



Sommaire de la rencontre

LE PROJET GLOBAL

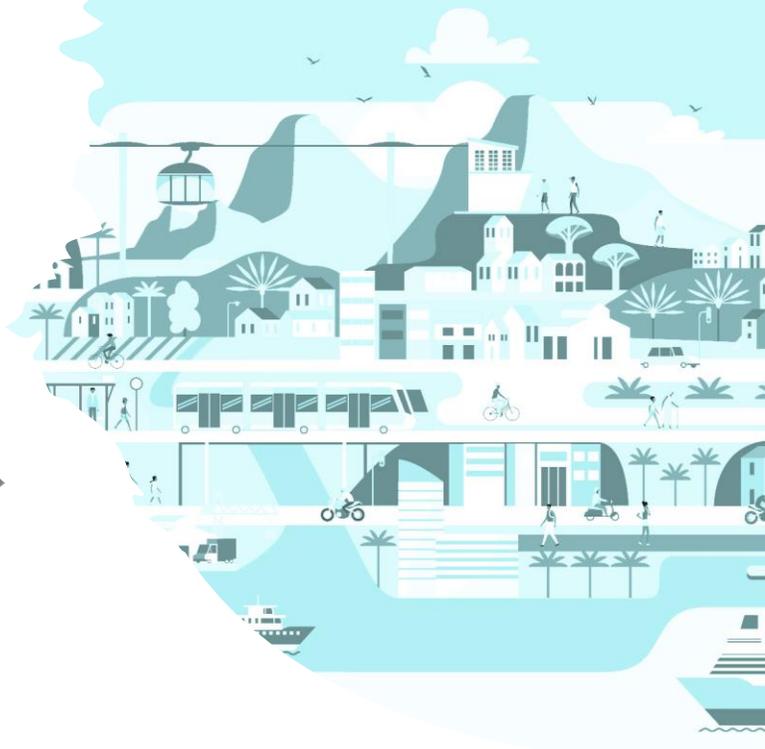
L'EXTENSION OUEST

EN BHNS

EN TRANSPORT PAR CABLE



LES LIGNES

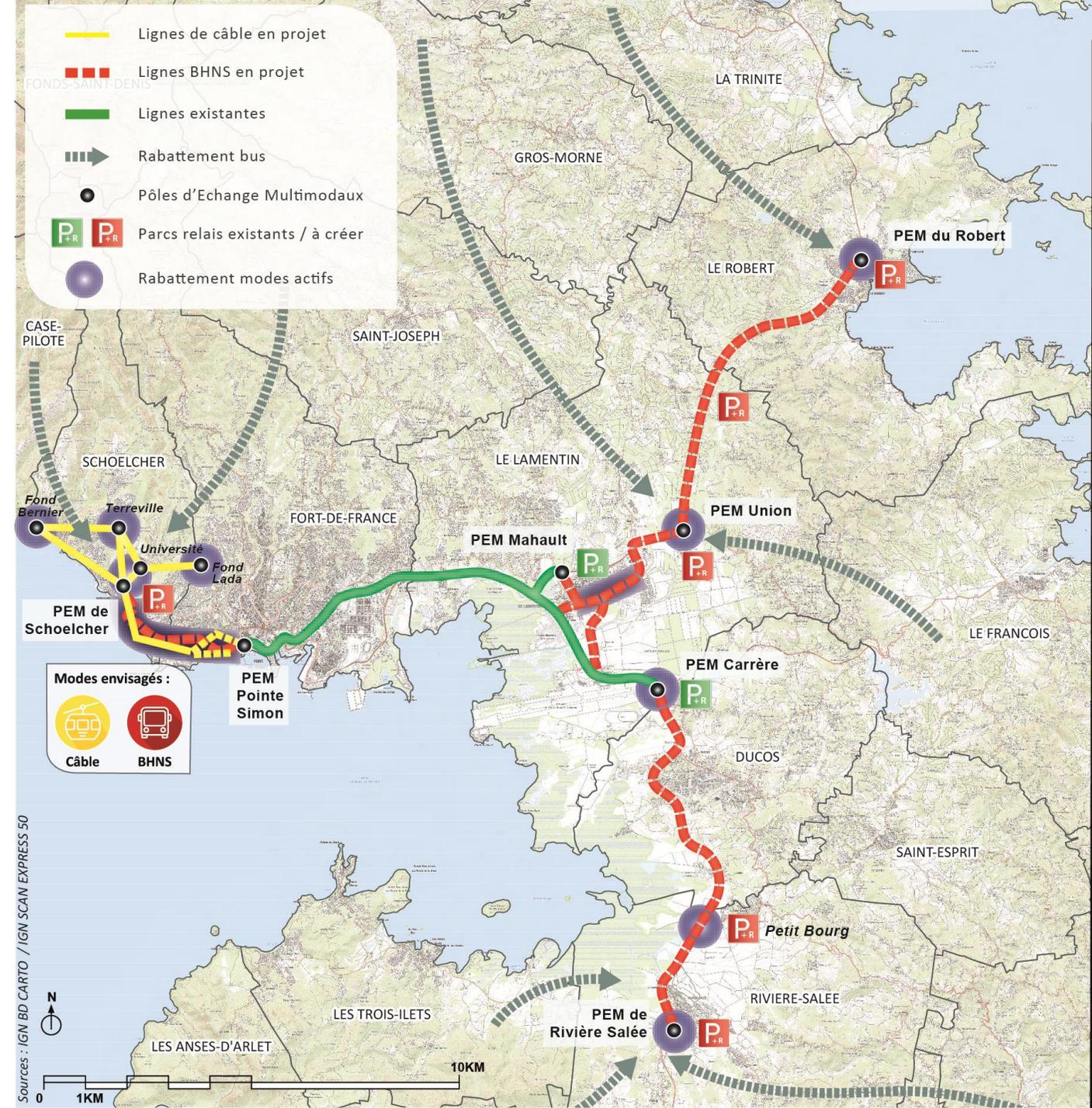


LE PROJET GLOBAL

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

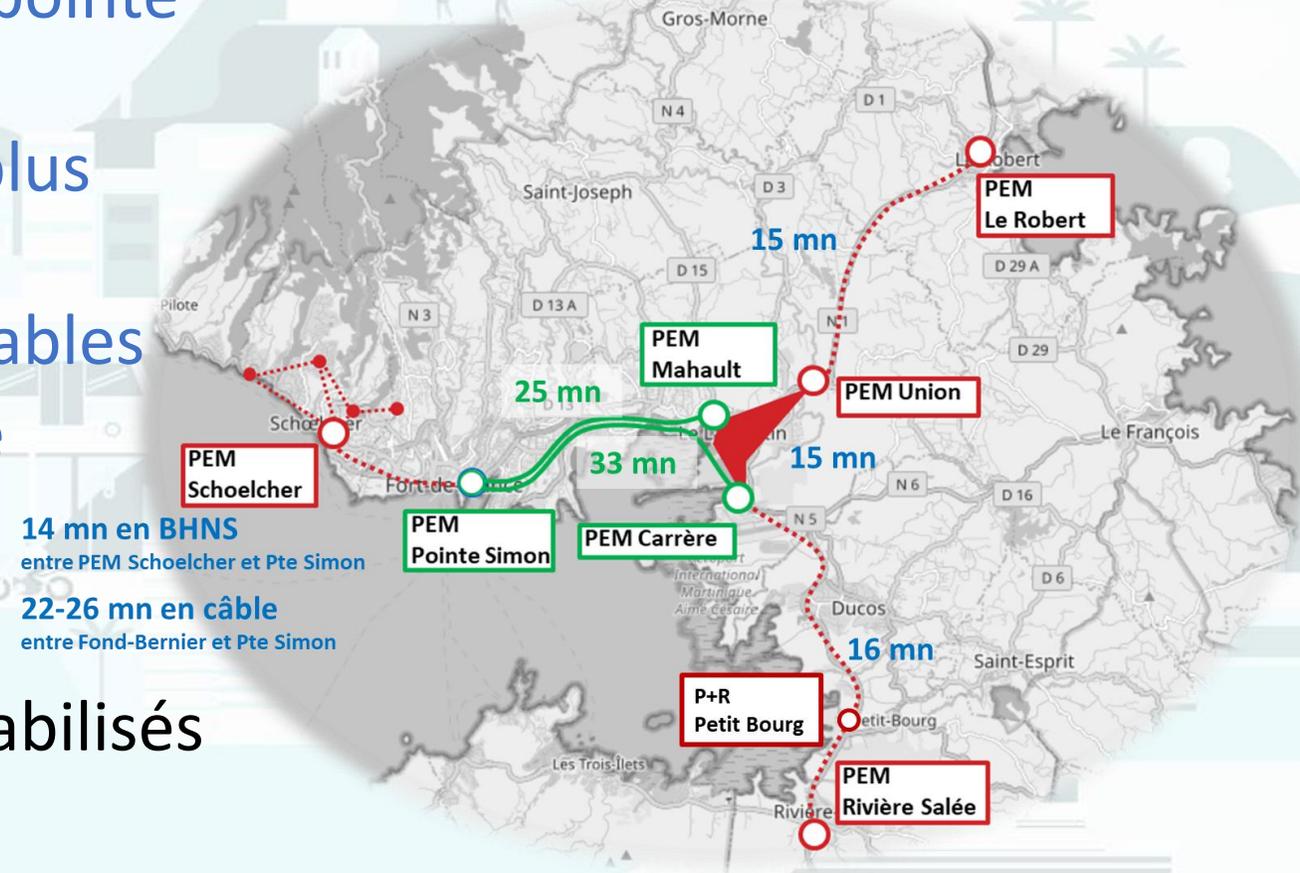
Un projet d'intermodalité

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



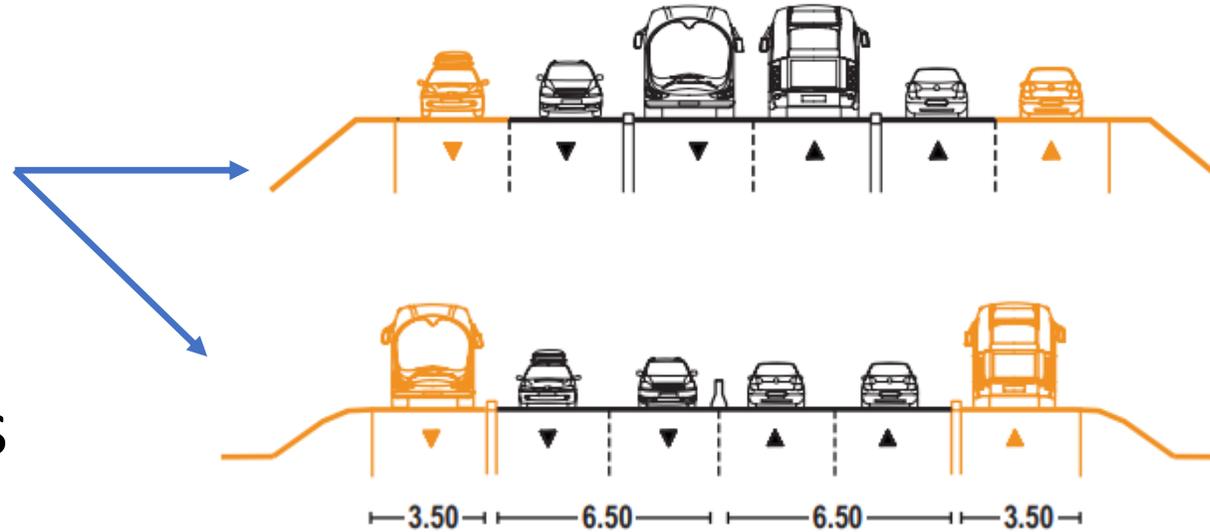
Un projet d'amélioration de la desserte structurante

- Un service de qualité :
 - Un bus tous les 10mn à l'heure de pointe sur les lignes TCSP
