



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 30 avril 2021 – Concertation par Zoom

[Les impacts du projet des extensions du TCSP sur l'aménagement du territoire](#)

M. Yves BUSSY demande à M. ALONZO, garant, d'expliquer ce qu'est la CNDP.

M. ALONZEAU indique que la CNDP, c'est la Commission Nationale du Débat Public. C'est une autorité administrative indépendante qui intervient dans le domaine de l'environnement en application d'une procédure inscrite au Code de l'environnement. Le montant du projet dépassant l'estimation de 300 millions, le Code de l'environnement exige une concertation préalable, avec une présentation du projet à la population, pour recueillir un certain nombre de suggestions.

Il rappelle que les premières réunions de concertation ont pu se faire en présentiel. Avec l'arrêté préfectoral jusqu'au 9 mai, les réunions de concertation se font par zoom.

M. Yves BUSSY rappelle les modalités mises en place pour poser les questions.

Mme E. CHAIGNEAU est invitée à effectuer la présentation du projet des extensions du TCSP de la Martinique. Ce projet est la suite du TCSP actuel existant dans trois directions :

- vers l'Est, vers le Robert,
- au sud, vers Rivière Salée
- et, à l'Ouest, vers Schœlcher.

C'est le renforcement de l'armature du réseau de transport collectif structurant. C'est l'amélioration des conditions de l'intermodalité et c'est aussi un projet d'infrastructure et d'aménagement majeur.

Renforcement de l'armature du réseau

Il s'agit de poursuivre la construction de l'armature du réseau en prolongeant l'actuel TCSP pour répondre aux flux principaux vers l'agglomération centre. En effet, sur le territoire, l'habitat est relativement diffus. En revanche, les pôles générateurs de déplacements sont plutôt encore centralisés dans la partie centrale de la Martinique, même si on constate un desserrement vers Ducos et vers le Robert. Ces extensions répondront à ces flux principaux tout en favorisant justement l'accès depuis le Centre vers ces nouvelles polarités.

Intermodalité



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé *30 avril 2021 – Concertation par Zoom*

C'est un projet d'intermodalité parce que le territoire étant diffus il est difficile, avec une seule ligne, de desservir tout le monde. Le deuxième maillon du projet, c'est le réseau bus qui sera réorganisé autour de cette armature au sein de pôles d'échanges. Sur la branche Est, le projet prévoit un pôle d'échanges multimodal du Robert, avec une fonction gare routière et une fonction parc relais, et également un pôle d'échanges multimodal à Union.

Sur la branche Sud, il est prévu un pôle d'échanges au niveau du centre de Rivière Salée et un petit parc relais au niveau de Petit-Bourg.

Du côté de Schœlcher, le projet offre deux possibilités : soit un mode BHNS comme sur les deux autres branches, soit un projet de transport par câble aérien. Le pôle d'échange, dans les deux cas, se situerait au niveau de Madiana. Mme Elisabeth CHAIGNEAU précise que le troisième maillon, ce sont les parcs relais. Enfin, le quatrième maillon du projet, ce sont les cheminements piétons et éventuellement vélos depuis les quartiers vers les stations.

Le projet vise aussi une amélioration de la desserte avec des fréquences, une qualité de service et une fiabilité des horaires. L'idée est de mettre en place un service de qualité avec un bus toutes les dix minutes aux heures de pointe sur toutes les lignes de TCSP, et dans le cas du câble à l'ouest, une cabine toutes les deux minutes. Il s'agira d'offrir une amplitude large de service de 5 heures à 20 heures, éventuellement un peu plus tard le week-end. Les véhicules seront modernes et confortables et le système de transport devra être accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le projet présenté permettrait d'atteindre Le Robert à partir du pôle d'échange de l'Union en 15 minutes et de même, de Carrère à Rivière Salée en 16 minutes. A l'Ouest, la durée dépend du mode : 14 minutes en BHNS. Le câble mettrait plus longtemps mais en desservant également les quartiers hauts.

Infrastructure et aménagement

Dans le cas du BHNS, il s'agit de créer deux voies dédiées au TCSP, soit au centre de la chaussée, soit de part et d'autre de la chaussée existante.

