



TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

Compte rendu détaillé

28 avril 2021 – Fort-de-France

M. Yves BUSSY souhaite la bienvenue à tous et présente le nouveau dispositif de la consultation en distanciel compte tenu des conditions sanitaires. Il présente également les différents intervenants présents en Martinique et en France Hexagonale.

M. BALLAN, *garant*, présente le rôle de la CNDP, la Commission Nationale du Débat Public. C'est une Autorité, ce qui signifie qu'elle prend des décisions au nom de l'Etat. Elle est indépendante du gouvernement, de tous groupes politiques, économiques ou syndicaux. Elle est présidée actuellement par Mme Chantal JOUANNO, ancienne ministre de l'environnement. L'ensemble de ses membres, une fois qu'ils sont nommés, ne sont plus révocables pendant leur mandat.

Son rôle principal est de défendre un droit individuel qui est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement dans la Constitution française. C'est un droit individuel ; chaque personne a le droit d'accéder à l'information et de participer à l'élaboration, dès lors que la question environnementale est posée. Ce droit sert à débattre du bienfondé des projets avant que de décisions irréversibles ne soient prises. C'est une concertation préalable, en amont des projets, alors que les enquêtes publiques interviennent en aval, lorsque les projets sont déjà extrêmement précis.

La concertation préalable permet d'aborder les questions suivantes : l'opportunité du projet, les objectifs du projet et ses caractéristiques.

Il y a 6 principes qui régissent l'ensemble de la participation du public sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, notamment l'indépendance, la neutralité, la transparence, etc. Il indique que deux sont particulièrement importants : l'argumentation et l'égalité de traitement des interventions. Chaque personne a le même droit de participer, quel qu'il soit. La seule chose qui compte, ce sont les arguments apportés.

La CNDP conçoit la forme de la concertation. La CTM et Martinique Transport ont organisé la concertation. Il détaille le rôle des garants ; ils doivent faire respecter les principes et les valeurs de la CNDP ; ils ne prennent pas parti y compris dans le bilan. Les garants peuvent être contactés par mail.

Il indique les modalités de participation, avec un dossier de concertation téléchargeable sur le site internet, ainsi qu'un forum en ligne. Toutes les questions posées reçoivent une réponse, soit lors du webinaire, soit via le site internet.



TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

Compte rendu détaillé

28 avril 2021 – Fort-de-France

Cette concertation doit durer trois mois, compte tenu des enjeux du projet qui peut avoir des effets forts et des impacts majeurs à la fois sur la mobilité, sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire.

Les réunions désormais sous forme de webinaires permettent d'approfondir le débat avec des réunions thématiques notamment sur des questions environnementales ou d'aménagement du territoire. Ensuite se dérouleront avec les territoires trois réunions d'approfondissement des détails du projet (les hypothèses de passages ; les différentes variantes, etc.) **Le 31 mai, la concertation sera terminée. La CNDP et les porteurs de projet publieront le bilan.** Les maîtres d'ouvrage disposeront d'un délai de deux mois pour répondre à l'ensemble de ces points.

Mme Elisabeth CHAIGNEAU est invitée à présenter techniquement le projet. Les principaux effets attendus des trois extensions vont dans le sens des engagements nationaux pour limiter les émissions de CO2 et de gaz à effet de serre. La Martinique s'est fixé l'objectif de réduire d'au moins 19% la consommation d'hydrocarbures entre 2016 et 2023. Pour cela, il faut chercher le report modal de la voiture vers les transports en commun. La Programmation pluriannuelle de l'Energie (2018) a fixé pour objectif d'atteindre une part modale de 25%. En 2014, l'enquête ménages déplacements montrait que 9% des déplacements étaient réalisés en transport en commun.

Il s'agit aussi de réduire le temps perdu par la population martiniquaise chaque jour dans la circulation ; **il est estimé dans les études récentes à 40 millions d'euros par an.**

Enfin, dernier objectif : accompagner le développement du territoire Sud et Est et permettre des déplacements de l'agglomération centrale vers le Sud et l'Est et inversement.

On estime à l'heure actuelle la part de marché des transports collectifs à 16 % des déplacements, grâce à la mise en place du TCSP et à l'organisation des réseaux. Rechercher l'attractivité des transports en commun, c'est leur faciliter la circulation. Or, la circulation des transports en commun est limitée par la congestion, en particulier dans la zone centrale et notamment à Fort-de-France.