 - Une amplitude large de 5h à 20h (plus tard le week-end)
 - Des véhicules modernes et confortables
 - Un système de transport accessible
- Des temps de parcours améliorés et fiabilisés



Un projet d'aménagement (BHNS)

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

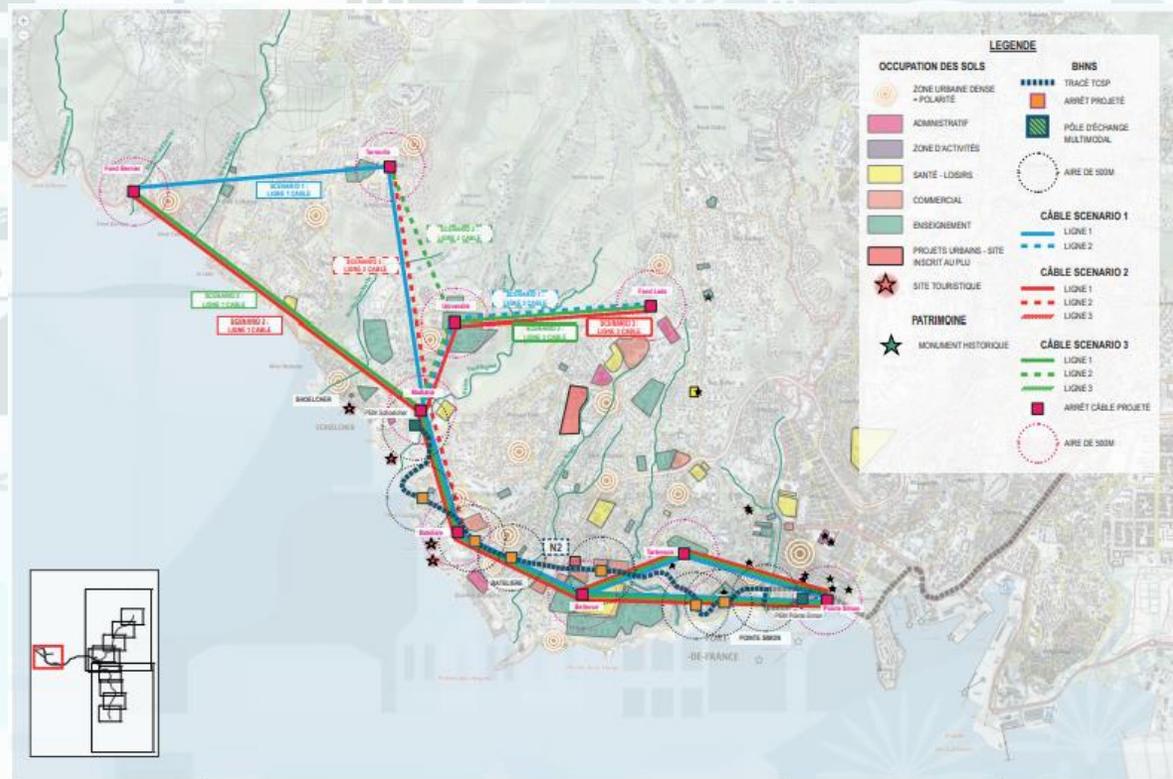


La spécificité de l'extension Ouest : 2 projets TCSP distincts envisagés

Un projet câble avec plusieurs scénarios de desserte envisagés



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



Le projet d'aménagement (TPC)

