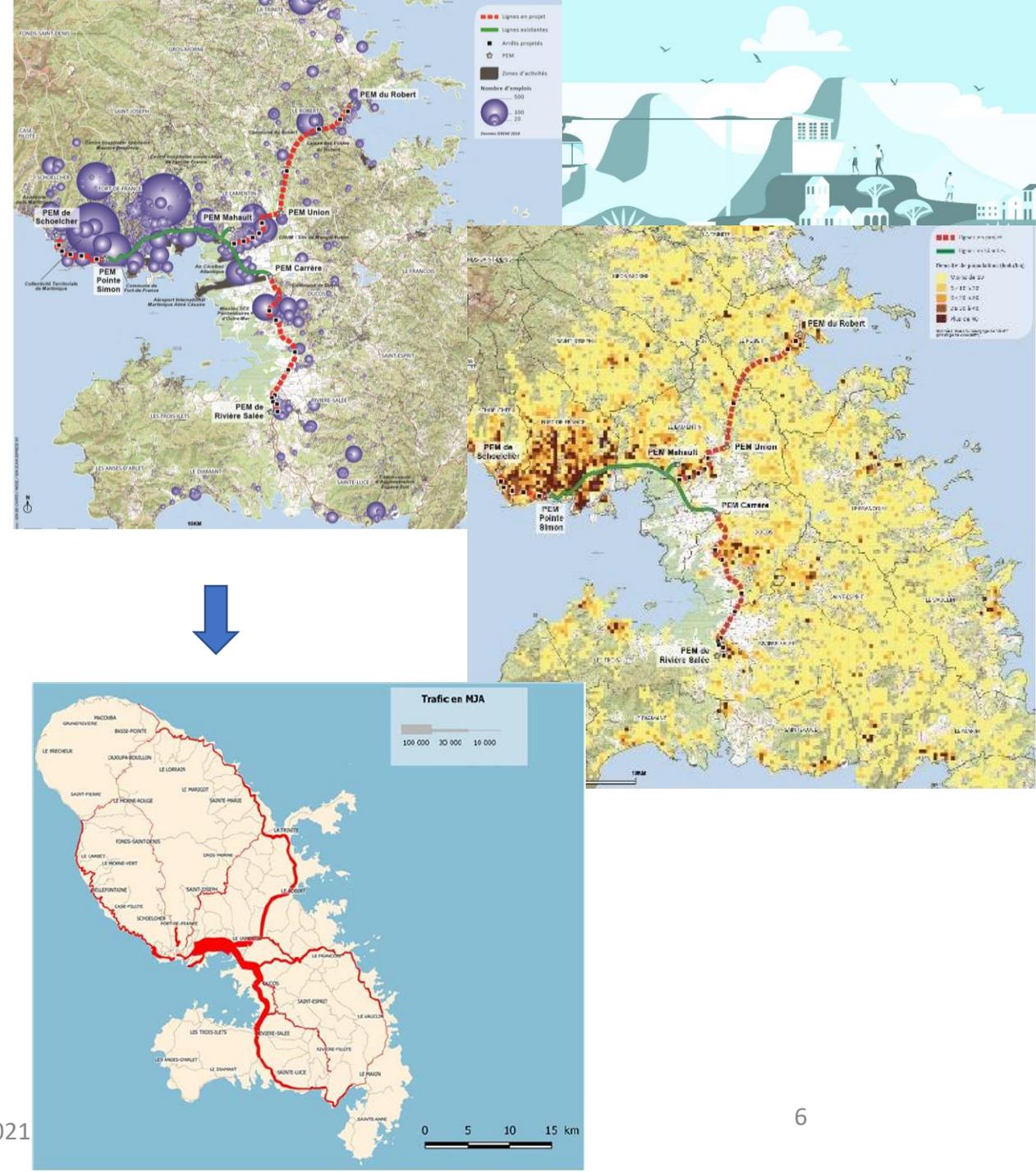


LE PROJET

- 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'amélioration de la desserte structurante

- Poursuivre la construction de l'armature du réseau en **prolongeant l'actuel TCSP vers d'autres pôles structurants** de la Martinique (Schoelcher, Robert, Ducos et Rivière Salée)
- Répondre aux flux principaux vers l'agglomération centre tout en favorisant l'accès aux nouvelles polarités



