



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Synthèse courte

5 mai 2021 – Concertation par Zoom

Introduction et présentation de la démarche de consultation

M. BUSSY, modérateur, rappelle que les échanges sur le projet de développement du TCSP se font sous forme de webinaire via Zoom, enregistré. Les intervenants sont :

- Monsieur ALONZEAU, CNDP
- Monsieur MONGIS, CTM
- Madame LEBEL, Martinique Transport
- Madame CHAIGNEAU, SYSTRA, Assistant à Maître d’Ouvrage
- Monsieur LIROY, DEAL

M. ALONZEAU, garant, rappelle que le projet d’extensions du TCSP est porté par la CTM et Martinique Transport. Le projet fait obligatoirement l’objet d’une concertation préalable, compte tenu du montant du projet, qui dépasse le seuil de 300 millions, et de sa nature.

Exposé du projet d’extension du TCSP sur la branche Sud

Mme CHAIGNEAU présente les aspects techniques du projet des Extensions du TCSP.

Le projet des Extensions du TCSP porte sur 3 directions : vers le Robert à l’Est, vers le Sud jusqu’à Rivière Salée et vers Schœlcher à l’Ouest C’est un projet :

- de renforcement de l’armature du réseau de transport collectif structurant,
- d’amélioration des conditions d’intermodalité,
- d’infrastructure et d’aménagement

Le budget du projet est estimé entre 500 et 600 millions d’euros et la mise en service serait échelonnée à partir de 2027.

Les effets du projet à l’horizon 2040 sur la mobilité sont estimés à :

- Plus de 10 % d’augmentation de la fréquentation des transports en commun
- 23 000 voyageurs en heure de pointe dans les transports collectifs, et 180 000 voyageurs par jour sur l’ensemble du système collectif
- Une part de marché des transports en commun d’environ 20 %, sachant qu’en 2014 elle était estimée à 9 %, et en 2019 à 16 %. L’objectif fixé au travers de la PPE de 2018 (Programmation Pluriannuelle pour l’Energie) est une part modale de 25 %.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Synthèse courte

5 mai 2021 – Concertation par Zoom

La branche Sud ferait 9,3 km de long et comprendrait 7 stations après Carrère : Champigny, Cocotte, Genipa, Petit Bourg, entrée nord de Rivière-Salée, centre de Rivière-Salée, et La Laugier au niveau du PEM de Rivière-Salée.

Les tracés du TCSP permettront de se rendre du pôle d'échange multimodal actuel de Carrère, au futur pôle d'échange (PEM) de Rivière-Salée. Les insertions des voies de TCSP se feraient alternativement de manière axiale pour ne pas gêner l'insertion des véhicules particuliers sur la RN5 (au centre des voies routières) puis de manière bilatérale (sur les côtés des voies routières) à partir de Cocotte, puis unilatérale à partir de Génipa pour être du bon côté de la voirie dans la desserte du P+R de Petit Bourg et du bourg de Rivière Salée.

Les enjeux environnementaux et hydrauliques sont nombreux car le tracé traverse plusieurs zones inondables. Une « transparence hydraulique » sera nécessaire, ce qui signifie que les aménagements du TCSP devront préserver l'ensemble des écoulements d'eau existants.

Pour bien fonctionner, le TCSP devra avoir ses propres voies dédiées, avec des vitesses maximales pouvant aller jusqu'à 60 km/h environ. Le TCSP devra être prioritaire en traversée des giratoires, pour garantir une fiabilité du temps de transport.

Plusieurs aménagements sont prévus aux échangeurs de Champigny, Cocotte, Genipa, Lafayette et La Laugier. Le PEM est prévu au sud-est du carrefour RN5/RD7 à Rivière Salée, au niveau de La Laugier. Un parc relais pour véhicules particuliers est également envisagé à cet endroit, pour accueillir principalement des rabattements en voiture depuis le sud.

Le projet doit permettre l'accès à l'emploi en desservant les zones d'activités existantes, et relier les zones d'emploi entre elles. Il y a donc une véritable opportunité à créer la branche Sud, et que celle-ci soit connectée à l'ensemble des équipements du Lamentin.

Plusieurs solutions concernant les aménagements TCSP sont à discuter avec les communes concernées, notamment pour l'aménagement au centre-ville de Rivière-Salée et à l'évolution nécessaire de son plan de circulation. Il y a des enjeux de qualité urbaine et de synergie urbaine.

Un autre enjeu concerne l'intégration des modes actifs au projet d'Extension Sud (piétons et vélos). En zone urbaine des aménagements cyclables doivent de toutes façons être prévus en parallèle du projet. En zone rurale, des analyses d'opportunité sont à mener.

Résumé des questions posées



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Synthèse courte

5 mai 2021 – Concertation par Zoom

- ~~Pour la partie Ouest, pourquoi ne pas développer une navette maritime avec un port à Madiana, avec un parc relais ? Je ne vois que des inconvénients au câble : obligation de maintenance journalière, grand niveau d'expertise pour la maintenance (zone sismique, cyclonique et volcanique), et déformation du paysage.~~
- Pour le sud, pourquoi ne pas accepter les projets sur la réutilisation des navettes maritimes, entre FDF et Rivière-Salée, par le canal déjà présent et les arrêts déjà présents, avec parc relais si nécessaire. Les habitants du sud sont très favorables à cette idée.
- Les routes vers Rivière-Salée sont souvent inondées, qu'avez-vous prévu pour la continuité du service lors des périodes pluvieuses ?
- Pouvez-vous expliquer le terme « transparence hydraulique » ?
- La mobilité cyclable sera-t-elle prise en compte dans ce projet ?
- Merci de nous préciser les dispositifs prévus pour la protection phonique de l'élargissement de la RN5.
- Compte-tenu de l'importance de la zone de Champigny, est-il prévu de déniveler le carrefour pour garantir la fluidité du site propre ?
- Avant de penser à une extension, avez-vous fait un bilan de l'existant ?
- Y aura-t-il un parc relais à Cocotte ?
- Le trajet Rivière-Salée vers Fort-de-France se fera-t-il en direct sans rupture de charge ?
- La création de km de sites propres risque de créer des usages multiples non sécurisés, qu'est-il prévu pour sécuriser ce site propre ? En termes de sécurité routière.
- Le plan de mobilité concerne tous les modes et pas seulement le mode collectif, avez-vous traité le covoiturage par exemple ?
- Concernant la sécurité, il y a notamment l'insécurité posée par la présence des marchands ambulants de manière anarchique sur tous les giratoires.
- Quand sera prévu le plan de mobilité obligatoire qui remplace le PDU ?



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Synthèse courte

5 mai 2021 – Concertation par Zoom

- Ce projet d'extension s'inscrit-il dans une vision stratégique de la mobilité en Martinique ? Si oui, quelle est cette vision et quels sont ses outils de mise en œuvre ?
- ~~Concernant l'extension ouest, la circulation étant déjà très difficile sur la RN2, et nous le voyons quand les voies sont congestionnées en cas d'accident, comment prévoyez-vous la possibilité de transport durant les travaux, vu que le nord caraïbe ne dispose pas de plusieurs routes comme le centre et le sud ?~~
- Au lieu de penser à des élargissements, pourquoi ne pas réserver une des voies actuelles au TCSP ? Cela pourrait favoriser le report modal et cela coûterait moins cher.
- Le parc actuel de BHNS est-il suffisant pour l'extension sud, si non combien de véhicules supplémentaires seraient intéressants pour avoir des bus toutes les 10 min en heure de pointe comme prévu ? Des véhicules plus écologiques, complètement électriques, sont-ils dans vos propositions ?