- Création de stations dédiées et accessibles
- Création de pôles d'échanges
- Implantation de pylônes



Le planning et les coûts du projet

- Des coûts d'investissement (infrastructures-stations-PEM, frais d'études et maîtrise d'ouvrage), hors foncier et véhicules entre 500 et 600 M€

- **Extension Est (12,8 km) : 220 M€ (travaux 180 M€)**

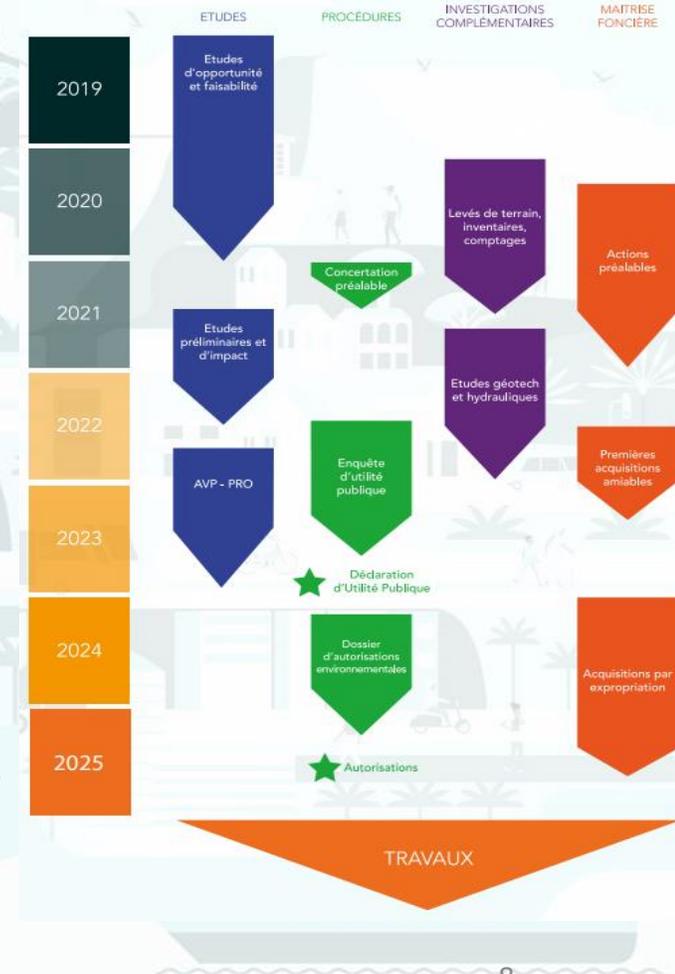
- **Extension Sud (9,3 km) : 210 M€ (travaux 165 M€)**

- **Extension Ouest**

- 60 M€ pour les 4 km par la RN2

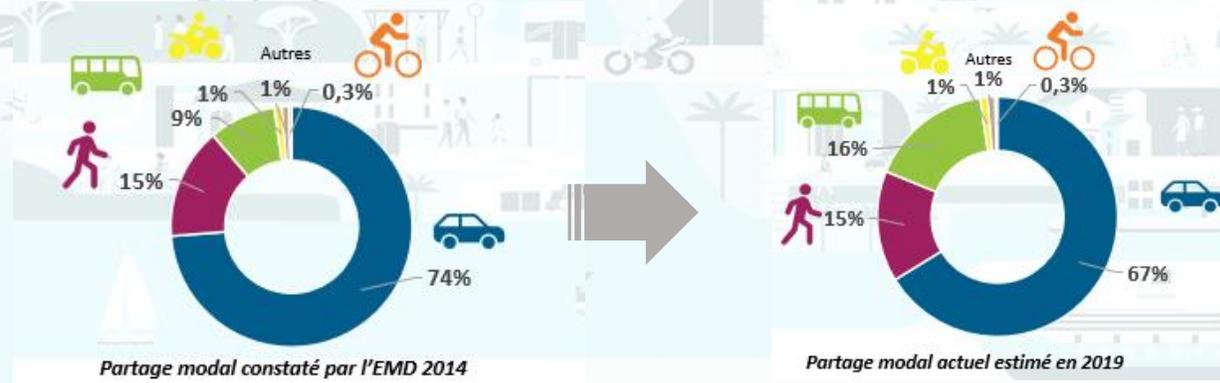
- 200 M€ pour les 10km par câble aérien

- Une mise en service échelonnée possible à partir de **2027**



Les effets du projet

- Le trafic attendu à l'horizon du projet global (2040):
 - + 10% de fréquentation des transports en commun
 - 23 000 voyageurs en heure de pointe du matin dans les TC (BHNS ou câble aérien à l'ouest)
 - Une part de marché des transports en commun à environ 20%