Plus spécifiquement, pour l'extension Ouest, dans le cas d'un BHNS, le seul itinéraire possible serait sur la RN 2, les autres itinéraires étant trop étroits, et seulement avec une seule voie dédiée. En BHNS, le projet est donc contraint, il ne permet pas d'atteindre la performance recherchée (18 à 20km/h) d'où l'idée d'étudier également la solution de câble aérien avec plusieurs scénarios de dessertes envisagés, suite à des entretiens avec les acteurs. Plusieurs scénarios sont encore en lice ; ils sont soumis à la concertation. En revanche, la technologie envisagée est celle de type 3S avec trois câbles avec de grosses cabines très stables au vent,



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 30 avril 2021 – Concertation par Zoom

confortables et qui présentent une grande sécurité en cas d'incident puisque la cabine revient à son point de départ en station sans qu'il y ait besoin d'aller chercher les gens à l'intérieur des cabines. C'est, en général, la technologie qui est privilégiée pour le câble en milieu urbain.

Mme CHAIGNEAU précise que, dans le cas du câble, le projet d'aménagement prévoit la création de stations dédiées et accessibles, de pôles d'échanges et l'implantation de pylônes qui permettent d'accrocher et tendre les câbles.

En termes de coût d'investissement, pour l'extension Est, l'estimation est à 220 M€ ; pour l'extension Sud, qui est un peu plus courte avec 9,3 km, on estime à 210 M€ ; pour l'extension Ouest, dans le cas d'un aménagement BHNS, on serait à 60 M€ d'investissement et, pour le câble, 200 M€.

La mise en service serait échelonnée. A l'heure actuelle, le projet est au niveau des études de faisabilité. Beaucoup d'études sont encore à mener puis obtenir les autorisations administratives nécessaires. Les travaux seraient réalisés à partir de 2025 pour de premières mises en service en 2027.

M. Yves BUSSY relaie une 1^{ère} question : combien de temps d'installation pour le câble et jusqu'où arrivera-t-il?

Mme E. CHAIGNEAU indique qu'il y a des réunions prévues durant lesquelles le projet de l'Ouest sera beaucoup plus détaillé. Du point de vue de la durée des travaux, elle indique qu'en général, les travaux d'installation d'un câble sont plus courts ; estimés entre 12 et 18 mois. C'est moins long que des élargissements routiers de type BHNS. Pour un BHNS, on est plutôt dans des durées traditionnelles sur l'ensemble des projets autour de 2 ans.

Projet TCSP et coordination avec les documents référents

Mme Elisabeth CHAIGNEAU poursuit la présentation des projets avec le volet prise en compte des extensions du TCSP au sein de la politique et des documents en matière de développement durable et d'aménagement du territoire. Ce projet structurant, à vocation principalement urbaine et interurbaine, se doit d'être intégré et pris en compte dans l'ensemble des politiques d'aménagement du territoire.

En Martinique, il n'y a pas de Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires qui est maintenant le document principal au niveau régional. Le



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé *30 avril 2021 – Concertation par Zoom*

Plan d'aménagement et de développement durable de la Martinique est en cours de réalisation. Le document actuellement en vigueur est le Schéma d'Aménagement Régional de 1998 ; c'est justement le SAR de 1998 qui a initié le projet de TCSP. Son objectif était de réformer profondément le système de transport en commun avec un objectif en 2015 de développer des liaisons de transport en commun maritime. Le SAR a permis de lancer une première étude sur les perspectives pour le transport en commun qui ont eu lieu en 2001 et 2002. Cette étude multimodale a fait émerger le projet de TCSP qui a été mis en service en 2018. Ce projet était prévu, dès le départ, pour aller plus loin que le TCSP existant ; des études ont été réalisées dans ce sens dès 2007. Les études menées récemment en 2019 sur l'extension Ouest ont confirmé les difficultés d'un mode BHNS et ont permis de mettre en proposition le mode câble.

L'autre grand document, beaucoup plus récent et qui s'inscrit dans la ligne des politiques publiques actuelles en matière d'aménagement du territoire et de développement durable, c'est le Schéma Régional Climat Air Energie de 2013. C'est le cadre de cohérence des politiques territoriales menées par les acteurs publics et qui tient lieu de guide actuellement. Ses orientations, en matière de transport, visent principalement à diminuer les besoins de déplacement et améliorer l'offre de transport.