Un projet d'amélioration de la desserte structurante

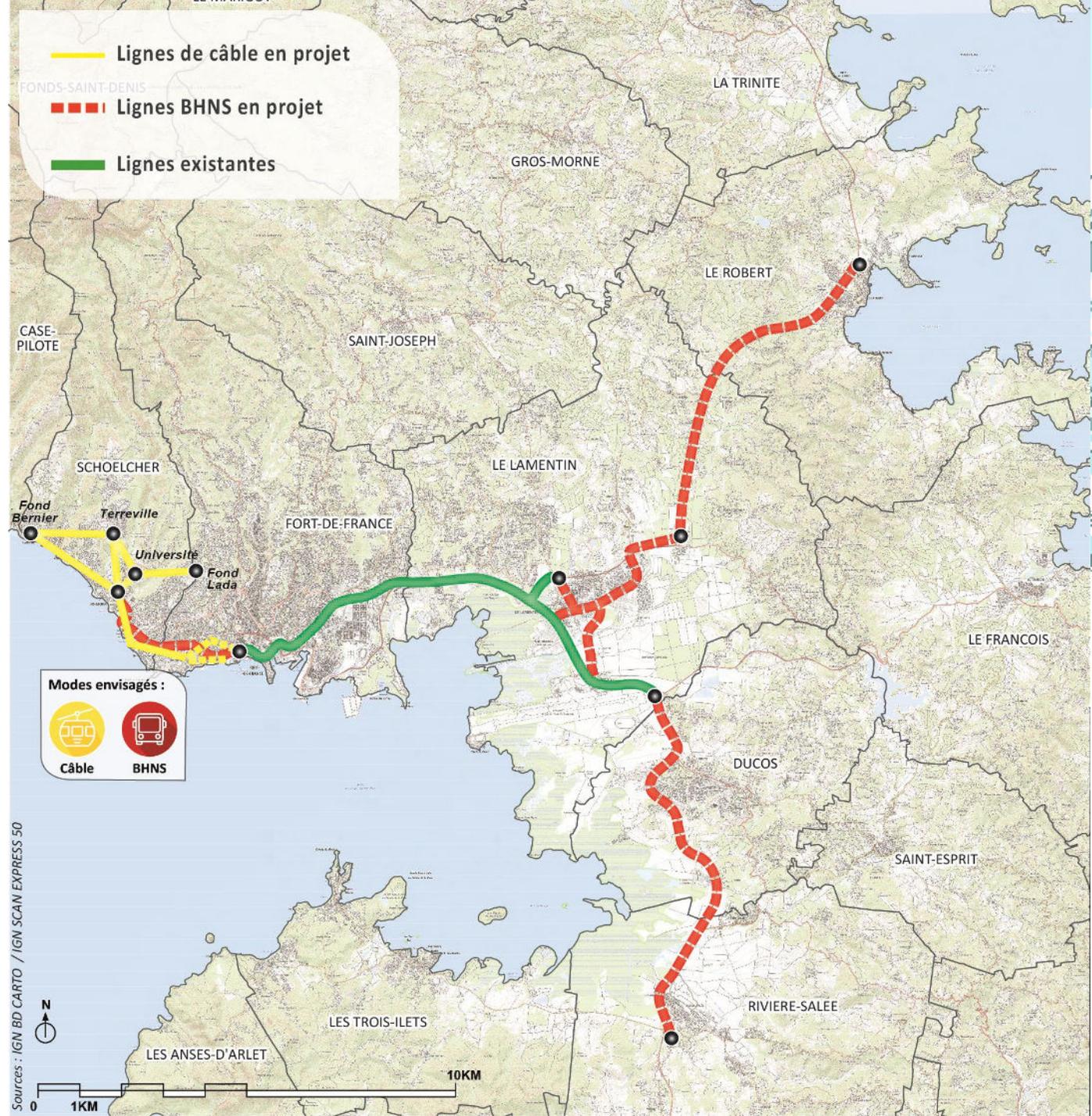
Qu'est-ce que le Haut Niveau de service ?

- Un niveau d'offre très attractif **Fréquences élevées, large amplitude, circule tous les jours**
- Une régularité et fiabilité horaire
- Une bonne vitesse commerciale : **Vitesse moyenne 20 à 30 km/h**
- Une accessibilité complète : **Véhicules et quais**
- Une image forte et une grande lisibilité



