



Administrateurs en exercice : 14	
Administrateurs présents :	8
- Dont Administrateurs représentés :	2
Administrateurs absents :	6
Suffrages exprimés	8
Vote :	
- Pour :	8
- Contre :	0
- Abstentions :	0
<i>Date de la convocation : 19 octobre 2023</i>	

**EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION
DELIBERATION N° 23-30.10/033**

Portant présentation du préprogramme du projet des extensions du TCSP

Le lundi 30 octobre 2023 à 10H30, le Conseil d'Administration de MARTINIQUE TRANSPORT s'est réuni dans ses locaux administratifs, Centre d'Affaires Agora 1 - Bâtiment A - Etang Z'abricot - 97200 Fort-de-France, sur convocation de son Président, Monsieur David ZOBDA, effectuée conformément à l'article 6.1.7 des statuts.

Etaient présents :

Pour la CTM :

- Monsieur David ZOBDA (*Président du Conseil d'Administration*) ;
- Monsieur Olivier MARIE-REINE (*visioconférence*) ;
- Monsieur Daniel MARIE-SAINTE ;
- Monsieur Louis BOUTRIN ;

Pour la CACEM :

- Monsieur Raphaël SEMINOR (*visioconférence*) ;

Pour la CAESM :

- Monsieur José MIRANDE (*visioconférence*) ;

Etaient absents :

Pour la CTM :

- Monsieur Charles CHAMMAS ;
- Monsieur Claude LISLET.

Pour la CACEM :

- Monsieur Luc CLEMENTE ;

Pour CAP Nord :

- Monsieur Bruno Nestor AZEROT ;
- Madame Chantal MAIGNAN.

Etaient absents et représentés :

- Monsieur Didier LAGUERRE, procuration donnée à Monsieur David ZOBDA ;
- Monsieur André LESUEUR, procuration donnée à Monsieur José MIRANDE.

Etait invité et absent : le Comptable Public, Madame Marie OSTALIE – MORVILLIER.

Assistaient également à la séance les membres de l'administration de MARTINIQUE TRANSPORT et un membre de l'administration de la Collectivité Territoriale de Martinique.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique ;

Vu la loi n° 2013-1029 du 15 novembre 2013 portant diverses dispositions relatives aux Outre-mer et notamment son article 37 ;

Vu la loi n°2015-1268 du 14 octobre 2015 d'actualisation du droit des Outre-Mer et notamment son article 45 ;

Vu la délibération n° 14-2161-2 du Conseil Régional de la Martinique en date du 18 décembre 2014, portant instauration d'une autorité organisatrice de transport unique et d'un périmètre unique des transports, publiée au Journal Officiel de la République française le 21 janvier 2015 sous la référence NOR CTRR 1521616X ;

Vu la délibération n° 16-36-1 du 29 mars 2016 portant demande de prorogation de droit de l'habilitation législative en matière de transports intérieurs de passagers et de marchandises, terrestres et maritimes publiée au Journal Officielle le 13 mai 2016 sous le numéro NOR CTRR 1611758X ;

Vu la délibération de la Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique (CACEM) n° 07.00096 2015 en date du 7 octobre 2015 ;

Vu la délibération de la Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud Martinique (CAESM) n° 52/2016 en date du 22 juillet 2016 ;

Vu la délibération de la Communauté d'Agglomération du Pays Nord Martinique (CAP Nord) n° CC-22-072016/114 en date du 22 juillet 2016 ;

Vu la délibération du Conseil Général de Martinique n° CG/9494-15 en date du 29 octobre 2015 portant autorisation de signer un avenant au procès-verbal contradictoire de transfert des contrats et engagements entre la CACEM et MARTINIQUE TRANSPORT ;

Vu la délibération n°15-1072-1 du 23 juin 2015 portant création d'une commission ad hoc, publiée au Journal Officiel de la République Française le 6 septembre 2015 sous la référence NOR CTRR1520803X ;

Vu la délibération n°16-228-1 de l'Assemblée de Martinique en date du 4 octobre 2016, portant règles constitutives, compétences et régime financier de MARTINIQUE TRANSPORT, publiée au Journal Officiel de la République Française le 20 novembre 2016 sous la référence NOR CTRX1632510X ;

Vu la délibération n° 16-229-1 de l'Assemblée de Martinique, en date du 4 octobre 2016, portant transfert de charges à MARTINIQUE TRANSPORT, publiée au Journal Officiel de la République Française le 20 novembre 2016 sous la référence NOR CTRX1632505X ;

Vu les statuts de MARTINIQUE TRANSPORT modifiés par délibération n° 21-04.08/032 du 4 août 2021 ;

Vu le Règlement Intérieur de MARTINIQUE TRANSPORT modifié par délibération n° 21-04.08/033 du 4 août 2021 ;

Vu la délibération n° CC-07-2020-089 du 30 juillet 2020 de la Communauté d'Agglomération du Pays Nord Martinique ;

Vu la délibération n° 52b/2020 du 6 août 2020 de la Communauté d'Agglomération de l'Espace Sud de Martinique ;

Vu la délibération de l'Assemblée de Martinique n° 21-373-4 du 09 juillet 2021 portant désignation des représentants de la Collectivité Territoriale de Martinique au sein de MARTINIQUE TRANSPORT ;

Vu la délibération de l'Assemblée de Martinique n° 21-435-2 du 30 septembre 2021 portant complément de la désignation des représentants de la Collectivité Territoriale de Martinique au sein de MARTINIQUE TRANSPORT ;

Vu la délibération n° 10.00129/2022 du 26 octobre 2022 de la Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique ;

Vu les délibérations n° 22-12.12/033 du 12 décembre 2022 portant remplacement de Monsieur Johnny HAJJAR en tant que membre titulaire des différentes commissions de MARTINIQUE TRANSPORT et n° 22-12.12/034 du 12 décembre 2022 portant son remplacement en tant qu'administrateur de la Régie des Transports de Martinique ;

Vu l'arrêté n° 21-PCE-799 portant désignation de Monsieur David ZOBDA pour représenter le Président du Conseil Exécutif au sein du Conseil d'Administration de MARTINIQUE TRANSPORT ;

Vu l'arrêté n° 21-PCE-826 portant délégation de signature à Monsieur David ZOBDA Conseiller Exécutif ;

Vu la délibération n°21-04.08/040 du 4 août 2021 portant délégation génération d'attributions au Président du Conseil d'Administration pour la prise de toute décision concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés publics et accords-cadres ;

Vu la convention de groupement de commandes entre MARTINIQUE TRANSPORT et la Collectivité Territoriale de Martinique pour la réalisation des extensions du TCSP en date du 12 mars 2018 ;

Vu le rapport du Président du Conseil d'Administration,

ADOpte LA DELIBERATION DONT LA TENEUR SUIT :

Article 1 : Le Conseil d'Administration prend acte de la présentation préprogramme de synthèse relatif au projet des extensions du transport en commun en site propre (TCSP) et devant être soumis à l'approbation de l'Assemblée de Martinique dans le cadre du groupement de commande susvisé et se décrivant comme suit :

: Concernant l'extension Est :

- Accroche de l'extension Est au Pôle d'Echanges Mahault restructuré ;
- Passage du TCSP au sud du centre-bourg (Vieux Pont – Horloge – Bas Mission – Place d'Armes – Mangot-Vulcin) ;
- Terminus de la ligne Fort-de-France-Union et pôle d'échanges multimodal Est implantés à Union ;
- Aménagements cyclables de Mahault à Union (soit le long du TCSP, soit sur un itinéraire parallèle).

: Concernant l'extension Ouest : Pointe Simon/Madiana/Université

- Accroche de l'extension Ouest au pôle d'échanges multimodal Pointe Simon restructuré ;
- Répartition des fonctionnalités du projet TCSP (voies BHNS, voies circulation générale, voies cycles) entre la RN2 et l'itinéraire littoral sur le premier tronçon avec différents scénarios à analyser ;
- Recherche de solutions d'aménagement améliorant la performance du futur BHNS sur les tronçons Rond-Point-Batelière-Ozanam ;

- Installation du pôle d'échanges multimodal Ouest à Madiana ;
- Implantation d'une station à l'aplomb de l'entrée de l'Université ;
- Réflexion sur la desserte du secteur par le BHNS et les lignes de bus à affiner.

z Concernant l'extension Sud : Carrère/RN5/Sainte-Luce

- Accroche de l'extension Sud au Pôle d'échanges multimodal de Carrère restructuré ;
- Etude ;
- Dissociation des fonctionnalités du Pôle d'échanges multimodal Sud avec la fonction d'échanges TC à la Laugier (halte routière à proximité de la station BHNS) et la fonction de rabattement VP (parc-relais P+R) plus au sud ;
- Etude de deux options de terminus Sud sur le secteur des Coteaux et sur le secteur de Céron ;
- Recherche d'optimisations des aménagements TCSP pour réduire les impacts fonciers et les coûts sur le tronçon Rivière Salée-Terminus Sud.

Le périmètre ainsi arrêté servira de base au lancement des études de faisabilité approfondies.

Article 2 : Le Conseil d'Administration émet un avis favorable sur le projet présenté au stade de préprogramme sous réserve :

- z De la réalisation des études environnementales réglementaires,
- z De l'évaluation de l'impact financier et de la comparaison entre les différentes solutions et/ou modes envisagés,
- z De l'analyse de l'impact foncier concernant l'extension ouest,
- z De la transmission d'éléments complémentaires en vue du maintien ou pas de l'option de transport aérien (transport par câble).

Article 3 : Le Conseil d'Administration approuve la participation de l'établissement aux instances suivantes : Comité de pilotage et Comité de suivi. La désignation des membres sera définie ultérieurement.

Article 4 : La présente délibération du Conseil d'Administration de MARTINIQUE TRANSPORT pourra être diffusée partout où besoin sera, fera l'objet d'une publication dans son intégralité sous forme électronique et d'une mise à la disposition du public, sur le site internet de l'établissement.

Article 5 : La présente délibération du Conseil d'Administration entre en vigueur dès qu'il a été procédé à sa publication ou à son affichage, ainsi qu'à sa transmission au Représentant de l'Etat.

Ainsi délibéré et adopté par le Conseil d'Administration, à l'unanimité ses membres, avec huit (8) voix pour, en sa séance du 30 octobre 2023.