Objectif PPE :
25% de part
modale TC

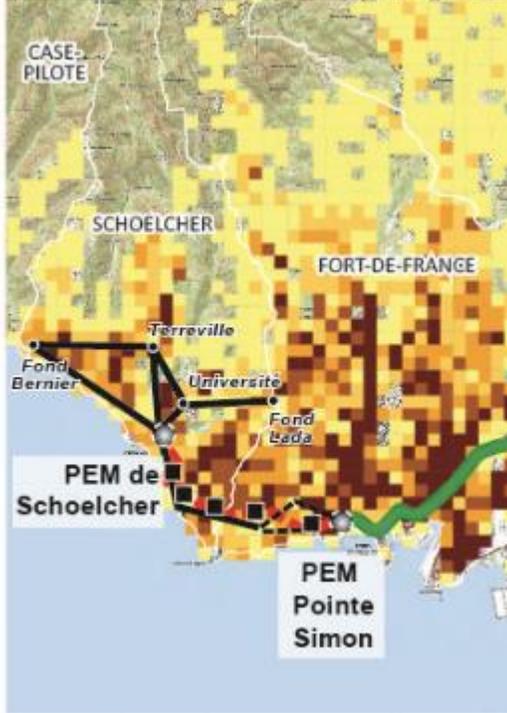
L'Extension OUEST

- Le territoire concerné
- La mobilité : demande et offre de déplacements

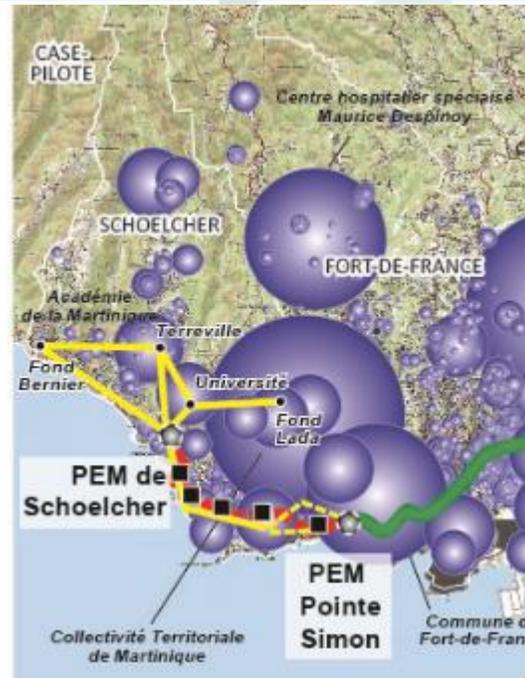


Extension Ouest : le territoire à desservir

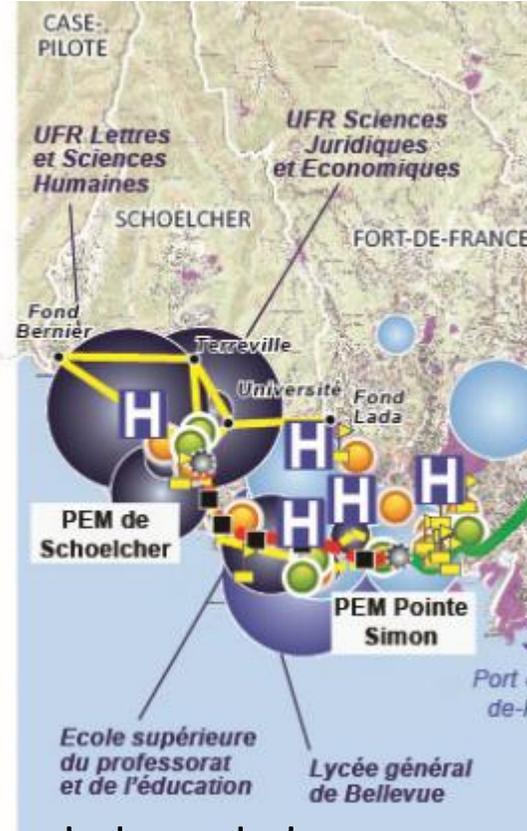
La densité de population en 2015



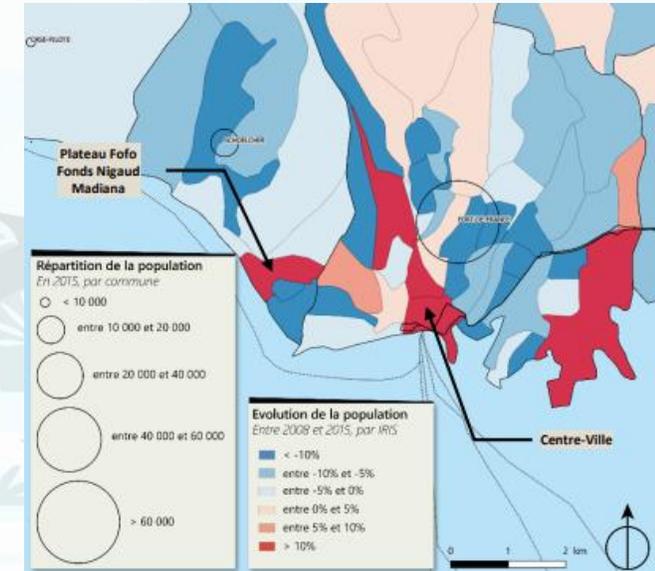
Les emplois en 2018



Les pôles générateurs de déplacement



L'évolution démographique entre 2008 et 2015



- Secteur très dense en population emplois et équipements, le long de la RN2 et dans les hauteurs

- Très fortes densités de population à Cité Ozanam (Schoelcher)
- Nombreux emplois et commerces le long de la RN2, gros pôle d'emplois public à Cluny
- Forte densité d'équipements scolaires et académiques le long de la RN2 (lycées Schoelcher et Bellevue, ESPE) et au-dessus de Madiana (Université des Antilles)

- Projets du territoire :

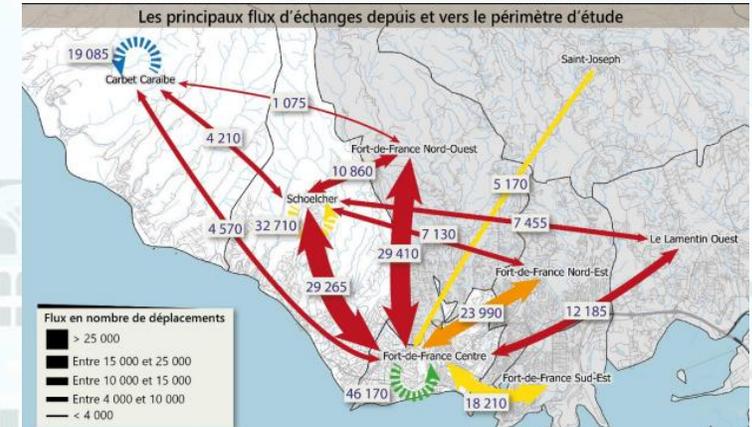
- Projet d'aménagement de la Batelière (hôtellerie)
- Projet d'aménagement de la Pointe-Simon (bureaux, commerces, hôtellerie)

La mobilité dans le corridor de l'extension Ouest

Schoelcher (EMD 2014)

- Des habitants très mobiles à Schoelcher (3,78 dép./jour/hab)
 - 3,33 dép./jour/pers sur le territoire de la CACEM
 - 2,75 dans le territoire de CAP Nord
 - 2,86 sur l'Espace Sud
- Davantage motorisés
 - 1,05 voiture/ménage à Schoelcher, contre 0,97 en moyenne en Martinique
- Des résidents davantage usagers de la voiture
 - 78% de leurs déplacements en voiture (contre 74% en moyenne en Martinique)
- Des échanges quotidiens élevés entre Schoelcher et Fort-de-France et de nombreux flux internes à Schoelcher

La demande de déplacements journalière



La demande de déplacements en heure de pointe du matin



La mobilité dans le corridor de l'extension Ouest

Besoins de déplacements internes au corridor (entretiens menés en 2019) :

- Connexion secteur de Terreville L'Enclos avec le centre-bourg (désenclavement du quartier, souhait d'une cohésion d'ensemble à l'échelle de la commune de Schœlcher)
- Desserte des établissements d'enseignement du secteur: campus universitaire de Schœlcher, lycées du secteur Bellevue et ESPE (ex-IUFM), collège de Terreville (aujourd'hui peu attractif du fait de son accessibilité routière)
- Liaisons entre les différents campus universitaires du secteur d'étude : campus de Schœlcher et de l'ESPE, en améliorant le service de transport offert aux étudiants ;
- Lien entre le campus de Schœlcher et le secteur de Cluny (accès centre-commercial et aux logements étudiants « chez l'habitant » pour pallier la liaison actuelle en bus ou à pied aujourd'hui difficile)