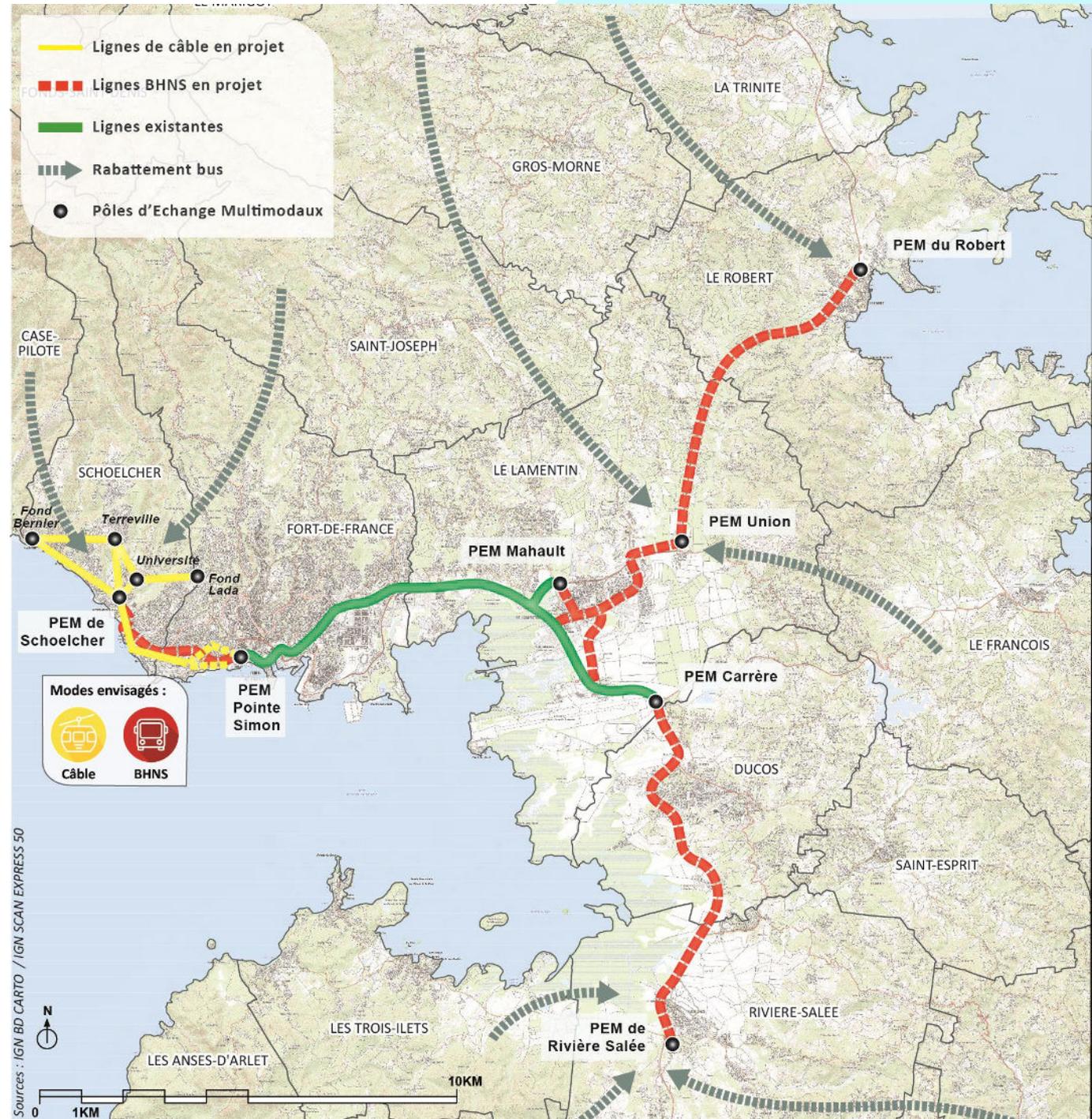
Un projet d'intermodalité

- 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 seront aménagés des quartiers vers les stations



Un projet d'intermodalité

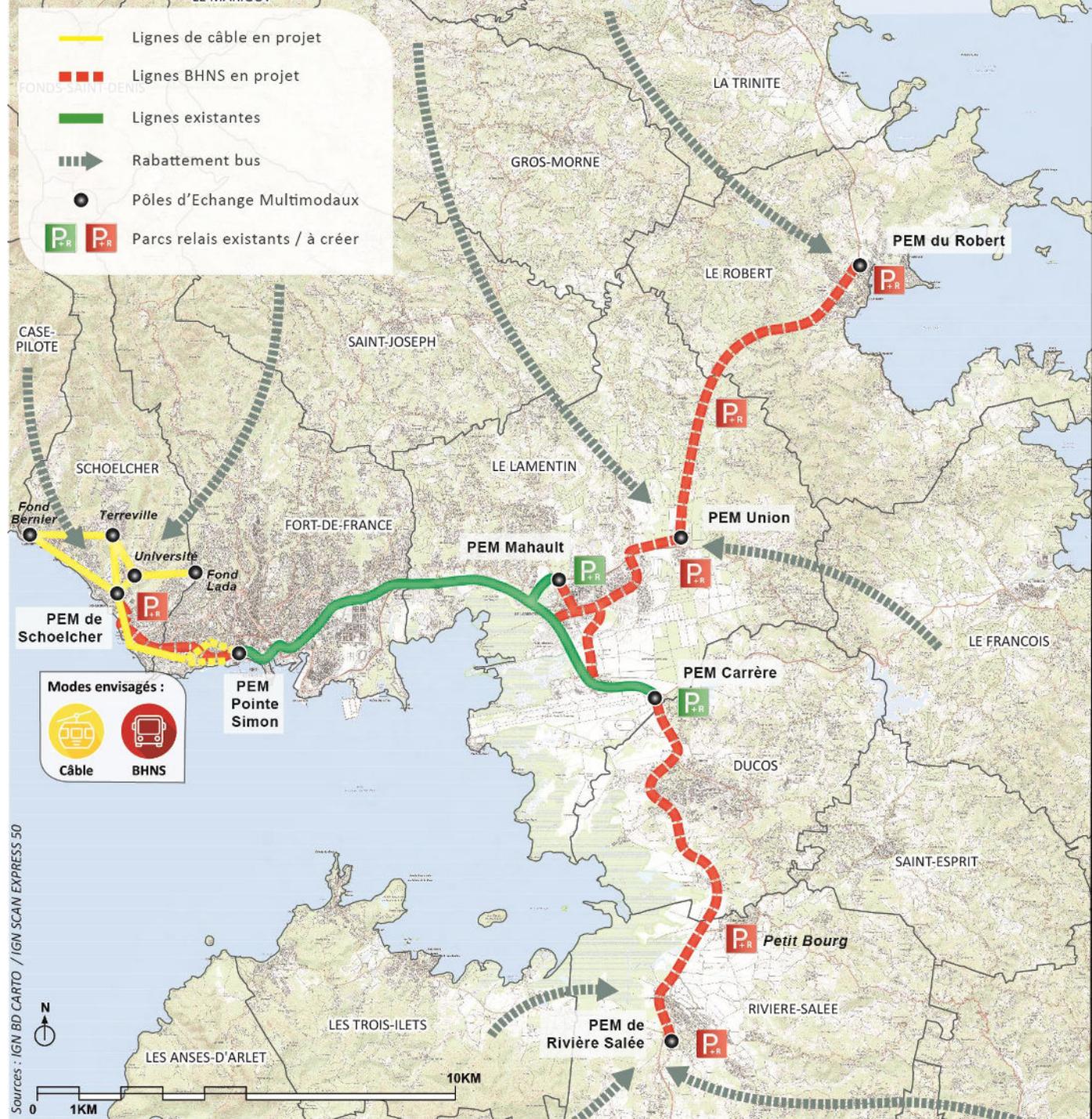
- Le TCSP constituera l'armature du réseau futur à l'horizon du projet
- Le réseau bus sera réorganisé autour de cette nouvelle armature au sein des pôles d'échange
- De nouveaux P+R permettront de laisser sa voiture pour prendre le TCSP à des points stratégiques
- Les cheminements piétons seront aménagés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