Les axes stratégiques du Schéma régional climat air énergie (SRCAE) sont :

- le renforcement de la densification des espaces environnant les axes de transport, dans les documents de planification locaux en particulier,
- favoriser la mixité fonctionnelle des zones urbanisées.
- renforcer la complémentarité des réseaux, la structuration de l'offre multimodale et le développement de l'intégration tarifaire. Le travail de restructuration des réseaux mené par Martinique Transport depuis trois ou quatre ans vise justement à renforcer la complémentarité des réseaux, voire les intégrer au sein d'un réseau global.

Le dernier document cadre important par rapport aux objectifs en matière de report modal des transports collectifs, c'est la programmation pluriannuelle de l'énergie. La Martinique s'est fixé les objectifs suivants pour 2023 :

- En matière d'évolution de la mobilité, augmenter la part modale des transports collectifs et des modes actifs à 25 %. En 2014, la part de marché des transports collectifs était de 9% et est estimée actuellement autour de 15 %. Le projet pourrait permettre d'arriver à 20%. Pour arriver à 25%, il s'agira sans doute d'initier une



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 30 avril 2021 – Concertation par Zoom

réflexion de type plan de déplacement mettant en œuvre d'autres leviers de report modal ;

- En matière d'énergie, diminuer la consommation d'hydrocarbures dans les transports terrestres de - 19%. Le projet d'extension du TCSP va être un projet contributeur aux objectifs de la PPE.

Mme CHAIGNEAU rappelle les actions en cours en matière de transport public. A partir des années 2006, des réseaux ont été progressivement constitués par les autorités organisatrices en place à l'époque, au Centre puis au Sud, avec des tarifications et des organisations propres. Les édilités ont décidé dans les années 2010 de créer Martinique Transport, autorité organisatrice de transport unique à l'échelle de la Martinique ; créée en 2017, elle s'est vu transférer l'ensemble des contrats en 2018. L'objectif est de faire converger l'ensemble des réseaux vers un réseau unique en termes d'organisation, de structuration et de tarification.

M. Yves BUSSY formule une question reçue par un internaute : "A quand le fameux mur de protection antibruit pour la partie du parcours autoroute qui longe la Cité Dillon Nord pour protéger les résidents ?".

M. Marc MONGIS répond que ce projet des Extensions du TCSP est aussi l'occasion de recenser tous les retours sur les aspects consécutifs à la mise en service du BHNS. Indépendamment du TCSP, la plupart des infrastructures qu'il suit sont très utilisées. Le BHNS ne suscite pas énormément de bruit à lui tout seul : c'est un mode de transport qui passe à des fréquences relativement espacées et avec un moteur hybride (peu bruyant). Toutefois, la problématique du bruit sur l'autoroute, avec le trafic automobile intense existe bien évidemment. La CTM la prend en compte en faisant un certain nombre d'études pour relever ces niveaux sonores pour voir comment les réduire avec, soit des murs, soit des modifications de revêtement pour réduire, à défaut d'éviter, la gêne. Il est possible aussi d'imaginer que le recours à l'utilisation du Transport en commun en site propre va permettre d'avoir plus de personnes se déplaçant avec le BHNS et à terme, moins de voitures. Ce peut-être une forme de réduction de l'impact du bruit.

M. Yves BUSSY relaie une autre question sur la possibilité de créer une large voie cyclable comme dans les pays nordiques.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 30 avril 2021 – Concertation par Zoom

Mme E. CHAIGNEAU indique que c'est un sujet en cours d'étude et de réflexion qui n'est pas totalement abouti. Pour l'instant, l'objectif était plutôt, dans les zones interurbaines, de créer des aménagements qui convergent vers les stations. En revanche, sur les secteurs urbains comme la traversée du Lamentin, le projet inclue également la réalisation d'une voie cyclable continue entre le pôle d'échange de Mahault et Place d'Armes, éventuellement un peu plus loin jusque Mangot-Vulcin ; celle-ci serait toutefois déconnectée de la voirie utilisée pour le TCSP.

Mme CHAIGNEAU précise également que les vélos pourront entrer dans le TCSP, mais sans doute avec des limitations horaires (pas aux heures de pointe).