Le TCSP actuel est la première phase d'un projet plus vaste, dans les cartons depuis longtemps ; il s'agit du renforcement de l'armature de réseaux structurants. Ce projet a besoin d'intermodalité pour fonctionner. C'est aussi un projet d'infrastructure et d'aménagement dans les zones traversées, en particulier dans les zones urbaines.



TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

Compte rendu détaillé

28 avril 2021 – Fort-de-France

Les extensions du TCSP vont poursuivre le réseau actuel du TCSP vers d'autres zones de la Martinique : Schœlcher, Robert, Ducos/Rivière Salée.

C'est un projet de Haut Niveau de Service : un niveau d'offre très attractif, en termes de fréquence et d'amplitude, avec une régularité et une fiabilité horaire, grâce à l'aménagement des voies dédiées aux transports en commun.

C'est un projet d'intermodalité. Il est prévu du BHNS vers le sud et le Nord et à l'ouest, vers Schœlcher, ce sera soit du BHNS, soit du transport par câble aérien. **Le réseau bus sera réorganisé autour de cette nouvelle armature au sein de pôles d'échanges.**

Dernier élément de constitution du projet, aux endroits où l'urbanisation est proche des stations, il s'agira de créer des cheminements piétons des quartiers vers les stations.

Pour le projet d'extension à l'Ouest plus précisément, il est envisagé deux modes, soit un projet câble avec plusieurs scénarios de desserte, soit un projet de TCSP routier.

Le projet des extensions prévoit de créer deux voies dédiées au TCSP, des stations dédiées, des pôles d'échanges, avec des espaces de stationnement, de petits guichets de distribution, etc. Dans le cas d'un transport par câble, il s'agira de créer des stations, dédiées et accessibles. Un projet câble nécessite aussi l'implantation de pylônes électriques.

M. Anselme LIBOIS présente les enjeux environnementaux du projet. Document conçu il y a 4 ans, le profil environnemental régional de la Martinique est une large photographie de l'ensemble des **aspects environnementaux du territoire qui identifie certains enjeux.**

Il s'agit notamment **d'anticiper et d'adapter le territoire aux effets du changement climatique** avec une réduction de gaz à effet de serre du fait du basculement de l'utilisation de véhicules individuels vers le transport collectif, d'améliorer l'aménagement du territoire martiniquais afin de mieux prendre en compte toutes les dimensions avant de créer l'infrastructure. Il faut noter également un enjeu de qualité de vie en lien avec la qualité de l'environnement et enfin, les deux enjeux transversaux identifiés dans le profil environnemental.

Pour analyser ce projet, plusieurs thématiques sont à prendre en compte notamment, celles liées au milieu physique, au climat, à la topographie, à l'hydrologie mais aussi au paysage et au patrimoine. Au-delà du foncier, l'environnement humain notamment les activités agricoles



TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

Compte rendu détaillé

28 avril 2021 – Fort-de-France

ou industrielles ou commerciales ou les nuisances qui peuvent affecter le voisinage, sont autant de paramètres à analyser dans la conception de ce projet d'extension du TCSP.

Espace exceptionnel et unique, **la Martinique fait partie des 35 hotspots mondiaux de biodiversité avec des espaces botaniques remarquables** sur un tiers du territoire. Le territoire martiniquais est marqué par son climat et son réseau hydrographique très dense. L'ensemble du territoire concerné par les extensions du TCSP a pour exutoire la Baie de Fort de France qui est un espace sensible et vulnérable, notamment pour des problématiques d'apports de sédiments qui peuvent provenir de la route ou des travaux d'aménagement. C'est cette **richesse écologique qui est menacée tant par le mitage et le développement d'infrastructures que par la prolifération d'espèces invasives.**

L'analyse thématique est aussi systémique car elle cherche à identifier les interactions entre les différents enjeux environnementaux. L'objectif étant de comprendre les mécanismes et de s'assurer qu'en cherchant à bien faire d'un côté, on ne fasse pas une erreur de l'autre. Par exemple, la topographie crée des risques naturels qui sont accentués par l'urbanisation organisée.

Une fois cette photographie dressée, les sensibilités environnementales et interactions identifiées, le projet va être construit pour être le plus respectueux de toutes ces sensibilités et de tous les enjeux. C'est ce qu'on appelle **l'éco conception**.