Un projet d'intermodalité

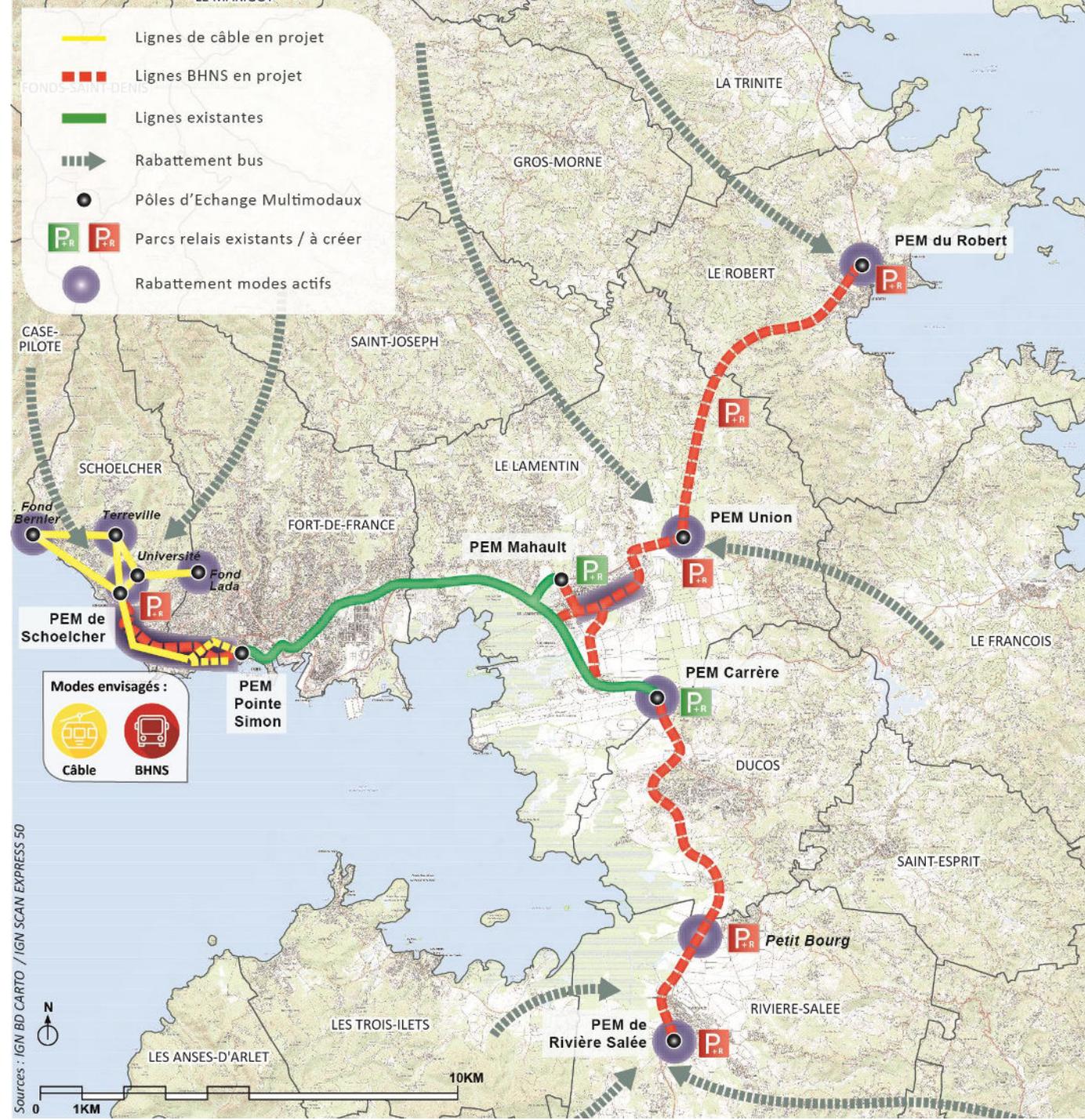
- Le TCSP constituera l'armature du réseau futur à l'horizon du projet
- Le réseau bus sera réorganisé autour de cette nouvelle armature au sein des pôles d'échange
- De nouveaux P+R permettront de laisser sa voiture pour prendre le TCSP à des points stratégiques
- Les cheminements piétons seront aménagés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