Mme CHAIGNEAU poursuit la présentation du projet en insistant sur l'importance de coordonner le projet de TCSP avec les politiques urbaines.

Le projet pensé à l'échelle de la Martinique est en cohérence avec l'organisation générale du territoire. L'organisation urbaine et économique est pour l'instant majoritairement orientée vers le centre de la Martinique, avec une population très diffuse, des emplois encore très centrés sur Lamentin, Schoelcher et Fort-de-France qui génèrent des flux très importants sur la partie centrale. Ce projet est donc au centre des difficultés de circulation avec l'objectif d'être très attractif en heure de pointe, où cette congestion est présente.

Ce projet se doit aussi d'être en cohérence avec les projets de développement urbain. Le projet TCSP semble être parfois vécu comme un concurrent d'un projet de développement économique, alors que, justement, les projets doivent être montés et étudiés ensemble pour que le transport soit vraiment un élément positif et structurant du projet urbain dans le cadre des politiques de développement durable.

Sur les trois extensions du TCSP, il y a un certain nombre de projets en cours ou à venir :

- au Sud, le projet de Maupeou, déjà très avancé et abouti, quasiment au terminus du TCSP sur l'extension sud à Rivière Salée. Il faudra donc travailler les cheminements entre Maupeou et le terminus TCSP.
- le projet de ZAE inscrit au PLU de Rivière Salée à Petit-Bourg ; c'est également le terrain où le projet du TCSP souhaite installer une unité de parc relais. Ces projets pourraient vivre ensemble parce que le parc relais n'occupe qu'une petite place de la parcelle réservée au projet du PLU (8hectares). Il s'agit donc pour les porteurs du projet de travailler avec les communes pour que tous ces projets soient en synergie.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé *30 avril 2021 – Concertation par Zoom*

- à l'Ouest, au niveau de Batelière, il y a également un projet à vocation touristique et commerciale. Il faut que ce projet et le projet de TCSP (câble ou BHNS) soient étudiés et fonctionnent ensemble.
- Le projet Cœur de ville au Lamentin, qui est au stade embryonnaire (Diagnostic territorial). C'est un projet ambitieux qui intègre d'ores et déjà le projet de TCSP.
- Le projet de la Pointe Simon dans la continuité de ce qui a déjà été fait. Ce projet est bien pris en compte dans le projet Câble.

Mme CHAIGNEAU indique que le projet tel qu'il est conçu actuellement va faciliter l'accès aux zones d'activités et à l'emploi. Près de 15.000 emplois sont desservis à moins de 500 mètres d'une station de TCSP à terme. Il va permettre également de relier les zones d'activités entre elles et aux centres villes des communes concernées.

L'extension Sud desservirait la zone industrielle de Champigny, les zones industrielles et d'activités de Cocotte, le carrefour de Génipa, les zones d'activités économiques qui sont en projet à Rivière Salée ; elle traverserait le bourg de Rivière Salée pour desservir la zone d'activité de l'Espérance et Maupeou, moyennant un cheminement adapté. Cette extension Sud relaie toutes les zones d'emploi et de commerces. En revanche, la population est relativement plus diffuse d'où l'objectif du projet de bien connecter l'ensemble des lignes de transports aux stations TCSP.

L'extension Est desservirait la ZI La Lézarde, Place d'Armes et Mangot Vulcin. Sur cette variante préférentielle de tracé, le projet dessert l'ensemble des équipements majeurs du Lamentin. Ensuite, elle traverse une zone relativement rurale où seraient implantées deux stations dont la localisation n'est pas encore bien définie. Au Robert, seront desservies les centralités de la commune : Mansarde, le centre-bourg et le secteur du centre commercial Océanis. Sur ce dernier site seraient installés le terminus du TCSP et un pôle d'échanges multimodal avec une gare routière et un parc relais relativement important puisque ce site terminus drainerait l'ensemble des flux venant du Nord Atlantique.

Concernant l'Ouest, le projet Câble desservirait les zones commerciales de Bellevue, les commerces et les logements de Batelière, le quartier de Madiana, le secteur de Fond Lada, le campus universitaire, le quartier de l'Enclos et, enfin, Fond Bernier. Pour la solution BHNS, le tracé reste sur la RN2, pertinent uniquement pour les équipements qui se trouvent le long de la RN 2, avec un terminus à Madiana.