Pour extrait certifié conforme,

Fort-de-France, le

31 OCT. 2023

Le Président du Conseil d'Administration
de Martinique Transport

David ZOBDA





RAPPORT DE PRESENTATION DU PREPROGRAMME DU PROJET DES EXTENSIONS DU TCSP



Date : 20 Octobre 2023

TABLE DES MATIERES

1.	HISTORIQUE DU PROJET	4
1.1	UN PROJET TCSP PENSE A L'ECHELLE DE LA MARTINIQUE DES SON INITIALISATION	4
1.2	LE TCSP MIS EN SERVICE EN 2018	5
1.3	LA RELANCE DES ETUDES DES EXTENSIONS EN 2019	7
1.3.1	LA MISE EN PLACE D'UN GROUPEMENT DE COMMANDE POUR LE PILOTAGE DU PROJET	7
1.3.2	LE PROJET ET SES OBJECTIFS	7
1.3.3	LE PERIMETRE DES ETUDES ET MISSIONS D'AMO LANCEES EN 2019	8
1.4	L'EVOLUTION DE LA DEFINITION DU PROJET JUSQU'A LA CONCERTATION	9
1.4.1	ETUDES D'OPPORTUNITE : RACCOURCISSEMENT DU PROJET ET NOUVELLES VARIANTES	9
1.4.2	LES ETUDES DE FAISABILITE (MODE BHNS)	13
1.4.3	L'ESTIMATION 2019 DU COUT DU PROJET	16
2.	LA CONCERTATION PREALABLE ET SON BILAN	17
2.1	LE CADRAGE DE LA CONCERTATION PREALABLE PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC (CNDP)	17
2.2	LES MODALITES DE LA CONCERTATION MARS-MAI 2021	17
2.3	LE BILAN DES GARANTS (JUN 2021) ET LA REPOSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE (AOUT 2021)	18
2.4	LES ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE POUR LA SUITE DU PROJET	19
3.	LA CONCERTATION CONTINUE	22
3.1	LE CADRAGE DE LA CNDP	22
3.2	LANCEMENT DE LA CONCERTATION CONTINUE	22
4.	LA POURSUITE DU PROJET	23
4.1	LE REDEMARRAGE DU PROJET FIN 2022-DEBUT 2023	23
4.2	LA NECESSITE D'ACTUALISATION DU PREPROGRAMME	23
3.1	EVOLUTIONS ET ATTENTES A CONSIDERER	23
3.1.1	DES RETOURS DE LA CONCERTATION PREALABLE DEJA TRADUITS EN ENGAGEMENTS	24
3.1.2	DES EVOLUTIONS DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET	24
3.1.3	DES AVIS ET ATTENTES DES COLLECTIVITES LOCALES CONCERNEES EN PARTICULIER LES COMMUNES TRAVERSEES	24
4.2.2	DES ORIENTATIONS ET PRIORITES DU MAITRE D'OUVRAGE	26
5.	PRESENTATION DU PREPROGRAMME DE SYNTHESE	27
5.1	ABANDON DE CERTAINES VARIANTES OU SOLUTIONS	27
5.2	EVOLUTION DE LA LOCALISATION DES TERMINUS DES EXTENSIONS	27
5.3	NOUVELLES FONCTIONNALITES A INTEGRER	28
6.	DECISIONS EN VUE DE LA POURSUITE DU PROJET	30
6.1	GOUVERNANCE DU PROJET	30
6.2	MODALITES DE LA CONCERTATION CONTINUE	31
6.3	PERIMETRE (PREPROGRAMME) DU PROJET A ETUDIER EN ETUDES DE FAISABILITE APPROFONDIES	32

6.3.1	EXTENSION EST : MAHAULT – PEM UNION – PELLETIER	32
6.3.2	EXTENSION OUEST : POINTE-SIMON - MADIANA – UNIVERSITE	32
6.3.3	EXTENSION SUD : CARRERE – RN5 – STE-LUCE	33
7.	PLANNING	34

1. HISTORIQUE DU PROJET

1.1 Un projet TCSP pensé à l'échelle de la Martinique dès son initialisation

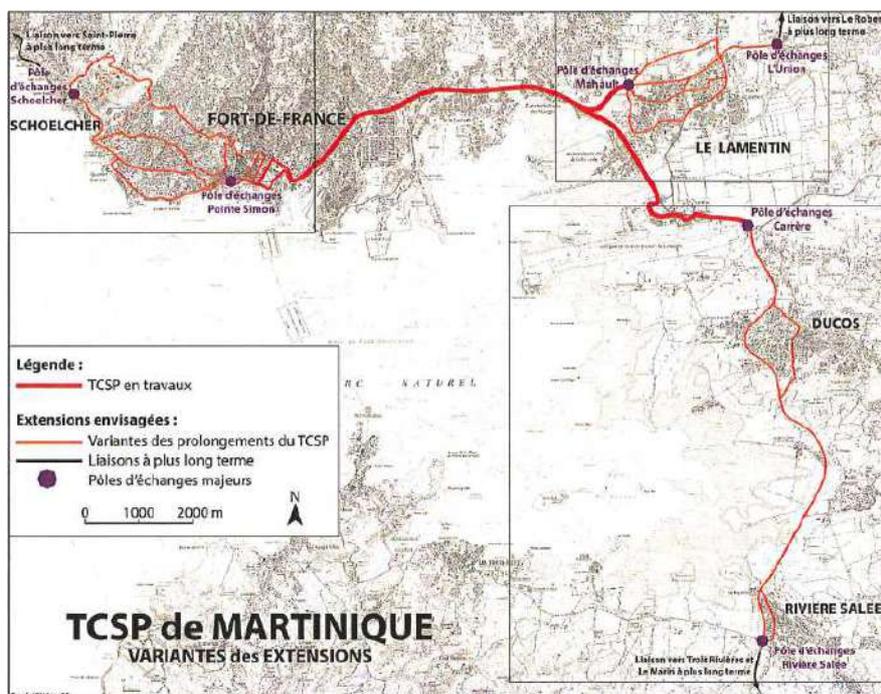
Dès la Déclaration d'Utilité Publique de 2006 du projet de TCSP entre Fort-de-France et Le Lamentin, celui-ci est présenté comme « la première étape d'un projet plus ambitieux », à vocation plus interurbaine, et à long terme : une « ligne de transport collectif structurante » entre Schœlcher/Université, Le Robert, Rivière-Salée/Ducos en traversant le cœur économique de l'île (axe Fort-de-France – Lamentin).



Projet long-terme de TCSP présenté au dossier de DUP 2006

Dans cette optique, le Syndicat Mixte du TCSP, alors Maître d'Ouvrage du projet, a initialisé très tôt des études de faisabilité pour ces trois extensions, qui intègrent chacune plusieurs variantes de tracé :

- en 2005-2006, une étude de faisabilité du prolongement du TCSP au-delà de Pointe Simon, jusqu'à Schœlcher (4km env.) – SMTCSPL *Etude de faisabilité de la ligne Fort-de-France / Schœlcher* ;
- en 2007-2008, une étude de faisabilité des prolongements TCSP de Carrère à Rivière Salée (10km env.) et de Mahault jusqu'au carrefour de l'Union (3km env.) dont seule la première phase d'opportunité et identification de variantes a été réalisée – SMTCSPL *Etude d'insertion de la ligne TCSP au-delà des pôles d'échange de Carrère et Mahault*
- en 2015, une synthèse des études avec des analyses multicritères comparatives des différentes variantes étudiées pour les 3 extensions (SPL Transport de Martinique)



Variantes des extensions du TCSP de Martinique étudiées de 2006 à 2015, source : Synthèse des études (2015)

Les premières études menées en 2006 ont conclu à une grande difficulté pour insérer un TCSP routier entre Schœlcher et Fort-de-France, en raison des faibles emprises des voiries existantes et du caractère très urbain et bâti du secteur traversé.



RN2 : Carrefour de la Batelière et montée vers Schœlcher - AMO

A la même époque, plusieurs variantes de desserte dans Le Lamentin, Ducos et Rivière Salée ont aussi été évaluées, montrant en particulier la grande difficulté à desservir Ducos et sa gare routière. Ces études avaient été arrêtées après la phase opportunité.

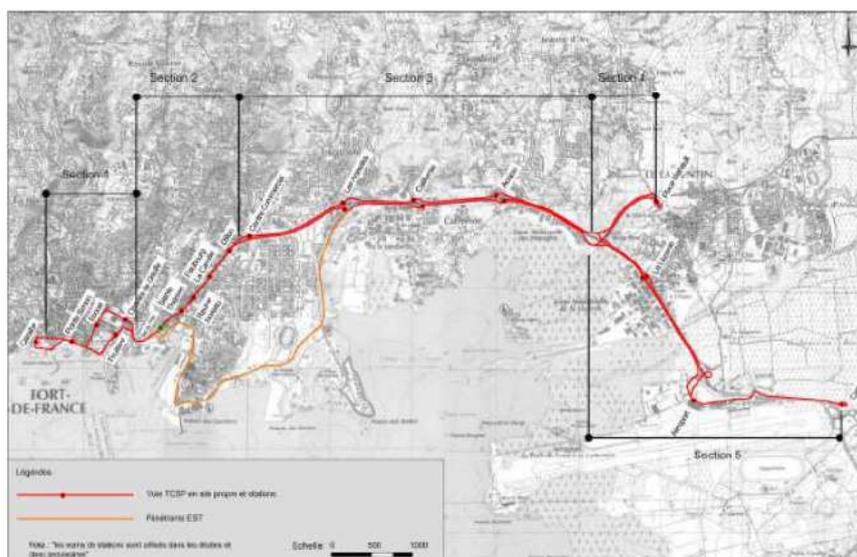
La maîtrise d'ouvrage a recentré ensuite son action sur le projet inscrit à la DUP 2006 jusqu'à la fin des travaux du TCSP en 2015 puis sa mise en service commerciale mi-Août 2018.

1.2 Le TCSP mis en service en 2018

Le TCSP actuellement en service est constitué d'un site propre de 13,9 km au total, avec :

- Un tronç commun de 8,1 km entre la Pointe Simon à Fort-de-France et l'échangeur du Canal du Lamentin sur l'A1 ;
- Une branche, de 1,15 km, entre l'échangeur du Canal du Lamentin et la place Mahault ;

- Une branche, de 4,65 km, entre l'échangeur du Canal du Lamentin et le pôle d'échange de Carrère via l'aéroport.



Tracé du TCSP actuellement en service, source DUP 2006

Le TCSP en service est exploité avec deux lignes partant du pôle d'échange multimodal (PEM) de Pointe Simon, le terminus effectif « Almadies Bo Kannal » étant l'arrêt de régulation,

- Jusqu'au PEM de Carrère au sud pour la ligne A,
- Jusqu'au PEM de Mahault à l'est pour la ligne B.