P+R = parc relais



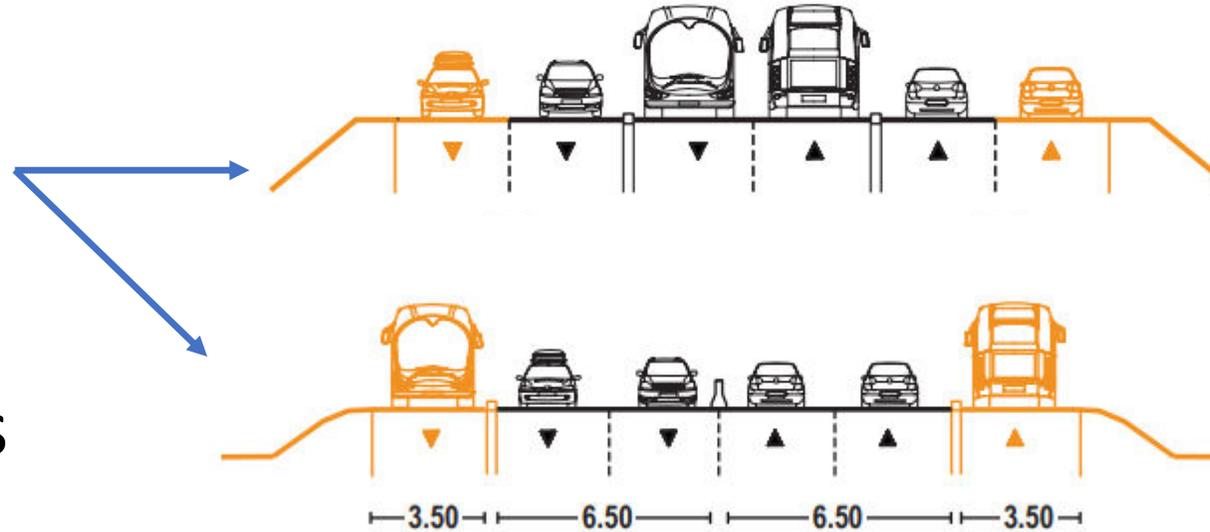
Un projet d'intermodalité

- 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'aménagement (BHNS)

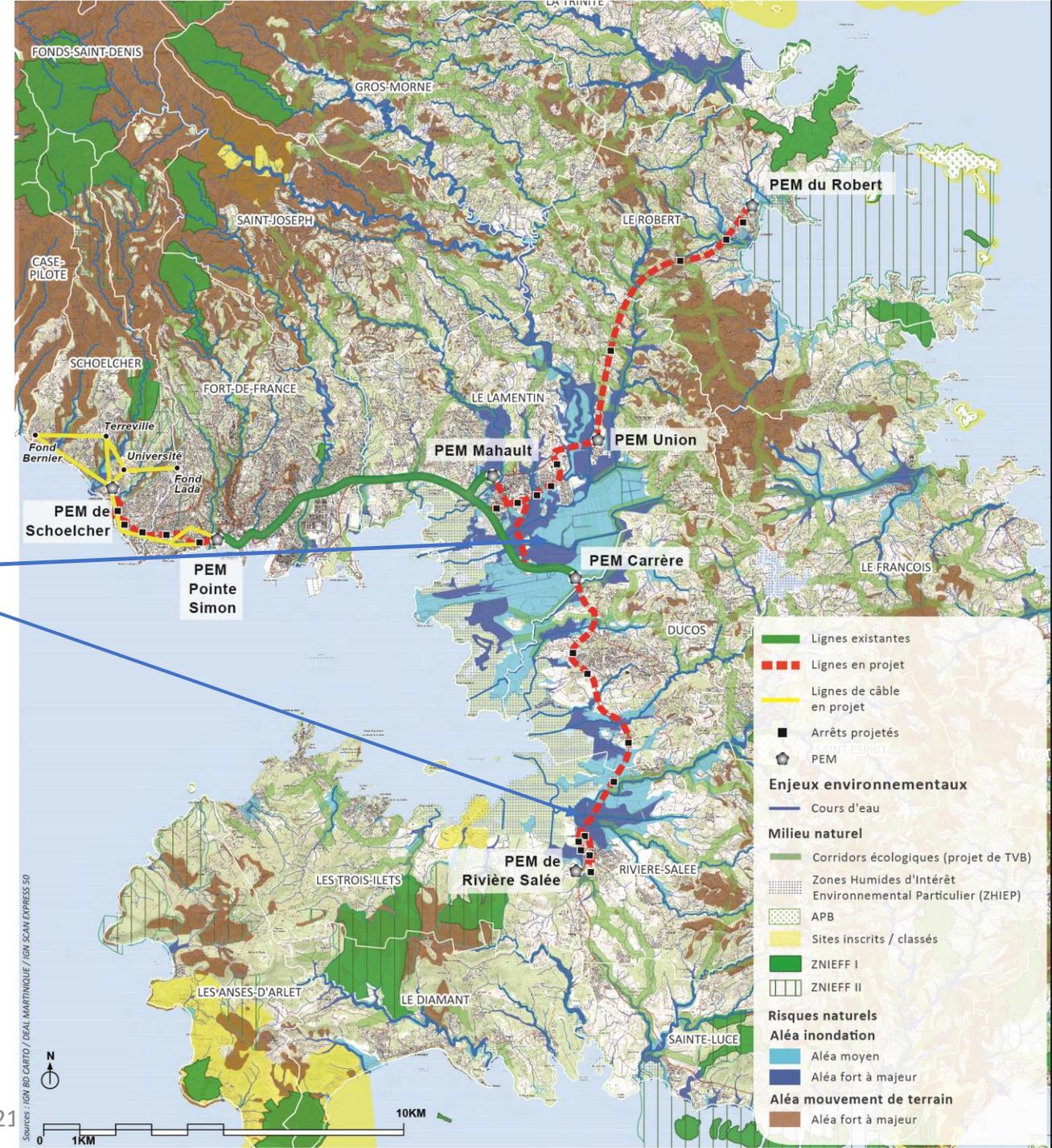
- Création de 2 voies dédiées au TCSP
- Création de stations dédiées et accessibles
- Création de pôles d'échanges