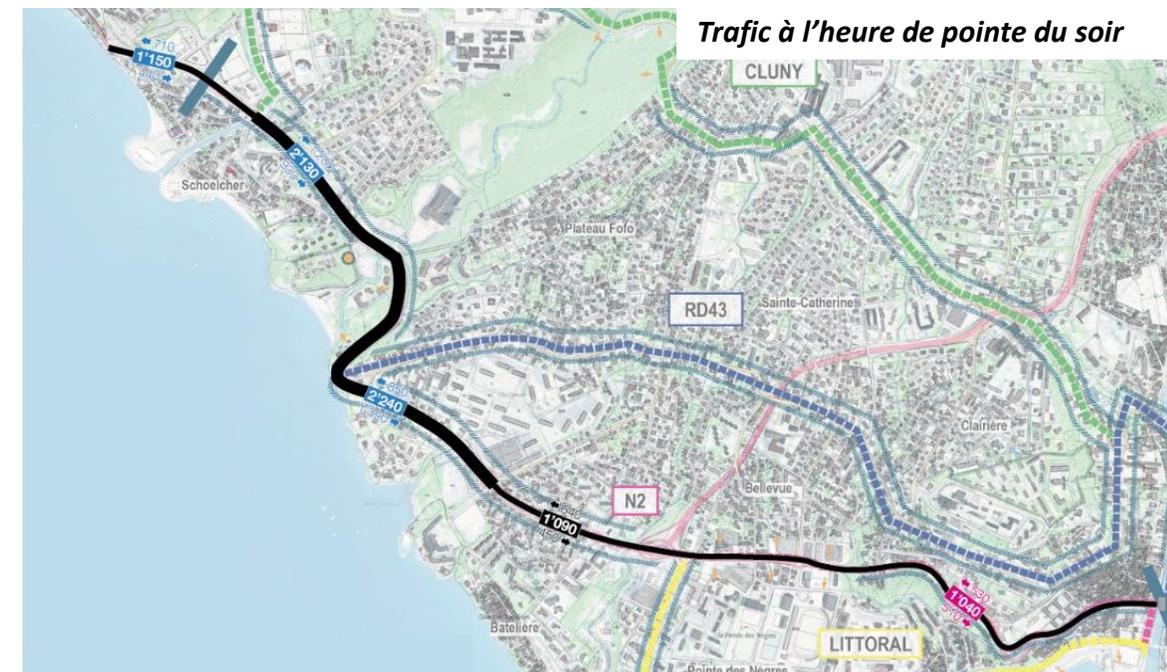
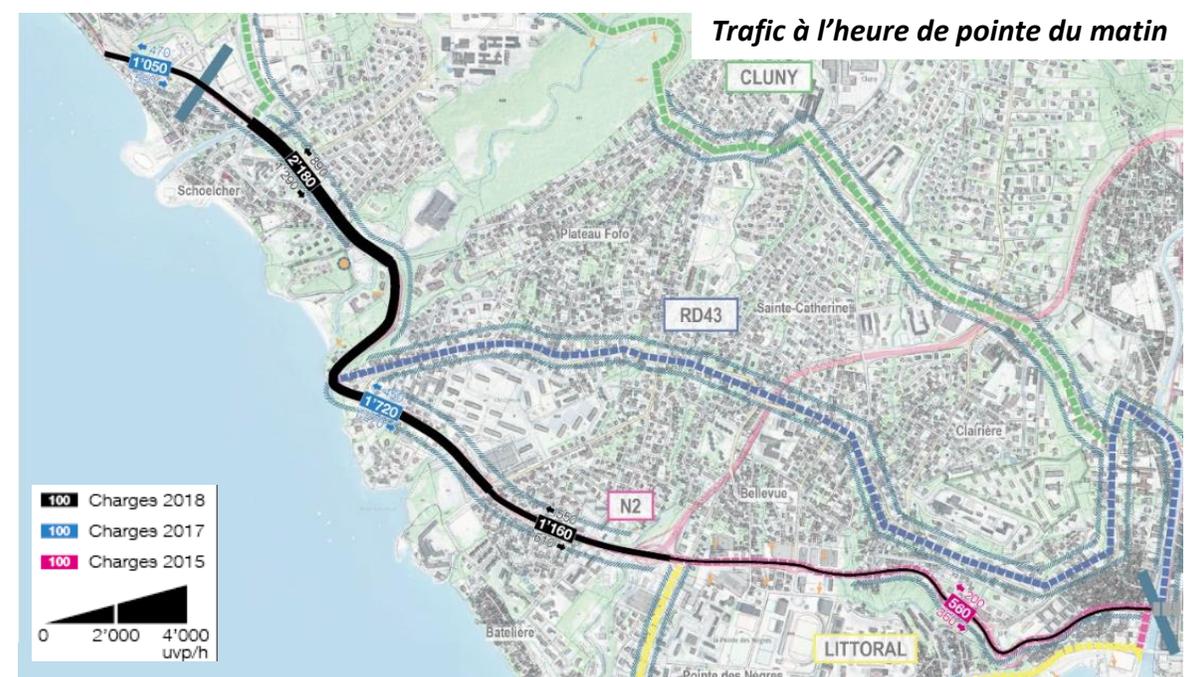
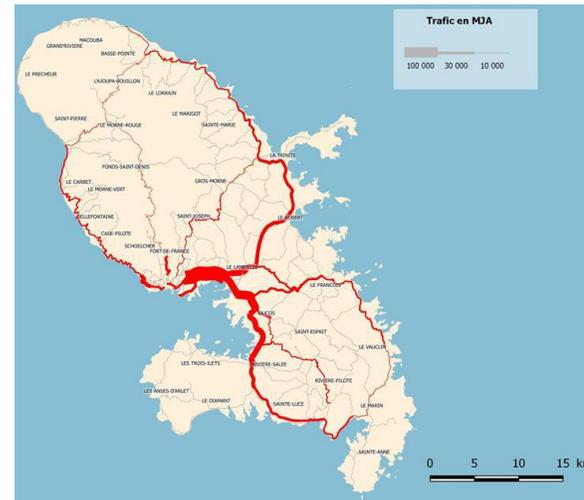
Entretiens d'acteurs 2019 (Etude Transport par câble)



Les trafics routiers sur l'extension Ouest

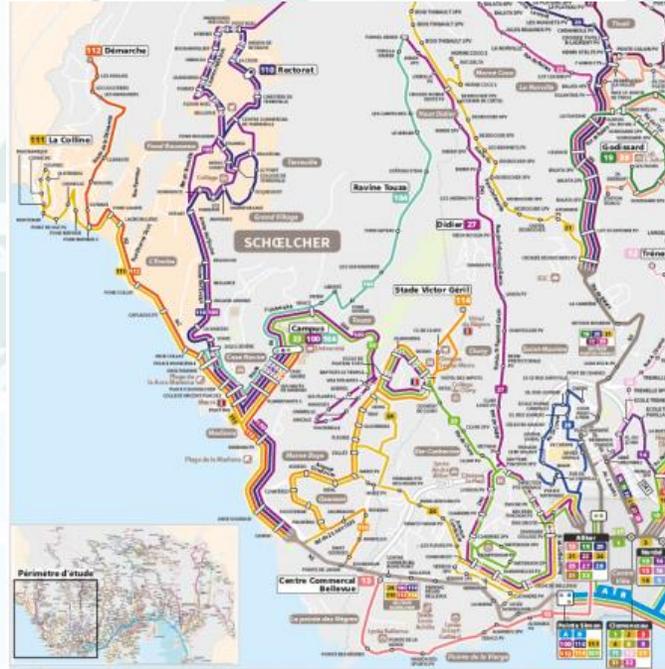
La RN2 collectrice des flux depuis le Nord-Caraïbe (Saint-Pierre, Carbet) et Schoelcher vers Fort-de-France

- Les trafics sont dissymétriques selon la période (pendularité des déplacements liés au travail) : le matin ils atteignent 1300 uvp/h à hauteur du bourg de Schoelcher en direction de Fort-de-France, et 900 en sens inverse.
- Trafics moyens journaliers de 35 000 uvp/j entre l'échangeur Madiana et le giratoire Batelière (2 sens confondus)



La mobilité dans le corridor de l'extension ouest : l'offre de transports collectifs

- Une desserte de Schoelcher et Fort-de-France Ouest assurée par le réseau centre