Thermomètre du service TCSP actuellement en service, Source : Martinique Transport

Le PEM de Pointe-Simon situé dans l'hyper centre de Fort-de-France accueille une importante station de TCSP, une gare routière pour une partie des lignes urbaines et interurbaines (Nord Caraïbe) et une gare maritime recevant les navettes maritimes vers Les Trois-Ilets et Case Pilote.

Les deux PEM de Carrère et Mahault sont situés sur la commune du Lamentin ; ils accueillent chacun une station terminus BHNS (raquette de retournement et régulation), un parc-relais et des espaces de type gare routière pour les lignes de transport en rabattement dans ces pôles. A noter que ces espaces ont été configurés pour des lignes de taxis collectifs et non pour les lignes de cars ou bus y faisant actuellement terminus depuis les réorganisations des réseaux Sud et Nord par Martinique Transport.

1.3 La relance des études des Extensions en 2019

1.3.1 La mise en place d'un groupement de commande pour le pilotage du projet

Une fois terminé le projet initial, les acteurs se sont engagés dans le projet de ses extensions, avec la création du groupement de commandes CTM - Martinique Transport le 28/07/2017 pour la réalisation des études et des travaux des extensions du TCSP de Martinique, dont le coordinateur est la CTM.

Les élus de l'assemblée de Martinique et du conseil d'administration de Martinique Transport ont voulu aller plus loin que le projet long terme imaginé en 2003 lors des premières décisions sur le TCSP, avec des extensions :

- A l'Est, jusque Trinité plutôt que Le Robert ;
- Au Sud, jusque Sainte-Luce plutôt que Rivière-Salée ;
- Et à l'Ouest jusque Schœlcher.



Le projet à considérer en 2019 était donc plus long que celui décrit dans la DUP (2006) du TCSP actuel, avec des sections supplémentaires jusque Sainte-Luce au lieu de Rivière-Salée, et jusque Trinité au lieu du Robert : il totalisait environ 44km.

Pour l'Extension Ouest, deux modes étaient à considérer : le mode routier (BHNS) et le transport par câble aérien (TPC).

1.3.2 Le projet et ses objectifs

Le TCSP actuel de la Martinique, avec son tronç commun et ses trois terminus, reste pour l'instant confiné au milieu urbain, et les pôles d'échange et P+R de Mahault, à l'Est et Carrère au Sud sont situés maintenant en pleine congestion en heure de pointe.

Le projet en objet, appelé le « **projet des extensions du TCSP de la Martinique** », consiste donc à la fois en :

- un projet de desserte avec un schéma de desserte sur le réseau TCSP futur et la réorganisation des réseaux bus associée,
- un projet d'aménagement consistant en des infrastructures et équipements adaptés assurant la performance du futur réseau TCSP et donc son attractivité,
- le choix d'un mode de transport.

Le projet d'extensions a plus largement pour objectifs de :

- améliorer les conditions de déplacement des martiniquais et diminuer les temps passés à se déplacer ;
- préserver l'accessibilité de la centralité qu'est l'agglomération centre depuis l'ensemble de la Martinique ;
- participer au développement économique de l'île et de ses nouvelles polarités ;
- susciter le report modal de l'automobile vers les transports collectifs ;
- participer à la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

Le projet à retenir doit être :

- un système de transport capacitaire, régulier et fiable ;
- un mode moderne, confortable et « propre ».

Dans la lignée du BHNS actuellement en service, les extensions se doivent d'assurer un haut niveau de service en termes de :

- Fréquence et amplitude horaire
- Régularité et fiabilité de l'horaire
- Confort, accessibilité, image et lisibilité du service.

1.3.3 Le périmètre des études et missions d'AMO lancées en 2019

Deux missions d'Assistance à Maître d'Ouvrage ont été lancées en 2019 par le Groupement de commande.

Les AMO étaient en charge de mener les études de définition puis les premières études de conception du projet (préprogramme puis programme) afin de permettre au Maître d'Ouvrage de lancer la réalisation des Extensions selon le programme retenu et selon le portage retenu.

- Une AMO était en charge d'étudier le projet global des Extensions (desserte et exploitation, effets et impacts, coûts, évaluation environnementale, processus administratif) et de mener les études d'insertion sur les 3 extensions en mode routier (BHNS).

Cette mission d'AMO (3 extensions en mode routier) comporte deux phases d'étude :

- Phase 1 - Elaboration d'un préprogramme : il s'agissait de définir le projet à l'horizon 2040 à porter en concertation préalable et identifier le projet 2030 à porter à l'enquête d'utilité publique, vérifier sa faisabilité et le chiffrer ; la phase se conclut par l'établissement du préprogramme (périmètre) des études de phase 2 ;
- Phase 2 - Elaboration d'un programme : il s'agit d'étudier au premier niveau d'Etudes de conception le projet à horizon 2030 validé à l'issue de la phase 1, cadrer et initier son évaluation environnementale et lancer les investigations nécessaires à la poursuite des études et le lancement de sa réalisation par le Maître d'Ouvrage.

- Une autre AMO était en charge d'études de faisabilité d'un transport par câble reliant Schœlcher à Fort-de-France. La mission comportait deux phases.
La phase 1 : historique, diagnostic des territoires concernés, objectifs du projet, description du projet, impacts du projet, management et calendrier.
La phase 2 : économie du projet, financement, évaluation socio-économique, annexes graphiques, annexes complémentaires au dossier.
La phase 1 a été restituée permettant de disposer de scénarios de desserte pour la concertation préalable.
La phase 2 de la mission n'a pas été activée.

1.4 L'évolution de la définition du projet jusqu'à la concertation

La première phase des études dite de Préprogramme a été menée en 2019.

Pour les études de faisabilité des trois Extensions en mode BHNS, les études ont été scindées en deux étapes :

- Une étape d'opportunité : quel est le projet à long terme ? quel est le projet le plus pertinent à moyen terme ?
- Une étape de faisabilité : quel est le projet faisable techniquement et financièrement à l'horizon 2040 ? comment le décliner / phaser à l'horizon 2030 ?

1.4.1 Etudes d'opportunité : raccourcissement du projet et nouvelles variantes

1.4.1.1 Contenu des études d'opportunité menées en 2019

Cette première étude avait pour principaux objectifs de :

- Appréhender les enjeux et contraintes du territoire traversé : urbains, mobilité (offre et demande de déplacements), fonciers, environnementaux
- Evaluer les conditions d'insertion d'un TCSP dans cet environnement
- Définir le projet « des extensions du TCSP » à l'horizon 2040, horizon du SAR en cours d'élaboration par la CTM.

1.4.1.2 Le projet à l'issue des études d'opportunité

○ Les terminus des extensions : jusqu'où ?

Les premières études d'insertion d'une double plateforme TCSP le long des RN1, 2 et 5 jusqu'à Trinité, Sainte-Luce et Schœlcher, ont été menées de juin à octobre 2019.

Ces premières analyses ont permis de mener une évaluation sommaire des coûts de réalisation d'un double site propre BHNS en fonction des conditions d'insertion d'un tel aménagement ou d'un aménagement allégé sur les tronçons où cela n'est pas faisable ou pas nécessaire.

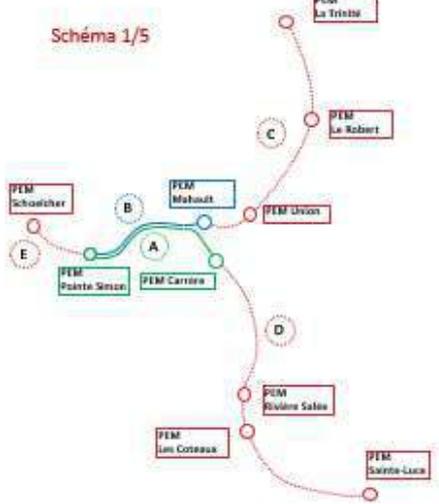
En parallèle, l'évaluation de l'opportunité du mode au regard, d'une part de la fréquentation attendue, et d'autre part des conditions de circulation sur ces voiries (utilité ou non d'un site propre), a été réalisée. Différents schémas d'exploitation du futur réseau de TCSP ont été testés grâce au modèle multimodal mis en place par la CTM dans le cadre du Schéma des Infrastructures de Transports de la Martinique (STIRM).

Les premières estimations du potentiel de trafic ont montré une charge dimensionnante (pphp/d passagers par heure de pointe et par sens) de :

- 600 sur les extensions Est et Sud ;
- 800 sur l'extension Ouest en approche de Pointe Simon, sur un secteur où d'autres lignes de TC plus locales sont présentes, et de 700 plus à l'Ouest sur la RN2 ;
- 1100 dans le Lamentin ;
- 1100 à 1400 sur le tronç commun entre Pointe-Simon et Echangeur Acajou.

On observe des cassures du volume de trafic attendu :

- Sur l'Extension Est, à Union puis au niveau du bourg du Robert,
- Sur l'Extension Sud, à Carrère puis au niveau de Rivière Salée (carrefour RN5*RD7).

	
<p>Trafic journalier par ligne en 2040 pour le schéma de référence</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ligne A 21000 V/J • Ligne B 24000 V/J • Ligne C 15000 V/J • Ligne D 10000 V/J • Ligne E 21000 V/J 	<p>Serpent de charge à l'Heure de Pointe du Matin (HPM) en mode BHNS en 2040</p> <p>Les trafics prévisionnels en HPM (sens vers FDF, dimensionnant) sont moins pertinents au-delà du Robert à l'Est et de Rivière Salée au Sud pour justifier un mode capacitaire.</p>

○ Les itinéraires des Extensions en mode BHNS : par où ?