Le projet peut être aussi un vecteur de qualité urbaine et de modernité. Il s'agira d'insérer le TCSP dans les territoires traversés en les valorisant. La création de pôles d'échanges et de



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé *30 avril 2021 – Concertation par Zoom*

stations va créer de nouveaux points d'entrée visuels dont il faudra soigner la conception. Par ailleurs, des zones rurales sont traversées : le respect des paysages et des espaces agricoles et ruraux traversés sera également très important.

Ce projet s'inscrit dans la transformation en cours du transport en Martinique, avec la réorganisation progressive du réseau mise en place actuellement par Martinique Transport. L'objectif : harmoniser les tarifications, mettre en place une billettique unique, des systèmes digitaux fluides qui permettent des achats en ligne, etc. Que le transport renvoie une image moderne et attractive pour l'ensemble de la clientèle. Dans cette optique, la solution câble pourrait être attractive du point de vue touristique également.

Pour conclure, Mme CHAIGNEAU indique qu'un certain nombre d'enjeux et de points d'attention sont notés et seront pris en compte dans le cadre des futures études de conception à venir. Il s'agit de profiter du projet de TCSP pour améliorer l'attractivité et l'accessibilité des zones d'activités, respecter l'économie agricole et la pérennité des exploitations et permettre un développement du territoire qui repose sur une mobilité durable, c'est-à-dire que le projet soit l'occasion de changer un peu les pratiques et les comportements de déplacement.

M. Yves BUSSY remercie Mme CHAIGNEAU pour son exposé technique et propose de poursuivre avec les nouvelles questions reçues. L'une d'entre elles concerne le rôle de l'Etat et son droit de regard.

Mme STETBERG, DEAL, indique que l'Etat intervient notamment pour s'assurer de la bonne prise en compte et la compatibilité des différents documents d'aménagement du territoire (PLU, SCoT, etc). Le rôle de l'Etat est de vérifier que tous les aménagements restent cohérents avec les grands projets qui sont déjà prédéfinis. Différents services y participent pour s'assurer de la préservation des espaces naturels et agricoles, la prise en compte des impacts environnementaux, la prise en compte des modes doux, etc.

M. Yves BUSSY relaie une autre question : " Quand prévoit-on de faire le plan de mobilité obligatoire qui remplace le PDU ? "

Mme R. LEBEL répond qu'il n'est à ce jour pas encore programmé mais qu'il devrait être lancé dans la perspective de certains renouvellements de contrats de délégation de service public.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 30 avril 2021 – Concertation par Zoom

M. Yves BUSSY formule une autre question d'internaute : "Le plan de mobilité dans le centre n'étant pas fait, peut-on considérer que l'investissement répond à une vraie problématique de déplacement urbain entre Case Pilote et Rivière Salée? Existe-t-il d'autres données chiffrées pour évaluation et orientation des choix à opérer?"

Mme E. CHAIGNEAU estime que la question porte aussi sur l'intérêt d'avoir une politique de déplacement globale au-delà du volet transport collectif. Toutefois, le report modal souhaité répond à des exigences mondiales de préservation de l'environnement. Il revient à Martinique Transport de mener cette réflexion PDU pour identifier l'ensemble des actions susceptibles de faire évoluer les comportements de mobilité et le partage modal : c'est assez long, il faut environ deux ans pour conduire cette démarche. Travailler sur l'attractivité du transport avec le projet des Extensions aura un impact très important en termes de report modal mais cela ne suffira pas pour atteindre les objectifs fixés. Il faut travailler sur les autres éléments de la mobilité, comme le stationnement, les modes actifs, etc. Il sera utile à relativement court terme de lancer cette démarche qui manque un peu.

M. Yves BUSSY relaie une question sur les perspectives d'emplois créés avec ce projet d'extension.

Mme R. LEBEL répond que tout dépendra de l'exploitation qui sera mise en place. La conception et les travaux de ce projet d'extension vont s'accompagner d'une vision de ce que sera l'exploitation, mais il est un peu tôt pour se prononcer d'ores et déjà.