Les 3 étapes de la démarche ERC Eviter / Réduire / Compenser permettent de concevoir un projet qui n'aurait pas d'incidence notable sur l'environnement. C'est un principe du développement durable qui vise à éviter les impacts négatifs sur l'environnement et toute perte nette de biodiversité dans l'espace et dans le temps. Ce principe a été décliné dans la législation des Etats membres de la Communauté Européenne.

Les impacts sur la biodiversité d'un tel projet sont multiples. Les travaux impactent les milieux naturels déjà soumis à l'érosion avec les terres mises à nu, avec des apports de matières en suspension jusqu'à la Baie de Fort de France. Les espèces peuvent être dérangées en fonction de leurs cycles de vie notamment dans la période de nidification des oiseaux. L'objectif est toujours d'établir des diagnostics afin de concevoir un projet sans incidence sur la biodiversité.

Concernant l'activité agricole, l'objectif est de ne pas avoir d'incidence **sur l'économie agricole qui a une dimension collective et de maintenir la pérennité des exploitations.** Pour les autres activités, le projet demeure une opportunité de développement du territoire dans la mesure où les dessertes des zones d'activités seront revalorisées et plus attractives.



TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

Compte rendu détaillé

28 avril 2021 – Fort-de-France

Qui dit route dit moteur à explosion et donc émissions de polluants, chute de polluants atmosphériques, nuisances acoustiques, etc. Trois études complémentaires vont permettre d'approfondir **les impacts sur la Santé publique**. D'une part, des études de trafic permettront de comprendre le report de celui-ci au sein des territoires qui accueilleront les extensions de TCSP. Elles permettront de développer des études acoustiques et modélisation et vérifieront le respect, aux termes de l'aménagement et à long terme, les seuils acoustiques réglementaires. D'autre part, des études Air Santé qui auront pour objectif de modéliser les émissions de polluants atmosphériques, d'évaluer la dispersion de ces polluants et les effets de ces polluants sur la santé.

M. Yves Bussy énonce les questions posées par les participants au webinaire. Des questions sont posées concernant l'implantation des pylônes pour pouvoir mettre en route ce transport. Est-ce que ces infrastructures nécessaires au projet ne vont pas dénaturer le paysage? Y aura-t-il un pylône tous les 50 mètres ? Les infrastructures sont-elles étudiées pour les risques majeurs sismiques ?

Mme Elisabeth Chaigneau explique que les risques sismiques et les risques majeurs sont des aspects pris en compte dans les études de conception du transport par câble et le dimensionnement des ouvrages. Les études sont actuellement à un niveau d'opportunité et de préféabilité. Dans le cadre d'analyses comparatives entre les différentes technologies câbles envisageables, **la solution dite 3S est ressortie la plus adaptée. Il s'agit d'un système constitué de 3 câbles qui résiste mieux aux intempéries et aux vents** : cette technologie a été d'ailleurs éprouvée dans d'autres pays avec des risques cycloniques, et sismiques.

La technologie 3S est celle qui exige le moins d'implantation de pylônes possibles par rapport aux technologies mono câble ou bi-câbles. L'espacement des pylônes dépend de la topographie. L'impact sur le paysage sera évalué et analysé aux étapes ultérieures des études en fonction du projet retenu.

M. Yves Bussy énonce les questions posées par les participants au webinaire. Des questions sont posées concernant le rôle de l'Etat au sein d'un projet d'une telle envergure.

Mme Isabelle Gergon : La DEAL est un service qui peut intervenir à différentes phases du projet, soit en amont dès la préparation du projet. Les équipes interagissent avec le porteur et ses partenaires sur **l'adéquation du projet avec les grandes politiques publiques** d'aménagement, de mobilité, liées à la sécurité routière.

Dans une phase ultérieure du projet, l'Etat intervient pour l'instruction des dossiers de demande d'autorisation préalable aux travaux. C'est là qu'on examine le projet pour vérifier



TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

Compte rendu détaillé

28 avril 2021 – Fort-de-France

qu'il prend bien en compte et qu'il respecte bien la réglementation sur différents aspects notamment le respect de la faune, la flore, et du paysage. On réalise également une instruction au regard des règles d'urbanisme intégrant de grands risques naturels compte tenu des obligations législatives. **La DEAL va également contribuer à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale** c'est à dire apporter un éclairage pour le public.