■ Extensions Est et Sud

Aux terminus des Extensions Est et Sud, les positionnements des PEM et P+R (parcs relais) sont la contrainte première pour le choix de l'insertion du terminus. Les parcelles identifiées doivent être d'une taille suffisante, positionnées respectivement au plus près des zones d'habitats et des pôles générateurs, et proches des voiries avec un accès direct et facilité, conditions du succès de la fonction P+R. Cette recherche des sites opportuns faite en Etape Opportunité a permis d'identifier différents sites soit prédisposés à être un PEM (échanges TC et P+R), soit prédisposés à accueillir un simple P+R :

- Extension Est : PEM à Union, P+R à Pelletier, PEM à Gaschette, PEM à Trinité
- Extension Sud : P+R à Petit Bourg, PEM à Rivière Salée, PEM aux Coteaux, P+R à Gros Raisin, PEM à Ste-Luce

- Extension Ouest

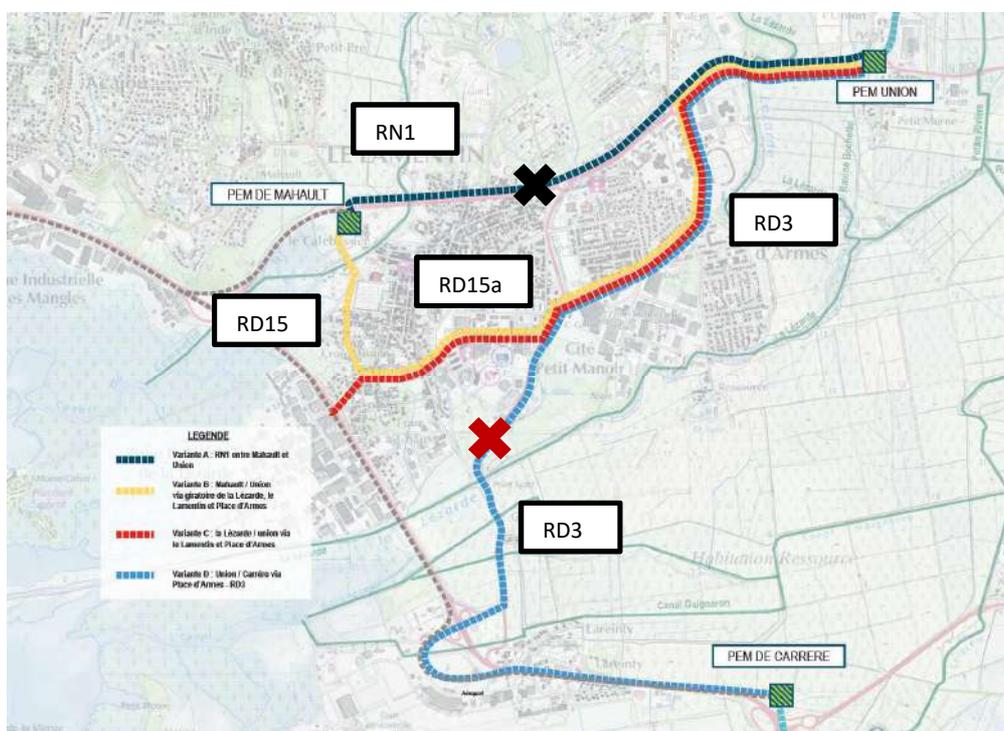
Plusieurs variantes de tracé pour l'extension Ouest ont été étudiées lors de l'étude d'opportunité. Les études d'insertion urbaine menées sur les quatre variantes en lice (RD44, RD43, RN2, voie littorale et RN2) ont montré qu'une insertion de 2 voies TCSP est impossible sur tout le linéaire entre Pointe Simon et Schœlcher, en raison du caractère très urbain du secteur et du foncier bâti existant à préserver. Devant ce constat, la possibilité d'insérer une seule voie de site propre a été expertisée, l'idée étant de combiner un aménagement là où cela est possible et de la régulation (par feux) facilitant la circulation du BHNS : il est ressorti de cette analyse que **seule la variante par la RN2** pouvait admettre l'insertion d'une voie supplémentaire sur une partie importante de son linéaire permettant d'obtenir un niveau de service de type BHNS pour l'Extension Ouest.

En outre, le corridor de la RN2 ressortait comme celui desservant le mieux à la fois les habitants, emplois et équipements et le plus direct. En fin d'étude d'Opportunité, c'est donc ce corridor qui a été retenu pour étudier une insertion de l'Extension Ouest en mode BHNS.

Le site de Madiana est par ailleurs ressorti comme le seul site satisfaisant pour la localisation d'un Pôle d'Echanges Multimodal à l'extrémité de l'Extension Ouest (terminus et rabattement des lignes côte Caraïbe). Ce site serait doté d'un important parking relais P+R.

- Shunt entre les extensions Est et Sud et l'infrastructure existante

Au Lamentin l'insertion initialement prévue entre Mahault et le giratoire de l'Union via la RN1 (en bleu foncé) est trop contrainte voire impossible (foncier bâti, hauteur de mur) et n'assure pas une desserte satisfaisante de la ville. Plusieurs variantes de tracé au cœur des polarités du Lamentin ont donc été envisagées au niveau faisabilité.



Variants d'insertion étudiées dans le Lamentin

La variante de liaison entre Carrère et le giratoire de l'Union via la RD3 et Lareinty (en bleu clair) est assujettie à de très fortes contraintes hydrauliques (Gaigneron) et agricoles.

Deux variantes d'accroche à l'infrastructure existante sont apparues intéressantes à conserver en Etude de faisabilité :

- la variante (en rouge) via l'échangeur de la Lézarde (qui serait à réaménager), le giratoire de l'horloge et la RD15a,
- la variante (en jaune) de liaison entre le PEM actuel de Mahault et Union via Vieux Pont et le même itinéraire que la variante précédente.

○ L' Extension Ouest en Transport par Câble

L'étude d'opportunité d'une desserte par câble aérien de Pointe-Simon vers Schœlcher et ses quartiers hauts a permis d'identifier les 3 scénarios de projet suivants :



○ Conclusions

Les principales conclusions des analyses menées de niveau Opportunité étaient donc que :

- Les extensions étudiées attirent bien chacune globalement un trafic relevant d'un mode capacitaire de type BHNS avec des trafics attendus minimum de 10 000 à 20 000 voyageurs/jour à horizon 2040 ; l'Extension Ouest en TPC attirerait également un trafic de plus de 20 000 voyageurs/jour ;
- Les extensions de l'infrastructure au-delà du Robert et de Rivière-Salée apparaissent moins opportunes du fait du trafic attendu relativement faible et des conditions de circulation relativement satisfaisantes sur les tronçons concernés ;
- Le passage au sud du bourg du Lamentin apparaissait la solution alternative au passage par la RN1 à étudier avec deux variantes d'accroche à l'infrastructure existante à évaluer/comparer
- La création d'un shunt dans le Lamentin entre les extensions Est et Sud apparaissait pertinente au regard de la demande de déplacement identifiée.

Après présentation des résultats au Président du Conseil Exécutif le 10 octobre 2019, la maîtrise d'ouvrage a fait le choix de concentrer les études de faisabilité autour d'un projet resserré au Sud jusque Rivière Salée, à l'Est jusqu'au Robert, et à l'Ouest jusqu'à Schœlcher (Madiana), tout en

garantissant un très bon niveau de service et une bonne image du TCSP en privilégiant l'aménagement d'un double site propre dédié à l'Est et au Sud.

Le projet des extensions du TCSP 2040 validé pour être étudié en étape Faisabilité était le suivant :

-Extension Est jusqu'au Robert par un mode routier

-Traversée du Lamentin par le sud du bourg via le giratoire de l'horloge, la RD15a et la RD3 jusqu'à retrouver la RN1 au giratoire de Mangot-Vulcin

-Avec deux accroches possibles à l'infrastructure existante :

1-via l'échangeur de La Lézarde (à réaménager)

2-via le PEM de Mahault et Vieux-Pont (RD15)

-Extension Sud jusque Rivière-Salée le long de la RN5 par un mode routier

-Extension Ouest jusqu'à Madiana en mode BHNS par la RN2 et jusqu'à Fond Bernier via Université- Terreville - Plateau Fofu selon 3 scénarios en TPC, le choix du mode étant envisagé après la concertation.

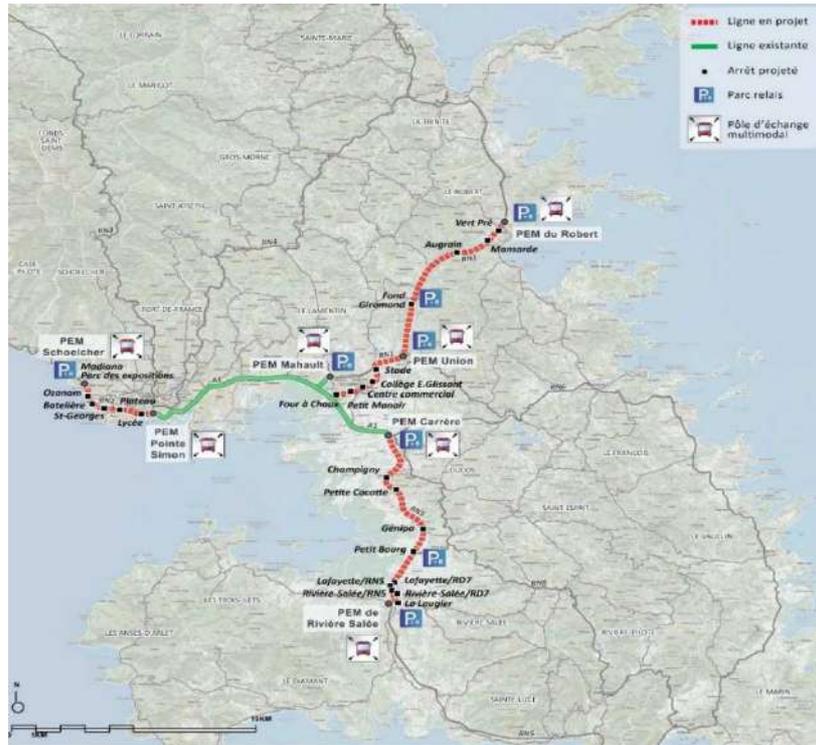
1.4.2 Les études de faisabilité (mode BHNS)

Les études de faisabilité avaient pour objectifs de définir :

- Un itinéraire de référence et ses variantes pour chaque extension ;
- De premiers principes d'insertion de l'infrastructure TCSP et des stations ;
- Les caractéristiques du ou des modes envisagés sur les extensions et l'exploitation associée ;
- Les estimations des coûts d'investissement et des coûts d'exploitation ;
- Une première évaluation des impacts et effets du projet.

Le travail a été restitué en COPIL le 6 mars 2020.