Un projet qui s'inscrit dans un environnement qualitatif et contraint

- Grande richesse écologique et de paysages
- Principales contraintes :
 - **Hydrauliques** : nombreux cours d'eau et ravines associées à des zones inondables
 - **Ecologiques** : enjeux potentiels de continuité des corridors ou présence d'espèces protégées
 - **Agricoles** : parcelles exploitées, certaines classées AOC Rhum

! Eviter, Réduire, Compenser



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

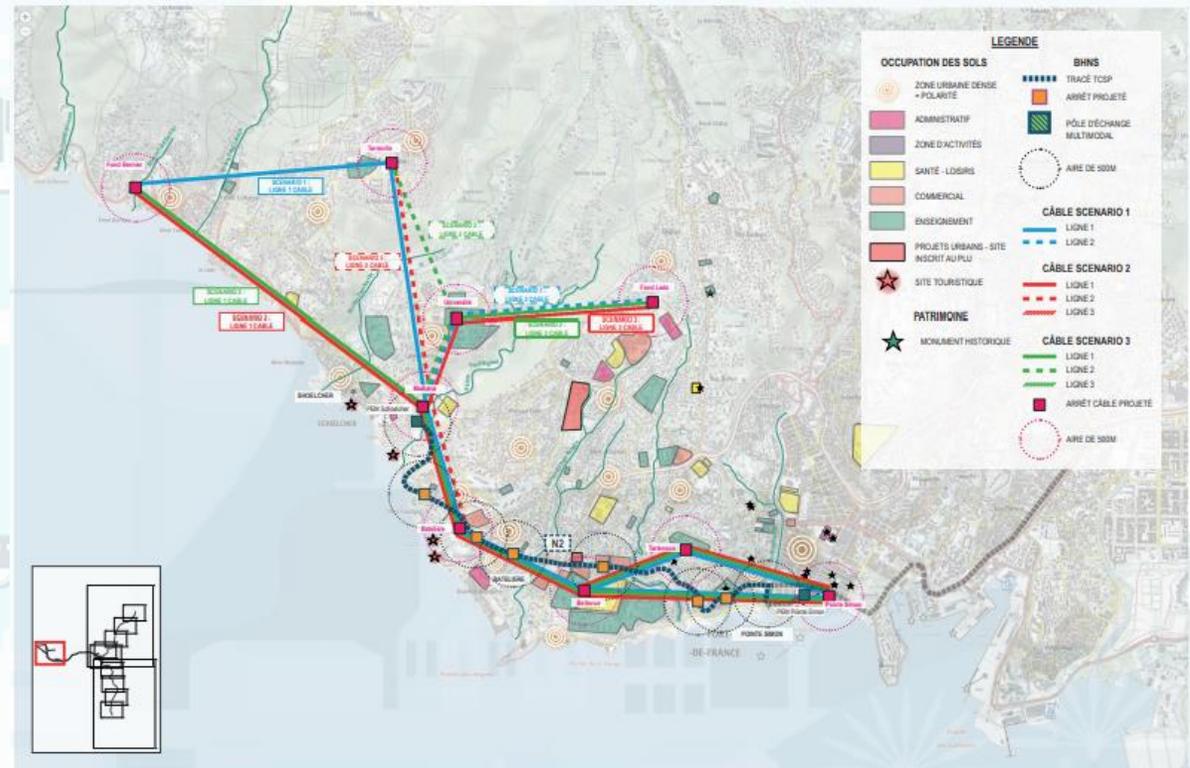
Un projet câble avec plusieurs scénarios de desserte envisagée : 2 ou 3 lignes

- Un mode adapté à l'organisation du territoire de Schoelcher
- Un transport rapide mais de point à point
- Un transport propre
- Une technologie (3S) éprouvée