M. Yves BUSSY relaie une autre question sur l'accessibilité, l'égalité et la parité hommes femmes en termes de sécurité. La gente féminine est plus particulièrement la cible d'agressions observées sur le réseau.

Mme R. LEBEL rappelle que Martinique Transport n'a pas de compétence en matière de police des transports. Toutefois, dans les aménagements réalisés, sont intégrés des systèmes de vidéosurveillance. En termes de sécurité pour les usagers, cela dépasse largement le cadre des compétences de Martinique Transport.

M. Yves BUSSY fait part d'une question concernant les maisons situées au lotissement Les



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 30 avril 2021 – Concertation par Zoom

Hauts de Madiana : seront-elles impactées par l'extension du TCSP et par là même, est-il prévu des expropriations ?

Mme E. CHAIGNEAU répond que les études sont à un stade très amont et qu'il n'est pas possible pour le moment d'avoir une vision très précise des emprises exactes pour l'installation du futur aménagement. Ce type de projet a forcément des impacts fonciers. En revanche, la feuille de route pour les études est de limiter au maximum ces impacts, en particulier sur le bâti. Dans l'année à venir seront menées les études qui porteront justement sur l'insertion fine du projet.

M. Yves BUSSY poursuit avec une question sur l'accessibilité. Cette dernière sera-t-elle améliorée pour les piétons dans un rayon de 500 mètres ?

M. M. MONGIS indique que les projets de transport en commun en site propre ou des transports par câble aérien aménagent une partie des zones traversées. L'objet de ces aménagements n'est pas d'abord de réaménager complètement jusqu'à une très grande distance tous les sites traversés. Sur la question de l'accessibilité, tous les aménagements qui sont faits pour ce projet TCSP sont totalement compatibles et conformes aux réglementations d'accessibilité pour tous, que ce soient les personnes à mobilité réduite ou ayant des difficultés visuelles ou auditives.

Dans les travaux précédents, il y a toujours eu une réorganisation des zones urbaines proches, en concertation étroite avec les communes traversées pour que les aménagements soient compatibles et coordonnés le mieux possible. Ces projets, en plus de transformer le paysage en termes d'accessibilité aux zones d'activités, aux zones de loisirs, ont aussi un impact très concret dans la proximité immédiate de toutes les zones traversées.

M. Yves BUSSY relaie la question d'un internaute : "Martinique Transport va s'investir dans les plans de mobilité interentreprises, obligation légale?"

Mme R. LEBEL répond que ce sont des sujets en cours de réflexions avec plusieurs entreprises et organismes. Mais il n'y a pas encore de plans aboutis.

M. Yves BUSSY relaie une autre question : "Est-il utile de créer des voies supplémentaires pour faire passer le TCSP alors que le martiniquais est marié avec son véhicule."



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 30 avril 2021 – Concertation par Zoom

M. M. MONGIS indique que ce qui est recherché c'est de rester le plus souvent sur les emprises existantes pour diminuer au maximum l'impact sur l'existant. L'idée de basculer de façon immédiate, sur des endroits où il y a deux fois deux voies de circulation automobile, en dédiant simplement deux de ces voies au transport en commun en site propre pourrait être une solution. Dans le cas de figure actuel, c'est compliqué parce qu'il faudrait que le transport soit immédiatement capable de permettre à toute la population de se déplacer jusqu'à la porte de leur maison. Il faudrait que ce basculement puisse être très, très rapide. Cela n'est pas encore possible. La solution qui est plutôt étudiée, c'est d'aménager ces transports en commun en site propre ou en câble, tout en maintenant au maximum la circulation routière. Toutefois, la possibilité de supprimer des voies de circulation est aussi envisagée, notamment dans le bourg de Rivière Salée.

M. Yves BUSSY fait part d'une question concernant la mise en place à terme d'un site internet sur lequel les usagers pourront indiquer les points à améliorer ?

M. M MONGIS répond qu'il existe d'ores et déjà le site de la concertation qui permet de prendre connaissance au maximum du projet et de faire part de propositions argumentées. Toute cette information permettra de faire une synthèse des propositions pour que les élus arrêtent une solution de planification et de mise en œuvre. Sur les phases de fonctionnement, d'exploitation de ce transport en commun ou BHNS, ce sera plutôt un volet dédié à Martinique Transport qui est l'autorité organisatrice des transports.