1.4.2.1 Le projet d'infrastructure BHNS



1.4.2.2 Le projet multimodal à l'issue de l'étude de faisabilité

Le projet des extensions du TCSP ressortant des études de faisabilité est un projet global de mobilité multimodale qui repose sur :

- Une localisation des stations au plus près de la population et des générateurs
- Un travail fin sur l'accessibilité aux stations et particulièrement en modes actifs (piétons et cycles),

➤ Intégrer le rabattement de proximité en modes actifs

Les accès aux stations et cheminements piétons ou cycles depuis les zones d'habitat, d'emplois et les équipements sont à intégrer au projet. L'organisation du rabattement des modes actifs doit être cohérent avec la morphologie urbaine et la topographie des alentours. Ci-dessous les cheminements à aménager en priorité pour les stations Vert-Pré et Génipa.



Exemples de principes de rabattement modes actifs – Gpt AMO – Janvier 2020

- Le rabattement VP dans des parcs relais (P+R) pour contribuer au report modal depuis la voiture

➤ Organiser le rabattement en voiture

Les fonctionnalités de parc relais sur le réseau TCSP sont essentielles à l'atteinte du report modal depuis la voiture. Indispensables aux terminus des extensions (Madiana, Le Robert, Rivière-Salée), certains emplacements localisés en cours de tracé apparaissent aussi propices au rabattement, comme Petit-Bourg et Union.

Le dimensionnement des parcs relais dépend du besoin (potentiel de rabattement VP) et des opportunités foncières. Le potentiel a été estimé en croisant deux approches :

- l'une considérant les volumes de trafics automobiles observés aujourd'hui sur le réseau routier en accès aux P+R ;
- l'autre considérant la population active motorisée installée dans l'aire de chalandise du P+R

P+R	Besoin estimé (nombre de places)
Le Robert	600
Union	600 à 800 si terminus à Union
Rivière-Salée	700
Petit-Bourg	250 (800 si pas de P+R à Rivière-Salée)
Madiana	800

Ces potentiels importants conduisent à envisager pour ces nouveaux parcs-relais des unités plus capacitaires soit au sol, soit partiellement en ouvrage de type silo.

Pour rappel, les parcs relais actuels de Mahault et Carrère offrent respectivement 130 et 300 places et apparaissent sous-dimensionnés.

- Le rabattement ou la desserte des réseaux de transport en commun urbains et interurbains au sein de Pôles d'Echanges Multimodaux ou PEM.

➤ Réorganiser les réseaux bus autour du BHNS

Le projet concernera ainsi l'ensemble de la Martinique du fait des rabattements des réseaux Nord-Caraïbes, Nord-Atlantique et Sud-Lib aux PEM de Madiana/Pointe-Simon, Union/Mahault, Carrère/Rivière Salée.

1.4.2.3 Le projet câble pour l'Extension Ouest

L'Etude de faisabilité d'un projet TPC FDF-Schoelcher devait se dérouler sur la base du choix d'un scénario préférentiel.

Le Maître d'Ouvrage n'a pas souhaité choisir un scénario à ce stade et retenu de présenter les 3 scénarios de projet des études d'opportunité à la concertation préalable.

L'étude de faisabilité d'un projet TPC n'a donc pas été lancée.

1.4.3 L'estimation 2019 du coût du projet

A l'issue des études de faisabilité en mode routier et des études d'opportunité pour le câble, le projet était estimé comme suit :

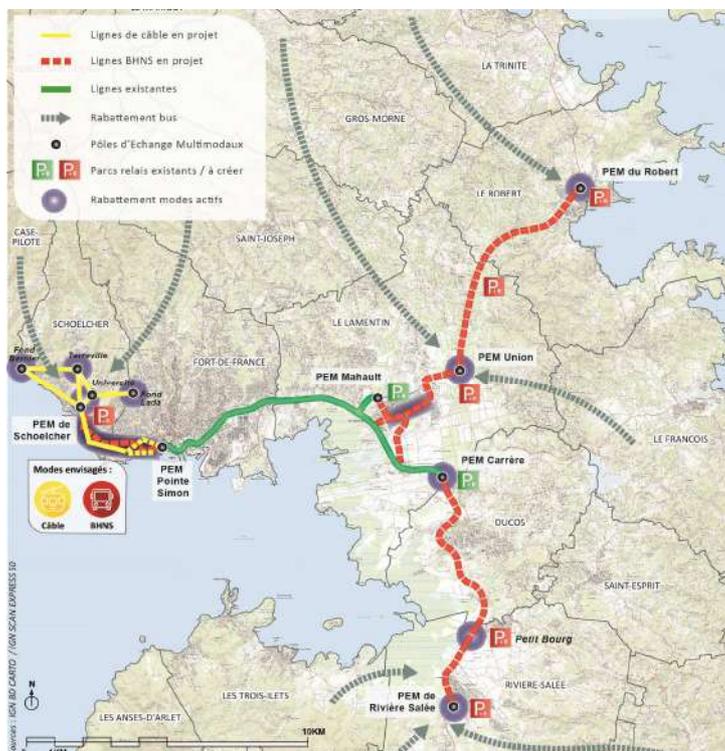
Extension Est = 220 M€₂₀₁₉ (hors foncier, hors matériel roulant) dont 180 M€ de travaux

Extension Sud = 210 M€₂₀₁₉ (hors foncier, hors matériel roulant) dont 165 M€ de travaux

Extension Ouest

- mode routier = 60 M€₂₀₂₀ (hors foncier, hors matériel roulant) dont 45 M€ de travaux
- mode câble aérien (scénario 1) = 200 M€₂₀₂₀ (matériel compris)

C'est ce projet multimodal issu des études de faisabilité 2019-2020 qui a été présenté à la concertation préalable en 2021.



2. LA CONCERTATION PREALABLE ET SON BILAN

2.1 Le cadrage de la concertation préalable par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

Le projet a fait l'objet d'une saisine de la CNDP par le Maître d'Ouvrage fin 2019 : le dossier de saisine a été transmis le 25 octobre 2019 et une présentation a été faite à la Commission le 6 novembre 2019.

La CNDP a considéré que compte tenu des enjeux environnementaux et socio-économiques du projet, et de son stade d'avancement (Faisabilité), une concertation préalable, selon le code de l'environnement, devait être organisée afin de débattre avec le public de son opportunité, de ses alternatives, de ses enjeux socio-économiques et de ses impacts environnementaux.

La CNDP a désigné trois garants pour cette concertation : Mme Francine FLERET, M. Patrick NERAULIUS et M. Etienne BALLAN.

Sur la base du dossier de concertation produit par la maîtrise d'ouvrage, la CNDP a ensuite approuvé le 7 octobre 2020 les modalités de concertation et désigné M. Jean-Michel ALONZEAU comme garant de la concertation préalable.

Initialement prévue pour une durée de treize semaines entre le 1^{er} novembre 2020 et le 31 janvier 2021, elle sera reportée suite au confinement covid, à la période du 1^{er} mars au 31 mai 2021.

2.2 Les modalités de la concertation mars-mai 2021

Une campagne de communication (radio, panneaux d'affichage...) a été menée, et un site internet dédié à la concertation a été ouvert le 13 février 2021 : <https://www.extensions-tcsp.com>, permettant au public de s'informer, de poser des questions et de consulter les questions posées et les réponses apportées.

PROJET DES EXTENSIONS DU TCSP DE LA MARTINIQUE

DOSSIER DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Télécharger

DOCUMENTATION

L'espace documentation regroupe les rapports, études et retranscription du projet et des réunions.

Consulter

Carte interactive

Accédez à la carte interactive du projet.

Je découvre

Inscription newsletter

Prénom *

Nom *

E-mail *

Oui, j'accepte de recevoir cette newsletter ! Je comprends que je peux me désabonner facilement et à tout moment. Votre adresse de messagerie est uniquement utilisée pour vous envoyer les lettres d'information. En savoir plus sur vos droits et vos données.

[Site internet de la concertation préalable](https://www.extensions-tcsp.com)

Parallèlement, à la concertation dématérialisée, plusieurs réunions publiques se sont tenues dans chacune des communes concernées par les extensions du TCSP.

La participation du public a été structurée autour de trois phases de concertation :

○ Phase 1 : les réunions locales

En mars 2021, six réunions en présentiel sur l'ensemble des communes concernées par les extensions, à raison de deux réunions par extension. Ces réunions de proximité, au plus près des territoires, ont été organisées en présentiel, avec en moyenne une trentaine de personnes.

○ Phase 2 : les réunions thématiques

Fin avril 2021 et sur la première semaine de mai 2021, six webinaires thématiques ont été organisés, les conditions sanitaires ne permettant plus des réunions en présentiel. Trois séances présentaient un focus sur des thèmes liés au projet tel que les impacts sur l'environnement, les améliorations de la mobilité et les impacts du projet sur l'aménagement du territoire. Les trois autres séances étaient chacune organisées sur une extension, présentant les enjeux locaux, les points d'intérêt desservis, les spécificités de chaque ligne avec les plans d'insertion issus des études de faisabilité.

○ Phase 3 : les réunions de synthèse

Fin mai 2021, trois webinaires de synthèse ont été organisés à nouveau sur chacun des trois territoires concernés, où sont apparus les premiers éléments de réponse des porteurs de projet.

2.3 Le bilan des garants (juin 2021) et la réponse de la maîtrise d'ouvrage (août 2021)

Le bilan des garants de la CNDP, qui fait suite à la concertation préalable, a été transmis le 30 juin 2021, dans le délai légal d'un mois suivant la fin de la concertation. Ce bilan mentionne des précisions à apporter de la part des responsables du projet et des recommandations.

En réponse, dans le délai légal de deux mois suivant le bilan, fin août 2021, le rapport de la maîtrise d'ouvrage aux observations de la CNDP a été transmis à la CNDP.