M. Yves Bussy énonce la question posée par les participants au webinaire : En cas de pertes de biodiversité, y aurait-il une compensation financière de l'État?

M. LAZINI rappelle que le principe de ce projet est d'éviter une perte nette de biodiversité. Si le projet a des emprises ou d'autres effets sur la biodiversité ou s'il va impacter des zones humides ou certaines populations d'espèces, l'objectif est de compenser à une juste hauteur. Par exemple, si sur un secteur donné, une certaine population d'espèces est impactée, il va falloir trouver en Martinique d'autres secteurs comparables, si possible près du projet, qui seraient un peu dégradés. Dès lors, des actions seraient menées afin d'augmenter la biodiversité sur ce secteur et d'équilibrer la perte du secteur impacté.

M. Yves Bussy énonce la question posée par les participants au webinaire : Pourquoi ne pas avoir inclu une extension du TCSP vers La Meynard ?

M. Marc Mongis explique que ces extensions du TCSP sont vraiment des ossatures principales des déplacements. Les enquêtes concernant les déplacements de la population, ont donné des indications précieuses pour construire le projet. Il faut d'abord construire cet axe principal pour atteindre des populations plus lointaines. Les déplacements secondaires rayonnent autour de cette ligne forte. **L'essentiel est que l'utilisateur puisse calculer en amont de son déplacement de son domicile jusqu'à la destination finale** (heures et correspondances). C'est en cela l'amélioration qualitative des déplacements.

La conception de ce projet d'extension du TCSP inclut une concertation avec les usagers et les collectivités notamment la ville de Schœlcher qui a soulevé la nécessité de désenclaver le quartier Terreville notamment l'unique voie du quartier congestionnée aux heures de pointe. **L'extension du TCSP permettrait donc de répondre à un besoin de facilitation des déplacements de cette population.**

La technologie nous permet actuellement d'envisager des pylônes extrêmement espacés. Par exemple, de Terreville à Batelière, il y a d'abord une sorte de brèche géographique, une ravine qui complexifie le foncier. Donc **un transport par câble aérien permet de franchir cette brèche de façon très rapide, avec très peu d'emprise au sol**, hormis les emprises nécessaires à l'implantation des stations.



TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

Compte rendu détaillé

28 avril 2021 – Fort-de-France

M. Yves Bussy énonce les questions posées par les participants au webinaire : Quels sont les moyens envisagés pour inciter les martiniquais à utiliser et être citoyens solidaires de ces moyens de transport ? Des pistes cyclables sont-elles prévues en parallèle des couloirs du BHNS ?

M. Marc Mongis explique que pour la question des pistes cyclables, la réglementation sera différente selon qu'on est en Agglomération ou pas. Par exemple, il sera compliqué d'envisager une piste cyclable à Terreville, même avec des vélos électriques. Sur d'autres tracés, il peut y avoir des possibilités mais il faut noter que ces pistes restent aussi consommatrices d'espaces en largeur, en emprise au sol. Cet équilibre global environnemental, c'est aussi essayer d'impacter le moins possible : éviter, réduire, compenser. **Ce TCSP en lui-même est déjà une compensation** par rapport à ce que coûtent ces embouteillages en conditionnement, en pollution, en délais et en difficultés de déplacement.

M. Yves Bussy énonce les questions posées par les participants au webinaire : Le choix de l'énergie a-t-il déjà été fait ? Est-ce l'électrique ou à l'énergie fossile ?

Mme Elisabeth Chaigneau répond à la question concernant le choix de l'énergie. Des études comparatives entre les différentes solutions en termes de traction et d'énergie des futurs BHNS, ont été menées l'année dernière. Le câble étant un mode électrique, il est donc dépendant de la production électrique en Martinique. Le choix de l'hybride, c'est à dire le mode thermique électrique tel que celui du BHNS actuel, serait à l'heure actuelle le meilleur. Sachant qu'on doit se projeter plutôt à l'horizon 2027 et qu'il y a **des évolutions très importantes en ce moment, en particulier sur l'électrique.**

Deux pistes méritent d'être explorées plus avant : l'électrique ou l'hydrogène. Une filière hydrogène serait mise en place en Martinique sur la base de ce que fait déjà la SARA. Mais avant de développer cette filière, il faudrait être certain de sa pérennité. Les études doivent être poursuivies avant de faire le choix du matériel BHNS, ce choix du matériel intervenant dans 3 ou 4 ans.