L'offre réorganisée sur le réseau Nord en 2019 puis 2021



- Une réorganisation des transports interurbains dans le Nord-Caraïbe au-delà de Schoelcher permettant les correspondances avec le TCSP au PEM Pointe-Simon
 - Lignes locales quartiers-bourgs dans toutes les communes
 - Lignes intercommunales (maillage)
 - Lignes interurbaines vers le TCSP à Pointe-Simon

L'Extension OUEST

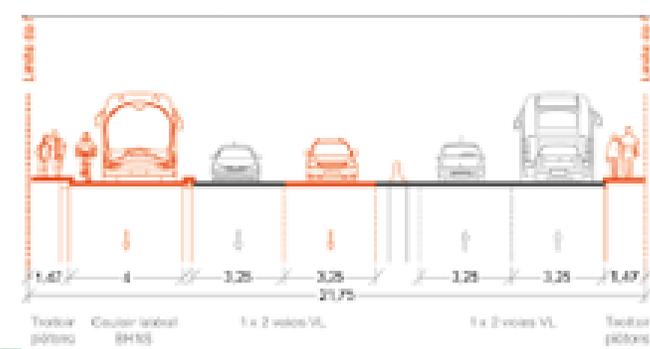
En TCSP routier de
type BHNS



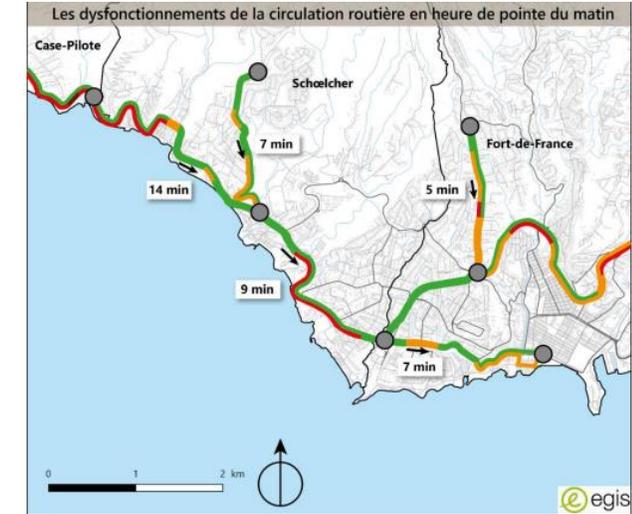
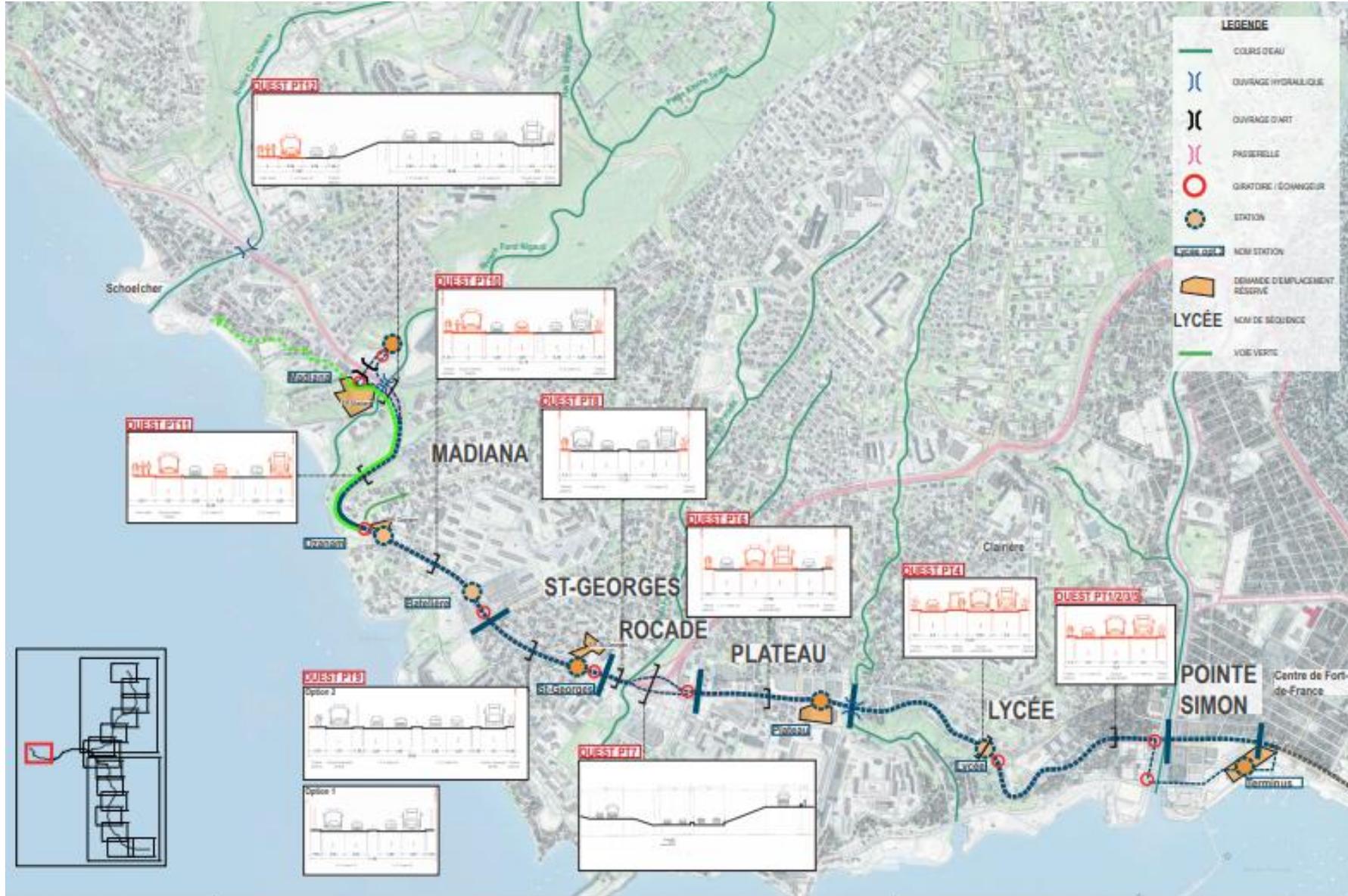
L'Extension Ouest en BHNS

De Pointe Simon au PEM du Schoelcher

- Impossibilité d'insérer un double sens BHNS
- Insertion optimisée selon les largeurs disponibles : pas d'aménagement, 1 voie site propre, 2 voies de site propre ponctuellement
- Régulation par feux pour favoriser le BHNS aux carrefours



L'Extension Ouest en BHNS



Dysfonctionnements de la circulation routière en heure de pointe du matin (7h à 8h)



L'Extension Ouest en BHNS

Temps de parcours = 14 mn
Vitesse commerciale = 14-15 km/h

De Pointe Simon au
PEM du Schoelcher

- Longueur : 4 km
- Stations : 5 ou 6
- Pôles d'échanges :
Schoelcher (secteur
Madiana)
- Parcs relais : dans le
PEM de Schoelcher



L'Extension OUEST

En Transport par
Câble aérien (TPC)



L'Extension Ouest en TPC

• Définition de 3 scénarios de desserte

Identification des besoins avec les acteurs

Analyse des besoins menée sur le territoire

+

Contraintes recensées (physiques, environnementales, urbaines, système de transport câble)