Réponses apportées aux demandes de précisions (août 2021)

	PRECISIONS A APPORTER	REPONSE APPOREE
1	Expliciter la place envisagée pour le transport maritime dans les réflexions autour du projet d'extension du TCSP (études en cours ou à venir, documents cartographiques avec toutes les lignes pour une meilleure appréhension des informations par le public. montrer clairement la complémentarité de la desserte par mer et des lignes du TCSP	
2	S'engager sur un planning de réalisation du plan de mobilité qui doit présenter les mesures pour encourager le report modal recherché pour augmenter la part de marché des transports en commun	Finalisation prévue fin 2022
3	Expliciter la stratégie prévue de rabattement des quartiers vers les nouveaux tracés pour alimenter les lignes à venir en donnant l'objet de la commande d'étude en cours et à sa remise la mettre en ligne à destination du public.	Adapter les dessertes pour favoriser le rabattement vers le TCSP
4	Produire un résumé du mode de fonctionnement du système de gestion des tickets par téléphone nommé "MT Ticket" , susceptible de répondre à la demande d'amélioration du système de billettique émise par le public	Information sur MT Ticket fournie
5	Apporter toutes réponses utiles aux correspondances reçues (Ville du Lamentin, Groupe Bernard Hayot, Collectif d'habitants de SCHOELCHER, CA Espace Sud Martinique, la SAS Robert2, les habitants des Hauts de Madiana)	A venir

Réponses apportées aux recommandations (août 2021)

	RECOMMANDATION	Réponse de la MOA
1	Intégrer à la concertation l'assistant à MAO sur le transport par câble	2 ^{ème} phase d'études de faisabilité EGIS- Rail prévue après concertation préalable
2	Collaborer avec les associations de défense de l'environnement	Elles ont été sollicitées
3	Collaborer avec le Lamentin pour mettre en cohérence son plan action cœur de ville et le projet	
4	Associer Rivière Salée sur l'implantation du pôle d'échange multimodal, des stations et de la voie dédiée du bourg	
5	Etudier l'intégration des pistes cyclables conformément à la LOM* et au SDIC	Les hypothèses de faisabilité seront réinterrogées pour en tenir compte
6	Collaborer avec les 3 CA sur les conséquences sur leurs schémas d'aménagement et les sujets liés à leur compétence GEMAPI	Collaboration en cours
7	Associer CODERUM et Chambre d'agriculture concernant les besoins en parcelles AOC rhum agricole des extensions est et sud	A venir
8	Organiser sur la question de l'énergie des véhicules, un groupe de travail avec la filière et les acteurs régionaux – Etre en cohérence avec la PPEM	A venir lors des travaux
9	Préciser les modifications du calendrier prévisionnel compte tenu du retard pris et donner des dates réalistes au public pour les 3 extensions	plusieurs phases prévues
10	Etablir une démarche avec les organismes gérant les zones d'activités ou industrielles le long de l'autoroute pour gérer la rupture de charges et proposer une continuité de service	Seront associés via une plate-forme existante www.extension-tcsp.com

2.4 Les engagements du Maître d'Ouvrage pour la suite du projet

Les engagements du Maître d'Ouvrage présentés à la CNDP le 6 octobre 2021 sont les suivants :

2.4.1 Avoir une réflexion large sur l'accès au TCSP : organiser le dernier kilomètre en particulier pour les PMR

Le public s'est exprimé sur la mauvaise prise en compte du dernier kilomètre par la réalisation du TCSP actuel : des exemples de discontinuités des cheminements depuis les stations des ZI le long de l'A1 étant souvent cités.

Le Maître d'Ouvrage s'est engagé à :

- Travailler sur la continuité des aménagements PMR
- Créer de cheminements piétons vers les générateurs
- Réorganiser le réseau TC autour des stations et terminus
- Faire évoluer les plans de circulation

Pour y arriver, le MOA s'engageait à identifier les études complémentaires à mener, présenter les modalités de travail envisagées et définir la répartition des réalisations entre MOA et la gestion des interfaces

- Cet engagement sera mis en œuvre dans le cadre des études d'insertion de faisabilité approfondie en identifiant les interfaces avec l'existant, à traiter, et les cheminements à créer jusqu'aux générateurs à proximité du TCSP
- Cette prise en compte va influencer sur le périmètre du projet en particulier l'emprise à aménager

2.4.2 Réinterroger la stratégie cyclable envisagée en 2019

Ce second engagement concerne la stratégie cyclable du projet qui doit être réinterrogée à l'aune de la loi d'Orientations des Mobilités et des remarques du public.

Des hypothèses avaient été prises en 2019 en matière d'aménagements cyclables du projet conformes à la loi SRU :

- En milieu périurbain ou rural, le projet prévoyait des cheminements piétons et cycles permettant de rallier les stations depuis les urbanisations et générateurs à proximité (500m piétons, 1km cycles)
- En milieu urbain, le projet introduisait nécessairement des cheminements piétons. Il essayait en outre d'introduire des aménagements linéaires le long ou sur des itinéraires parallèles au TCSP.

Après un temps de maturation de la loi LOM, le pouvoir judiciaire a tranché sur son interprétation des textes du législateur. Des collectivités ont vu leurs projets d'aménagements critiqués par des associations cyclistes considérant que de nouveaux aménagements ne respectaient pas la loi LOM. Au-delà de l'aspect purement légal, la prise de conscience citoyenne de se tourner vers des modalités de déplacement plus saines, plus économiques et moins carbonées, doit être soutenue et accompagnée par tous les aménageurs.

- [Cet engagement est mis en œuvre dans le cadre de l'actualisation du préprogramme en identifiant les secteurs où le projet cycles peut être amélioré](#)

2.4.3 Poursuivre les études sur le transport par câble

Des études d'opportunité du transport par câble entre Fort-de-France et Schœlcher ont été menées début 2019 et ont abouti à la présentation de plusieurs scénarios de desserte et des analyses comparatives associées.

Ce sont ces scénarios qui ont été présentés à la concertation sans scénario préférentiel et sans chiffrage. La phase suivante d'étude de faisabilité d'un scénario n'a pas été déclenchée avant la concertation. Pour la poursuite des études, le MOA doit privilégier un scénario de desserte à étudier en faisabilité et à chiffrer (décomposition CEREMA).

L'engagement a été de poursuivre les études sur le transport par câble, les études étant insuffisamment précises pour se faire une vraie opinion sur le projet et pouvoir le comparer à périmètre égal au projet de BHNS à l'Ouest.

- [Des échanges sont en cours avec le BET pour identifier les possibilités de la poursuite de la mission.](#)

2.4.4 Avancer et partager les réflexions sur l'énergie des véhicules et plus largement sur la place du projet dans la transition énergétique

Le public s'est montré intéressé par le choix du matériel roulant à faire pour les Extensions (Mode routier) : le MOA s'est engagé à poursuivre ses réflexions sur l'énergie des futurs véhicules.

Le Dossier de concertation présentait une analyse comparative des solutions envisageables en termes d'énergie pour les futurs véhicules BHNS, menée dans le cadre des études de faisabilité, qui concluait à la pertinence de l'hydrogène dans certaines conditions et au fait que le choix ne peut être fait à l'échelle de la seule flotte TCSP.

Ces premières recommandations doivent être remises en perspective de la stratégie qui sera arrêtée à l'échelle de la Martinique par la révision de la PPE en cours (Programmation Pluriannuelle de l'Énergie 2023/2028-2033).

- Cet engagement s'inscrit donc dans les réflexions plus larges sur la transition énergétique en Martinique (PPE, stratégie d'acquisition de MT) à décliner ensuite au projet TCSP à moyen terme

2.4.5 Mettre en place une gouvernance adaptée au projet

Le Maître d'ouvrage s'engageait d'une part à mettre en place une équipe structurée (CTM-Martinique Transport) avec un Chef de Projet dédié au projet.

Par ailleurs, il s'engageait à installer des instances de pilotage pour suivre l'avancement du projet.

- Cet engagement a été mis en œuvre avec une organisation déjà partiellement en place.

2.4.6 Mener une large concertation avec l'ensemble des acteurs et partenaires autour de la conception du projet

Les expressions du public ont montré son intérêt pour le projet et l'attente d'être informé régulièrement de son avancée. Un certain nombre d'acteurs ou de collectivités ont par ailleurs déploré le manque d'échanges en amont de la concertation préalable.

Le MOA s'est engagé à informer régulièrement sur le projet et concerter avec l'ensemble des acteurs du territoire lors des prochaines phases de conception du projet :

- Associations de défenses de l'environnement
 - Communes impactées par le projet et EPCI
 - Professionnels de la canne à sucre et chambre d'agriculture
 - Organismes gérants les zones d'activité ou industrielles ...
- Cet engagement a une incidence sur la méthode de travail autour de la conception du projet avec des temps d'échanges à prévoir
 - Ces concertations seront menées dans le cadre de la concertation continue mise en place

2.4.7 Communiquer sur l'existant

Le Maître d'ouvrage s'est engagé par ailleurs à communiquer sur le TCSP existant en particulier :

- les données de base sur le TCSP actuel : fréquentation, clientèle du TCSP et des P+R, importance de la fraude...
- les impacts de la mise en service du TCSP sur le trafic routier...

Le Maître d'ouvrage s'est engagé également à travailler avec les communes sur les discontinuités dans les cheminements autour du TCSP existant avec la mise en place d'un **comité ad hoc** faisant remonter et traitant les problèmes.

- Cet engagement peut être partiellement satisfait par la publication de données sur le réseau MT et sera facilité par la mise en œuvre de la nouvelle billettique
- Il implique aussi de mener des enquêtes spécifiques

2.4.8 Inscrire le projet dans une politique de mobilité plus large

Certaines expressions du public et d'acteurs ont demandé à ce que le projet s'inscrive dans une vision globale de la mobilité. Le Maître d'Ouvrage s'est engagé à lancer son Plan de Mobilité (PDM) à court terme.

- Cet engagement a été mis en œuvre avec le lancement des études PDM en mai 2023. La première phase de diagnostic a été restituée en octobre 2023.

3. LA CONCERTATION CONTINUE

3.1 Le cadrage de la CNDP

Après une concertation préalable décidée par la Commission nationale du débat public, elle désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. Par décision du 6 octobre 2021 Messieurs Etienne BALLAN et Jean-Michel ALONZEAU sont désignés garants chargés de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

La Commission assure, si nécessaire, la publication de rapports intermédiaires. Le rapport final des garants est rendu public.

La CNDP rappelle le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE)

Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garants le responsable du projet décide du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

3.2 Lancement de la concertation continue

En juillet 2023, la concertation continue est officiellement annoncée sur le site de concertation dédié du TCSP <https://extensions-tcsp.com>, et les publications reprennent (rapport intermédiaire des garants CNDP, les réponses apportées par la CTM aux courriers reçus, les évolutions des tracés, les études ...).

De juillet à octobre 2023, la CTM et MT ont organisé des réunions avec les services techniques de toutes les villes concernées par le tracé des extensions du TCSP et les communautés d'agglomération (CA), en présence du garant de la CNDP Jean-Michel ALONZEAU.

Lors de ces réunions, les points suivants ont été abordés :

- Le projet initial d'extension du TCSP
- Le bilan de la concertation préalable
- L'évolution du projet et les nouvelles orientations
- Les projets connexes des villes et CA à mettre en cohérence avec les extensions du TCSP.