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

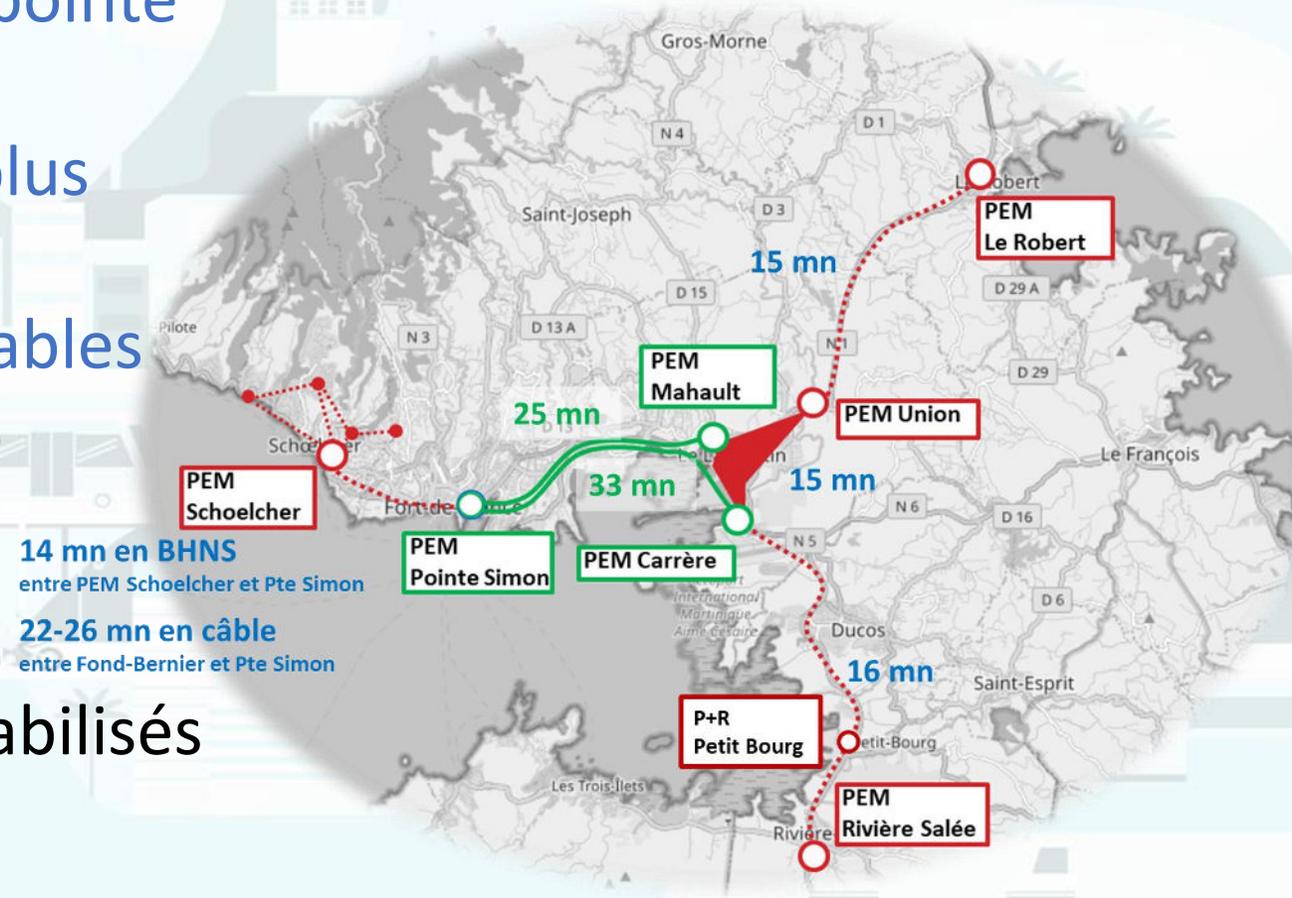


Le planning et les coûts du projet

- 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 10km de câble aérien
- Une mise en service échelonnée possible à partir de **2027**

Les effets du projet

- 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
- Des temps de parcours améliorés et fiabilisés



Les effets du projet

- Le trafic attendu à l'horizon du projet :
 - + 10% de fréquentation des transports en commun
 - 23 000 voyageurs en heure de pointe du matin dans les TC
 - Une part de marché des transports en commun à environ 20%