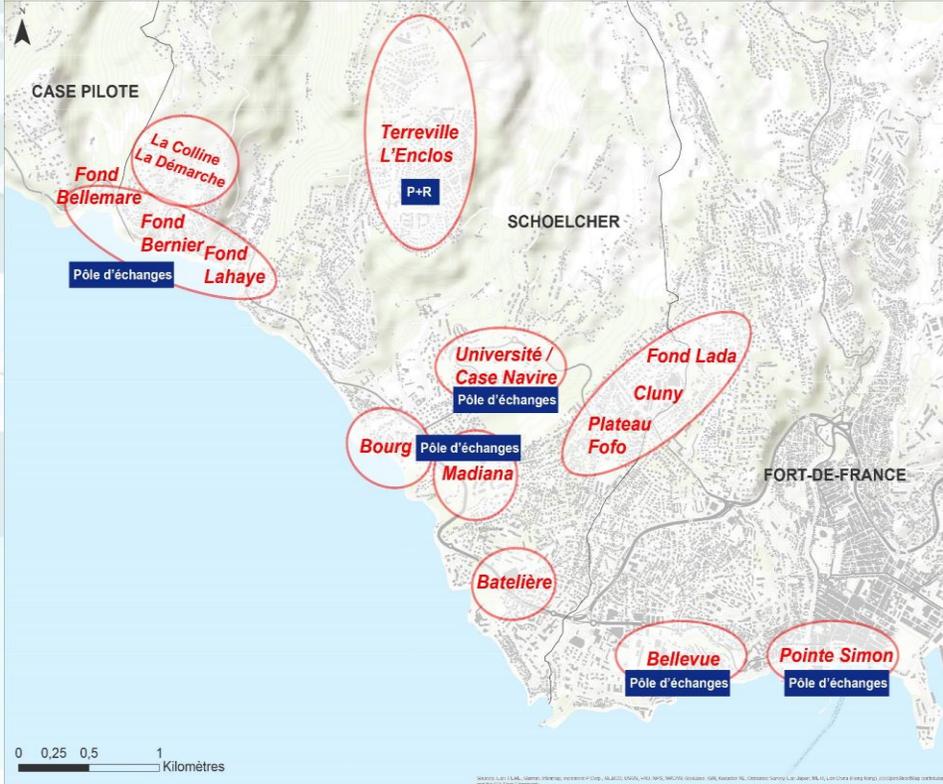
A



B



C



L'Extension Ouest en TPC

• Principales caractéristiques des scénarios de desserte

A

Scénario A

- 2 lignes et env. 9,4 km de ligne créés au total
- 9 à 10 stations (dont 4 terminus)*
- ligne 1 connectée au pôle multimodal de la Pointe Simon
- lignes interconnectées (hub) au niveau du secteur de Madiana



L'Extension Ouest en TPC

• Principales caractéristiques des scénarios de desserte

B

Scénario B

- 3 lignes et env. 9,6 km de ligne créés au total
- 15 à 16 stations (dont 6 terminus)*
- ligne 1 connectée au pôle multimodal de la Pointe Simon
- 2 lignes interconnectées (hub) au niveau de Madiana et 2 au niveau de l'Université



L'Extension Ouest en TPC

• Principales caractéristiques des scénarios de desserte

C

Scénario C :

- 3 lignes et env. 11 km de ligne créés au total
- 11 à 12 stations (dont 6 terminus)*
- ligne 1 connectée au pôle multimodal de la Pointe Simon
- 3 lignes interconnectées (hub) au niveau du secteur de Madiana



L'Extension Ouest en TPC

- **Les systèmes envisageables**

	Monocable	Bicable	3S
			
Cabines	6/12 pers	15/17 pers	30/35 pers
Capacité max	3 200 pphpd	3 500 pphpd	4 000 pphpd
Image	« cheap »	« cheap »	Plus urbain
Accessibilité	+	+	++
Gabarit	~7 m	~8 m	~11 m
Confort au vent	<80 km/h	<80 km/h	<120 km/h
Coûts relatifs	Base 100	~120	~180

Solution 3S privilégiée à ce stade (2 câbles supports des cabines et 1 câble assurant la traction)

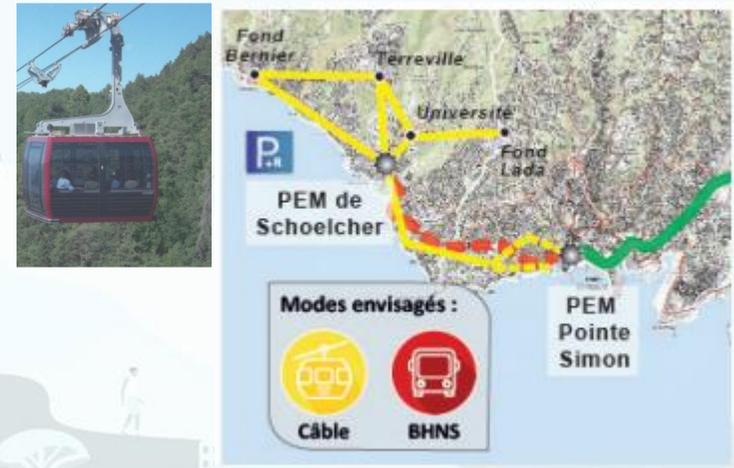
Avantages de cette solution :

- confort et accessibilité
- **meilleure tenue au vent avec une plus grande fiabilité du fonctionnement**
- plus faible impact sur l'environnement (urbain et naturel)
- image positive associée
- **évacuation des passagers par retour des cabines en station en cas de nécessité, plus adaptée à un mode de transport urbain**

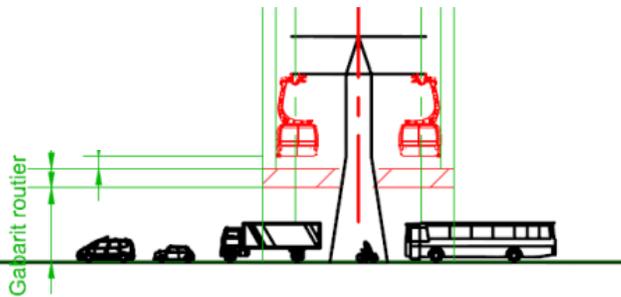
L'Extension Ouest en TPC

Contraintes spécifiques au mode câble :

- Tracé : rectiligne entre deux stations (tout angle nécessite l'implantation d'une station)
- Contraintes liées à la sécurité incendie