Par parallélisme des formes, des réunions publiques seront organisées dans toutes les communes rencontrées dans le cadre de la concertation préalable ainsi que toutes les communes concernées par la poursuite du projet, aux différents stades d'avancement des études.

La concertation continue se poursuivra jusqu'à l'enquête publique.

4. LA POURSUITE DU PROJET

4.1 Le redémarrage du projet fin 2022-début 2023

Les élections territoriales ont eu lieu en juin 2021 : la nouvelle majorité a ensuite réinstallé et recomposé un certain nombre d'instances décisionnelles de la Collectivité et de Martinique Transport.

Un nouveau confinement qui a pris fin le 31 mars 2022 a retardé la mise en place de la nouvelle organisation de projet qui a finalement été effective en juin 2022.

Le Maître d'Ouvrage s'est ensuite attaché à constituer une équipe projet et à remobiliser les AMO au 4^{ème} trimestre 2022.

Les évolutions à apporter au projet et les délais allongés ont nécessité un recadrage des missions de l'AMO qui a été contractualisé en juin 2023. Une mission d'accompagnement de la concertation continue a également été intégrée.

Les équipes d'AMO sont en ordre de marche depuis la mi-juillet 2023 et ont mené en septembre 2023 des visites de terrain et des rencontres avec les communes et intercommunalités avec le Maître d'Ouvrage.

4.2 La nécessité d'actualisation du préprogramme

Il était prévu initialement, et dans les contrats des AMO, que le Maître d'Ouvrage retienne à l'issue de la concertation préalable :

- Un mode de transport sur l'Extension Ouest, BHNS ou transport par câble,
- Le périmètre (itinéraire et variante éventuelle de tracé, localisation des stations, PEM et P+R) des Extensions en mode routier,
- En tenant compte des enseignements de la concertation.

Le projet retenu devait alors faire l'objet d'études dites de programme suffisamment détaillées pour que le Maître d'Ouvrage puisse lancer sur cette base des marchés de Maîtrise d'Œuvre.

Les missions d'AMO et d'études étaient donc censées redémarrer à cette étape d'études alors même que l'environnement du projet a évolué depuis 2019 et que certaines de ses composantes sont remises en question.

Les études de conception à venir ont pour objectifs en effet :

- de délimiter précisément l'emprise à mobiliser pour le projet en vue du lancement de la maîtrise foncière,
- de chiffrer le projet avec plus de précision qu'aux stades précédents,

Ceci grâce aux recueils de données de terrain (topographie, comptages routiers, réseaux) identifiés lors des études de faisabilité et réalisés en 2020 et 2021.

Un temps pour réinterroger le préprogramme de 2019 est apparu indispensable avant d'initier ce niveau d'études.

3.1 Evolutions et attentes à considérer

Cette réflexion sur la définition du projet doit tenir compte :

3.1.1 Des retours de la concertation préalable déjà traduits en engagements

Les trois engagements « Avoir une réflexion large sur l'accès au TCSP », « Réinterroger la stratégie cyclable envisagée », « Mettre en place une large concertation des acteurs », sont au cœur de l'actualisation du préprogramme et redéfinition technique du projet.

Les deux premiers concernent la stratégie multimodale et peuvent influencer sur le périmètre physique (emprise) du projet. Le troisième impacte plutôt la méthode de travail et les délais d'études.

3.1.2 Des évolutions de l'environnement du projet

○ Projets connexes

Certains projets connexes identifiés en 2019 ne sont plus d'actualité, certains ont été réalisés ou sont en cours de réalisation et de nouveaux projets ont vu le jour : il s'agit d'identifier ceux qui représentent de simples interfaces physiques à piloter en études de conception et en réalisation et ceux qui compromettent ou sont compromis par le projet des Extensions du TCSP.

Concernant le **terminus au Robert de l'Extension Est**, son implantation avait été envisagée à proximité du centre commercial Océanis, sur une grande parcelle disponible en 2019. Le propriétaire y a prévu depuis une extension du centre commercial qui a obtenu son permis de construire par la Ville du Robert. Le projet de l'Extension Est présenté à la concertation jusqu'au Robert est donc à revoir.

Au contraire, la mise en œuvre du **projet d'aménagement urbain du littoral à Fort-de-France** (Almadies – Texaco) et d'une **voie cyclable** qui s'y intègre, apparaît comme une opportunité pour le projet TCSP à l'Ouest.

Au Sud, deux éléments nouveaux doivent être considérés : un projet de **ZAC à Ducos** (agro-transformation) que le TCSP desservirait avec une nouvelle station entre celles de Carrère et Champigny, la montée en puissance de la **ZAC de Maupéou** avec des équipements structurants qui doit être connectée correctement au TCSP sans pénaliser la desserte du bourg.

○ Choix du matériel roulant pour le BHNS

Les scénarios de desserte pour le futur réseau TCSP avec Extensions étudiés en 2019 et 2020 faisaient l'hypothèse de véhicules différents sur les lignes actuelles (24m) et sur les Extensions (18m), le trafic attendu ne nécessitant pas la même capacité des véhicules des lignes A et B. Cela conduisait à privilégier des scénarios avec rupture de charge systématique dans les PEM de Union, Pointe Simon et Carrère.

La perspective d'une flotte plus homogène avec le choix de Martinique Transport d'exploiter les lignes de TCSP actuelles progressivement avec des véhicules de 18m, rebat les cartes. Les études devront retravailler des scénarios de desserte optimisant à la fois le service aux voyageurs (pas de rupture de charge) et l'adéquation des capacités offertes au trafic.

3.1.3 Des avis et attentes des collectivités locales concernées en particulier les communes traversées

Certaines collectivités s'étaient exprimées dès la concertation préalable par courrier. Toutes ont pu s'exprimer sur leurs avis et attentes lors d'une série de rencontres organisées en juillet 2023 par l'équipe projet pour présenter le projet TCSP de la concertation.

Sont synthétisées ci-dessous les principales remarques des participants :

Extension Sud	
CA Espace Sud Martinique	Inquiétude sur la desserte de Maupéou et son accessibilité tous modes Inquiétude sur l'exploitation du TCSP en période d'inondation Demande de mise hors d'eau de la RN5
Ville de Ducos	Intérêt pour des solutions réduisant la capacité routière en faveur du BHNS Nouvelles voiries locales prévues à Champigny et accès à la centrale photovoltaïque, à interfacer avec le projet
Ville de Rivière-Salée	Très réservée sur le passage du BHNS dans le centre-bourg rue Schoelcher, préférence pour un passage le long de la RN5 Favorable à l'intégration d'une gare routière dans le projet TCSP, ayant abandonné leur propre projet depuis la création de MT
Ville de Sainte-Luce	Favorable à une implantation du terminus sur la RN5 au niveau de Céron plutôt qu'aux Coteaux
Extension Ouest	
CACEM	Attention sur les risques /passage sur le littoral Problématique de la montée des eaux sur le littoral avec une étude en cours par le CEREMA Sujets techniques réseaux, GEMAPI
Fort-de-France	Favorable à l'installation de certaines fonctionnalités du projet sur le littoral (rue du Petit Pavois) en cohérence avec le projet urbain de la Ville et l'aménagement cycles en cours de mise en place Favorable à étendre la desserte BHNS venant de l'Ouest
Schœlcher	Regret de l'abandon du projet câble Favorable à la desserte de l'Université par l'Extension Ouest en BHNS avec un terminus à Ravine Touza voire au-delà à Case Navire Alerte sur la réorganisation du réseau TC à prévoir en lien avec l'implantation du terminus BHNS au nord de l'Université
Extension Est	
CA Cap Nord	Interrogation sur la compatibilité du projet de 2X2 voies vers le Robert en parallèle de l'extension du TCSP. Risque de conforter l'usage de la voiture.
Lamentin	Préférence pour l'accroche au PEM actuel de Mahault et le passage au sud du centre-bourg via Vieux Pont et Bas Mission jusqu'au giratoire de Mangot-Vulcin Alerte sur les nombreux projets connexes portés par la Ville (ou la SEM) en interface avec le projet TCSP Demande de partage régulier sur le traitement des impacts (foncier/plan de circulation) de l'insertion du projet TCSP Souhait d'un aménagement paysager autour du TCSP
Le Robert	Nécessité d'échanger sur un nouveau site pour le PEM

4.2.2 Des orientations et priorités du Maître d’Ouvrage

Le Maître d’Ouvrage a également avancé dans ses réflexions et ses projets et préconise :

- Pour l’Extension Est, d’aller au-delà de Union vers Le Robert pour le projet 2030 : le site de Pelletier avait été jugé intéressant en opportunité du point de vue du rabattement en voiture dans l’hypothèse d’un BHNS allant au-delà de Pelletier
- Pour l’Extension Sud, d’aller au-delà de Rivière Salée vers Ste-Luce avec deux lieux possibles, Les Coteaux ou Céron
- Pour l’Extension Ouest, de poursuivre les études pour le mode routier (BHNS) avec un projet allant au-delà de Madiana jusqu’à l’Université et utilisant en partie la voie littorale, en cohérence avec le projet urbain (Ville de FDF - CACEM), et en partie la RN2.

Ces nouvelles orientations et la mise en œuvre des engagements de la CTM-MT d’octobre 2021 en particulier l’évolution du projet cyclable, ont imposé d’avoir un temps d’actualisation du préprogramme du projet, qui constituera le périmètre du projet à étudier en études de faisabilité approfondies.

Cette actualisation des études, complétée par des visites de sites et des rencontres d’acteurs réalisées en septembre 2023 permettent de dégager un certain nombre d’options d’organisation ou variantes de tracé sur chaque extension.