M. Yves BUSSY relaie une demande de précision d'un internaute quant à la date exacte de mise en service.

Mme E. CHAIGNEAU précise que le projet en est actuellement à la phase de faisabilité. Il faut compter encore six ans pour la mise en service : trois années d'études, une année de procédures et d'autorisation environnementale et ensuite à peu près deux années de travaux. Les premières mises en service devraient intervenir vers 2027.

M. Yves BUSSY relaie un questionnaire sur les points à améliorer sur le TCSP actuel.

M. M MONGIS répond que la première tranche de TCSP déjà mise en œuvre, est très riche



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé *30 avril 2021 – Concertation par Zoom*

d'enseignements. Plusieurs organismes effectuent des observations régulièrement : Martinique Transport, la Régie des Transports de Martinique sur l'exploitation et la CTM sur les infrastructures routières et la voirie. Beaucoup de concertation est faite pour pouvoir maintenir et améliorer le réseau. Par exemple, en ce moment, une série de rénovations de portions d'enrobés sur le circuit du BHNS est en cours. Le retour d'expérience montre des difficultés liées au vandalisme où il y a des dégradations volontaires de feux qui conduisent à des difficultés de fonctionnement ou de priorisation pour le passage du BHNS. Toutes ces données récoltées sont précieuses pour les extensions à venir et même sur le câble. Il y a aussi des retours d'expérience de ce qui a été mis en service en France, à l'étranger, dans des zones proches de la Martinique, du point de vue sismique, notamment. La solution câble peut permettre d'avoir un minimum d'emprise au sol. La traversée de l'avenue Maurice Bishop a été riche d'enseignements aussi du point de vue technique, du point de vue de la réalité sociale aussi. Automatiquement, ces travaux ont un impact sur le réaménagement urbain ; une fois que le TCSP passe même les habitants et les particuliers, ont une nouvelle vision de chez eux, réorganisent leur habitat ou leur commerce.

M. Yves BUSSY relaie une autre question : « des travaux sont-ils prévus avec MadininAir pour faire des analyses et des modélisations des évolutions du fait du report modal de la voiture vers le TCSP ?

M. M. MONGIS indique qu'il y a un certain nombre de prélèvements qui sont faits sur toute la Martinique, notamment dans les zones les plus denses. La CTM collabore souvent avec MadininAir, ne serait-ce que pour positionner des stations. Depuis la mise en service du TCSP en 2018, il n'y a pas eu pour l'instant une année pleine de fonctionnement stabilisé, permettant de comparer la situation actuelle avec la situation antérieure. Ces mesures seront poursuivies pour obtenir des données comparatives.

Avec les comptages, il y a la possibilité d'évaluer les évolutions en termes de nombre de véhicules et d'impacts.

M. Yves BUSSY rapporte une inquiétude d'un internaute quant à l'adaptation du projet face au changement climatique (choix du couloir du TCSP proche de la mer sur le Malécon par exemple).

M. M. MONGIS indique que toutes les infrastructures répondent aux besoins de déplacements qui permettent de relier certaines zones à certaines zones. Sur le volet de la



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé *30 avril 2021 – Concertation par Zoom*

houle cyclonique, les données sont anticipées très largement avec Météo-France. Il peut y avoir une interruption du service sur ce tronçon, mais de façon très rare et très anticipée. Plus généralement, les paramètres naturels sont bien sûr pris en compte ; les infrastructures sont conformes aux normes en vigueur : parasismiques et paracycloniques. Du point de vue du vent, la réglementation qui s'applique peut être améliorée et va évoluer dans le futur. Ce sera anticipé dans les études en prenant des conditions plus strictes. C'est ce qui est fait pour d'autres projets de la CTM.

M. Yves BUSSY demande à M. ALONZEAU de faire un point pour clôturer la réunion.

M. ALONZEAU rappelle que les transcriptions et l'enregistrement des réunions sont en ligne sur le site dédié. La première étape de la concertation se termine au 31 mai. Un rapport sera rendu fin juin. Les différentes questions vont faire l'objet de réponses plus fournies qu'en réunion dans un rapport final.

M. Yves BUSSY remercie l'ensemble des participants et rappelle les prochaines dates de réunion de concertation.