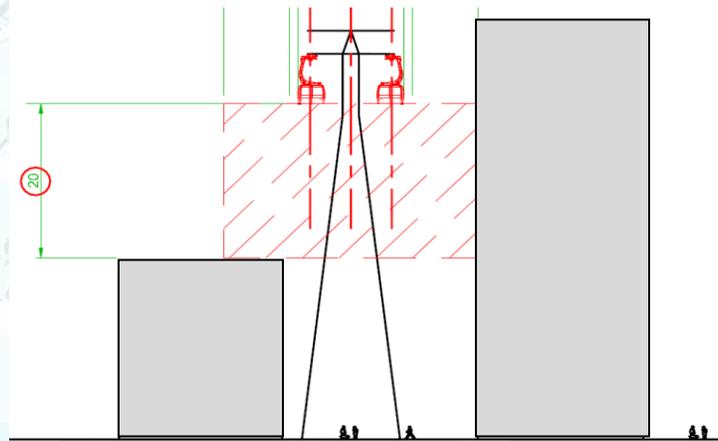
Vis-à-vis des voiries



Adaptables auprès des services du STRMTG si démonstration de sécurité

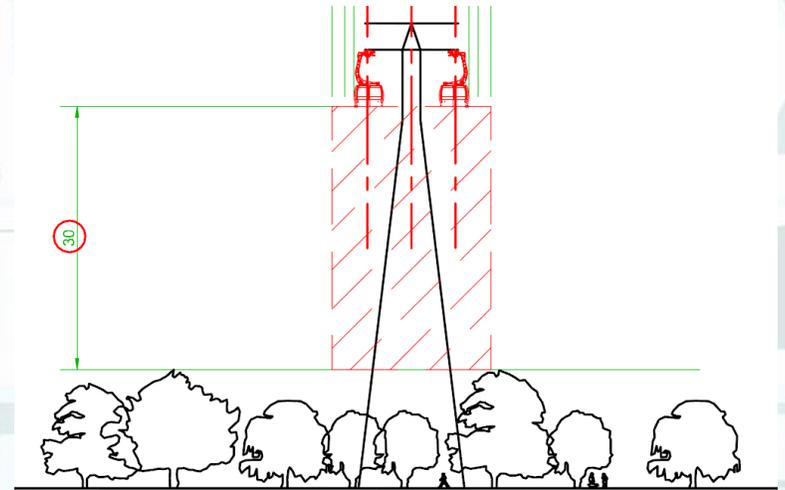
Voirie : ~7 m/rue

Vis-à-vis du Bâti



Bâti : 20m/toit ou ~8m/façade

Vis-à-vis des arbres / végétation



Forêt / végétation : + 30m

Les effets du projet à l'Ouest

Le projet câble desservirait :

- Les zones commerciales de Bellevue
- Les commerces et logements de la Batelière
- Le quartier de Madiana (Palais des Congrès, Pôle Emplois, etc.)
- **Le secteur de Fond Lada (Hôtel de la CTM, centre des impôts, zone commerciale de Cluny...)**
- **Le Campus universitaire de Schoelcher**
- **Le quartier de Terreville L'Enclos**
- **Le quartier de Fond Bernier**

11 320 hab. + 5 260 emplois + 5 740 scolaires
(au lieu d'enseignement)

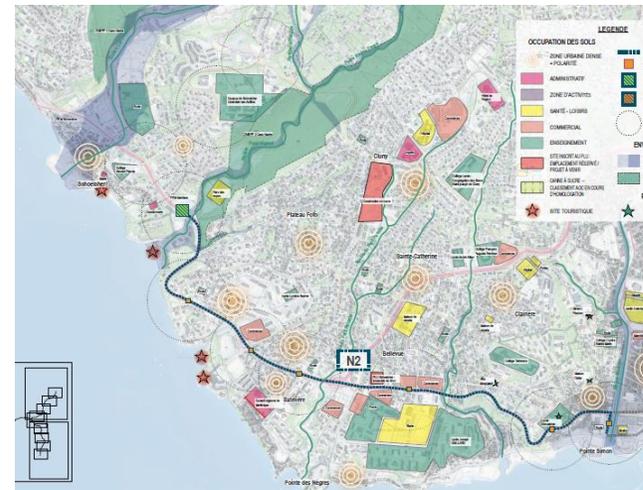
directement desservis (à moins de 500 m d'une station)

Base Scénario A = 22 300 P+E+S

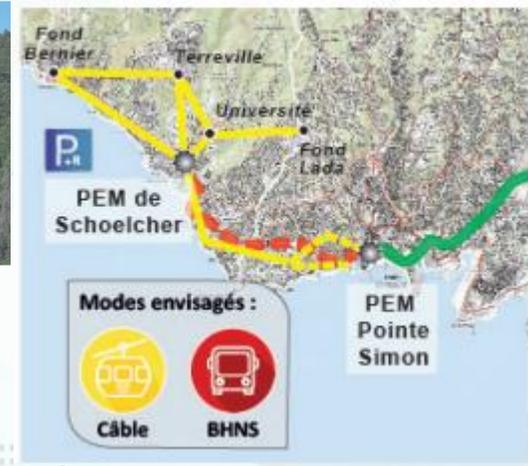
Le projet de TCSP routier (BHNS) qui suit la RN2 desservirait :

- Le lycée Schoelcher
- Les zones commerciales de Bellevue
- Les commerces et les logements de la Batelière
- Le quartier de Madiana (Palais des Congrès, Pôle Emplois, ...)

13 300 hab. + 3 220 emplois + 4 460 scolaires
(au lieu d'enseignement) **directement desservis (à moins de 500 m d'une station) = 21 000 P+E+S**



Les effets du projet à l'Ouest : atouts du TPC



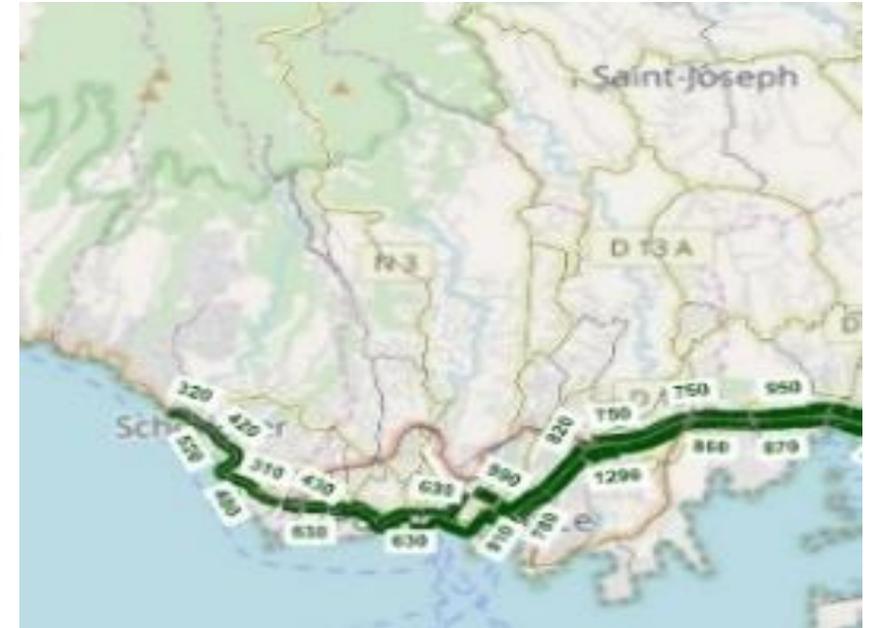
Les avantages spécifiques au mode câble :

- Permet de **désenclaver** des quartiers non atteignables efficacement en mode routier (plusieurs quartiers de Schœlcher, notamment situés sur les mornes)
- Pertinent dans **le franchissement d'obstacle**, diminuant détours et/ou acquisitions foncières
- **Performances transport** équivalentes ou supérieures au mode TCSP routier (capacité, vitesse commerciale, fréquences, consommation énergétique, émissions de GES...)
- **Attractivité** optimale, offrant un nouveau regard sur le territoire
- **Intérêt touristique**

Les effets du projet à l'Ouest : le trafic attendu

Le système BHNS transporterait :

- Environ 2 200 passagers à l'heure de pointe du matin
- Soit environ 18 000 voyageurs/jour



Le système câble transporterait (hypothèse du Scénario A) :

- Environ 3 000 passagers à l'heure de pointe du matin
- Soit environ 25 000 voyageurs/jour