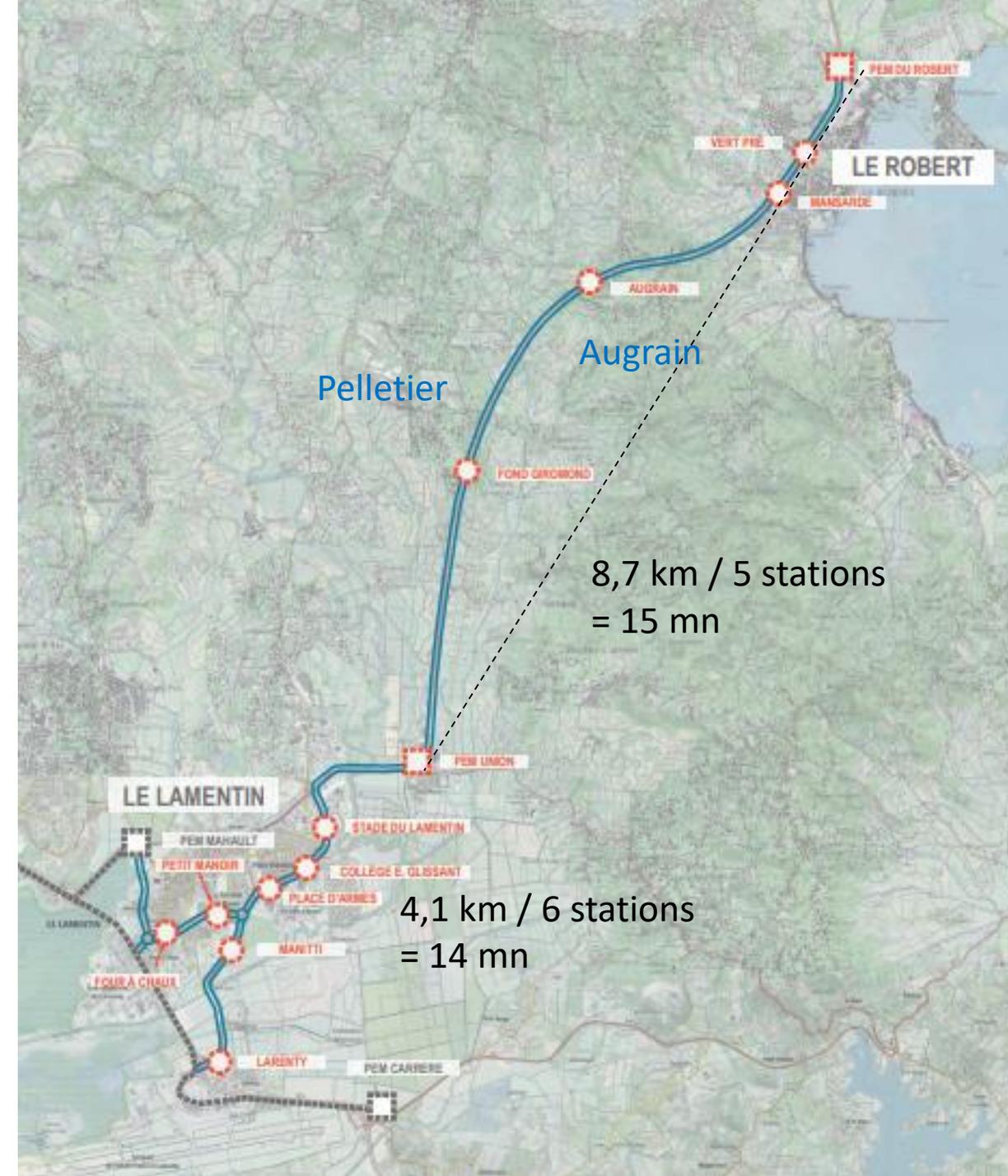
L'Extension EST



Le projet de l'extension Est

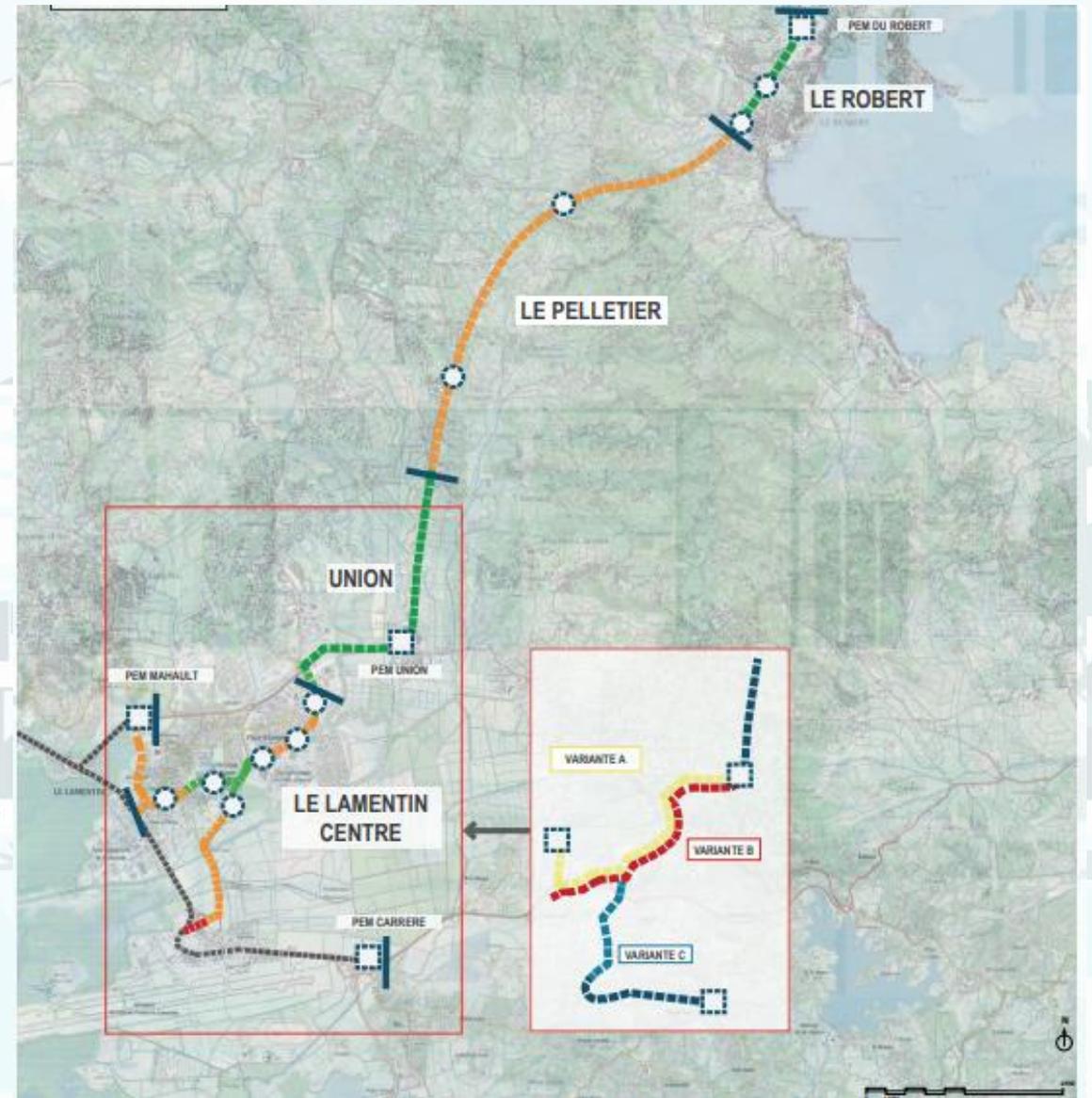
Tracé préférentiel de Mahault au PEM du Robert (Océanis)

- Longueur : 12,8 km
- Stations : 11
- Pôles d'échanges : Union, Le Robert Nord (Océanis)
- Parcs relais : Union, Fond Giromond (à confirmer), Le Robert Nord



Le projet de l'extension Est

- Le long de la RN1
- Insertion faisable bien que complexe sur la séquence centrale (Pelletier)
- Points durs d'insertion localisés : fonciers, hydrauliques, agricoles, accessibilité riveraine ...



Quels sites envisagés pour l'implantation du PEM du Robert?