M. Yves Bussy énonce la question posée par un participant au webinaire : Sera-t-il possible de monter à bord du TCSP avec mon vélo électrique ?

Mme Elisabeth Chaigneau affirme que l'utilisation du TCSP avec un vélo électrique sera certainement possible comme elle est déjà possible sur d'autres TCSP mais limitée aux heures creuses.



TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

Compte rendu détaillé

28 avril 2021 – Fort-de-France

Mme Isabelle Gergon : L'objectif (100% de véhicules « propres ») est fixé par la réglementation nationale à 2030 pour les DOM. La programmation pluriannuelle de l'énergie en Martinique porte sur des périodes de six ans renouvelées. La CTM et l'Etat vont engager prochainement les travaux de révision de cette programmation pluriannuelle de l'énergie pour s'inscrire dans les objectifs nationaux.

Pour cela, vont être organisées des rencontres avec les porteurs de projets d'énergie renouvelable pour se fixer des objectifs réalistes, à la fois compatibles avec les projets qui se développent sur le territoire et compatibles aussi avec les politiques nationales. Dans cette programmation pluriannuelle de l'énergie, il y a un volet qui concerne la mobilité incluant l'aspect hydrogène.

Dans le choix du matériel énergétique, il y a un critère de choix extrêmement important qui est celui de la maintenance et l'entretien. Et cela devra être aussi l'élément de décision à prendre en considération pour le choix de la ressource énergétique.

M. Yves Bussy énonce les questions posées par les participants au webinaire : L'aspect paysager sera-t-il pris en compte au niveau des lignes notamment la traversée de Maurice Bishop ?

Mme Elisabeth Chaigneau : Au stade actuel des études de faisabilité, il y a eu déjà des études paysagères et d'aménagement urbain. Les prochaines études techniques à venir vont affiner ces sujets : les architectes impliqués définissent des séquences de paysage sur lesquelles ils vont proposer des solutions d'aménagement adaptées aux paysages traversés. Pour les extensions Sud et Ouest, le traitement sera ainsi très différent d'une zone à l'autre en termes d'aménagement puisque cohabitent des zones urbaines, des zones d'activités et des zones rurales.

Concrètement, les architectes ont déjà commencé à réfléchir à la façon dont le projet pouvait s'insérer au sein de la ville du Lamentin, puisque l'extension Est passe dans le centre-ville. Sachant que **le projet amènera de la qualité urbaine** à des endroits où il n'y en a pas.

M. Yves Bussy énonce les questions posées par les participants au webinaire : Y a-t-il eu des mesures pour mesurer les effets du système actuel sur le comportement des automobilistes ? On constate qu'il n'y a toujours pas de diminution des bouchons.

M. Marc Mongis explique que pour l'instant, il n'y a pas eu une année d'exploitation complète afin de comparer à ce qui avait été mesuré avant sa mise en service en 2015. Toutefois, du point de vue qualitatif, **tout le monde s'est approprié le TCSP dès les premières semaines de**



TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

Compte rendu détaillé

28 avril 2021 – Fort-de-France

mise en service. En complément, il faut préciser tout ce qui est mis en œuvre afin que les rabattements se fassent sur les autres moyens de transport en commun.

Le fait d'aller un peu plus loin dans les extensions vers l'Est, Sud ou Ouest va permettre une continuité plus importante qui va inciter à l'utilisation du TCSP. **Ces extensions rendront encore plus visibles les effets sur la circulation et le nombre de véhicules sur les routes.**

Mme Régine Lebel confirme qu'il est normal à ce stade de ne pas avoir de chiffres et d'appréciation de la congestion routière. Martinique Transport est en train de construire les réseaux manquants qui seront interconnectés avec l'existant. Un autre élément d'appréciation de cette appropriation du TCSP est **la fréquentation des pôles d'échanges multimodaux** à Carrère et à Mahault. La **fréquentation de ces parkings relais** permet de voir que les usagers peuvent laisser leurs véhicules personnels pour s'affranchir des embouteillages et continuer leurs déplacements.

M. Alonzeau fait un bilan des réunions passées ainsi que celles à venir. Il annonce les prochaines étapes de cette concertation.

M. Yves Bussy remercie les intervenants et les internautes d'avoir suivi ce webinaire.