Les réflexions ont donc repris en juillet 2023 pour explorer les pistes suivantes d’évolution suivantes :

<p>Extension Est</p>	<p>Confirmation de la faisabilité du passage au centre du Lamentin (Calebassier, Bas Mission, Mandela, Place d’Armes, lycée, stade, MV)</p> <p>Faisabilité du prolongement de voies réservées (sites propres) BHNS de Union jusqu’à Pelletier dans la perspective d’aller au Robert</p> <p>Scénarios de desserte associée à un prolongement des voies dédiées au-delà de Union</p> <p>Opportunité d’un aménagement cycle au-delà de Mangot-Vulcin (giratoire)</p>	<p>Identification sommaire des impacts de l’insertion du projet sur les zones contraintes et solutions envisageables</p> <p>Comparaison de deux scénarios de desserte</p> <p>Identification de pistes d’optimisation de l’impact foncier de l’élargissement</p> <p>Proposition d’aménagement de ces voies</p>
<p>Extension Sud</p>	<p>Jonction au PEM de Carrère</p> <p>Faisabilité de l’installation d’un terminus aux Coteaux et d’un centre de remisage</p> <p>Gare routière à créer</p> <p>Faisabilité de l’insertion d’une voie de SP sur la rue Schœlcher (option 2019)</p> <p>Faisabilité du prolongement à Ste-Luce Les Coteaux ou Céron</p> <p>Organisation du pôle d’échange de Rivière Salée/Ste-Luce : répartition des fonctionnalités à assurer</p> <p>Stratégie pour le projet cycles au Sud</p>	<p>Proposition d’implantation et dimensionnement (impact foncier)</p> <p>Conclusions sur passage centre bourg Rivière Salée</p> <p>Comparaison scénarios de tracés entre le giratoire Lafayette et Les Coteaux et d’implantation des PE et P+R</p>

Extension Ouest	<p>Scénarios d'organisation des circulations multimodales (BHNS, circulation automobile, cycles) entre la RN2 et la voie littorale</p> <p>Faisabilité de l'amélioration du projet entre le Rond-Point et Madiana : plus de voies dédiées</p> <p>Scénarios pour les aménagements cycles</p>	<p>Comparaison multicritères des scénarios</p> <p>Faisabilité de la proposition 2019 (avec topographie détaillée) et propositions d'aménagements complémentaires</p> <p>Faisabilité et acceptabilité des solutions envisagées (LOM)</p>
------------------------	--	---

5. PRESENTATION DU PREPROGRAMME DE SYNTHESE

Les analyses techniques complémentaires menées de juillet à octobre 2023 sur la base des données complémentaires collectées depuis 2019 ont permis :

5.1 Abandon de certaines variantes ou solutions

○ Traversée de Rivière-Salée par la rue Schœlcher (partie étroite au nord de la ravine)

Concernant l'Extension Sud, une variante de traversée du bourg de Rivière Salée avec le sens sud -> nord par le rue Schœlcher (sens nord->sud le long de la RN5 côté bourg), rue principale du bourg, avait été privilégiée. Les derniers levés topographiques et visites de site ont finalement conduit dans le cadre des études complémentaires 2023 à conclure à la non faisabilité de cette solution sans impact sur le bâti.

○ Prolongement de l'Extension Est au-delà de Union

Le terminus du Robert 2019 doit être entièrement repensé du fait de l'utilisation de la parcelle envisagée par une extension du centre commercial. Les autres lieux identifiés au Robert en Etude d'Opportunité sont, soit déjà occupés, soit trop contraints. En outre, la CTM démarre les études pour une mise à deux fois deux voies de la RN1 entre Pelletier et l'entrée du Robert. Ces éléments conduisent à retenir un lieu terminus 2030 en aval à Union, le site de Pelletier n'étant pas adapté à accueillir un terminus, qui en outre ne serait pas pérenne au moment du prolongement au Robert.

5.2 Evolution de la localisation des terminus des Extensions

Les principales évolutions du projet tel que soumis à la concertation concernent la localisation des terminus des Extensions :

○ Terminus Est à Union

L'Extension Est aura pour terminus le site de Union identifié comme pertinent dans la durée. Les lignes du Réseau Nord seront réorganisées autour de ce nouveau terminus.

○ Terminus Ouest

Le souhait de mener le BHNS Ouest jusqu'à l'Université à Schœlcher, dans le cadre de la refonte de l'Université sur 3 sites, impose de revoir la configuration du terminus Ouest 2019 dont toutes les fonctionnalités étaient prévues à Madiana.

La fonction P+R pour les automobilistes circulant sur la RN2 en direction de FDF et la fonction gare routière pour les lignes du Nord Caraïbes peuvent être maintenues à Madiana où des espaces vastes

sont mobilisables. En revanche, l'organisation du terminus lui-même doit être étudiée finement (arrêt dépose – prise en charge, régulation, correspondance avec le reste du réseau bus)

Une station BHNS sera aménagée à l'aplomb de l'entrée de l'Université, au niveau de l'arrêt actuel, mais le retournement du véhicule ne peut s'y réaliser. Le terminus technique doit donc se situer plus haut soit à Ravine Touza (giratoire), soit dans Case Navire : ce terminus technique serait de fait également commercial. Ces différents scénarios de desserte (il n'y aura pas d'aménagement au-delà de l'entrée de l'Université) seront étudiés avec la réorganisation du réseau Centre à Schœlcher dans les études à venir.

La variante qui consisterait à installer le terminus du TCSP au sein du campus a été exclue.

○ Terminus Sud

Le terminus de l'Extension Sud était installé en 2019 à La Laugier sur une parcelle disponible entre la RN5 et des bâtiments bordant la RD7a. Ce site présente beaucoup d'atouts en termes d'intermodalité et du fait de sa proximité au centre commerçant du bourg.

En revanche, l'exiguïté de la parcelle ne permettait pas d'installer confortablement toutes les fonctionnalités nécessaires à cet important PEM : une raquette de retournement et régulation pour le BHNS, des espaces pour les lignes bus passantes en correspondance et un P+R de grande taille comme estimé nécessaire par les études d'Opportunité.

Le projet 2019 arrivait à insérer le terminus du BHNS et des espaces voyageurs. En revanche le P+R ne pouvait être installé qu'au sud de la petite ravine sur un terrain inondable impliquant une construction hors d'eau, en ouvrage. Le projet était donc faisable mais pas entièrement satisfaisant, sauf à acquérir les parcelles (bâties) le long de la RD7A.

La volonté des collectivités d'aller plus au sud rebat les cartes et conduit à dissocier les fonctionnalités du PEM en :

- Un pôle d'échanges TC, idéalement placé à proximité de La Laugier avec une station BHNS passante,
- Un terminus commercial et technique plus au sud,
- Le P+R plus au sud.

Les études d'Opportunité avaient mis en évidence la pertinence de la zone des Coteaux à la fois nouvelle centralité à la frontière de Rivière Salée et Ste-Luce et au carrefour des routes de Médecin et du Diamant pour intercepter les automobilistes du Sud.

Les collectivités du Sud privilégient quant à elles le site de Céron (giratoire de Monésie) qui amène la ligne plus près de son terminus à long terme, plus au sud.

5.3 Nouvelles fonctionnalités à intégrer

○ Aménagements cycles

Pour l'Extension Est, les analyses complémentaires en particulier l'analyse des projets connexes, nombreux au Lamentin, conduisent à proposer :

- Un aménagement cycles continu de Mahault à Union, à connecter aux projets de la Ville,
- Le long du TCSP sur les voiries non contraintes,
- En parallèle de l'aménagement TCSP, sur un autre itinéraire soit le long du TCSP, soit sur des voies parallèles dans les zones d'insertion contrainte (RD15 entre Horloge et Bas Mission),

Le maillon giratoire Mangot-Vulcin vient ainsi compléter le projet 2019 et permet le maillage du réseau cycle en connectant les aménagements prévus sur la RD3 jusqu'à l'Hôpital et sur la nouvelle route Bois-Rouge – Union.

Pour l'Extension Ouest, le projet de Pointe Simon à Madiana 2019 sur la RN2 n'intégrait que très partiellement un aménagement cycles (entre Ozanam et Madiana) du fait des contraintes fortes d'insertion sur la RN2 avec la contrainte supplémentaire de n'impacter aucun bâti.

Le fait de répartir les fonctionnalités du projet TCSP entre deux corps de voiries entre Pointe Simon et Rond Point permet d'envisager un itinéraire cycles continu sur ce tronçon, qui sera en grande partie le projet porté par la Ville de Fort-de-France.

Pour le reste de l'itinéraire, les études à venir identifieront des solutions permettant d'assurer une continuité correcte de l'aménagement cycles.

Pour l'Extension Sud, il est proposé de maintenir la stratégie 2019 consistant à travailler sur les cheminements cycles d'accès aux stations -à équiper de stationnements vélos sécurisés- plutôt que d'aménager un itinéraire continu le long du TCSP avec ses impacts fonciers supplémentaires. Les études à venir tiendront compte des projets autour de chaque centralité pour compléter éventuellement le maillage en aménageant un linéaire le long du TCSP.

○ **Gare routière de Rivière Salée**

Il n'y a pas de véritable gare routière à Rivière Salée alors que de nombreuses lignes du réseau sud y passent ou y convergent. L'évolution de la consistance du projet de TCSP à Rivière Salée (station passante plutôt que terminus) conduit à proposer d'associer une halte/gare routière à proximité immédiate de cette station.

Plusieurs scénarios sont envisageables en lien avec l'emplacement de la station BHNS lui-même. Des échanges complémentaires avec la Ville et le Maître d'Ouvrage (MT) sont nécessaires avant de pouvoir recommander/choisir un scénario.

○ **Site de remisage**

Les études réalisées en 2020 sur la future exploitation et maintenance des Extensions du TCSP avaient identifié l'intérêt d'installer un site de remisage pour les BHNS de la ligne Sud à Rivière Salée.

Les deux sites terminus envisagés au sud ont la capacité d'accueillir un dépôt : son dimensionnement devra être estimé lors des études à venir en lien avec les hypothèses de desserte et niveau de service de la ligne.

6. DECISIONS EN VUE DE LA POURSUITE DU PROJET

6.1 Gouvernance du projet

Le projet des extensions du TCSP est un projet structurant pour le territoire et qui nécessite une combinaison de compétences techniques, de gestion, de communication et de maîtrise des procédures réglementaires. Afin d'atteindre ces objectifs, le maître d'ouvrage est en train de structurer une équipe multidisciplinaire avec des experts dans ces différents domaines pour garantir le succès du projet.

Plusieurs instances de concertation technique et de validation politique composées des personnes responsables du projet – CTM et Martinique Transport – des collectivités impactées, des partenaires publics associés et d'experts seront mises en place :

- ✓ Le **Comité de suivi et de coordination** composé de représentants de chaque membre du groupement de commande aura pour mission de permettre aux membres du groupement de suivre l'évolution du projet. Ce comité se réunira sur demande des membres du groupement.
- ✓ L' **Equipe projet** composé des techniciens du groupement sera structuré selon l'organisation suivante :
 - ✚ Un directeur de projet
 - ✚ Un chef de projet
 - ✚ Un chef de projet adjoint
 - ✚ Un chargé de communication
 - ✚ L'AMO du groupement de commande
 - ✚ Un pôle thématique P1 en charge des Etudes techniques
 - ✚ Un pôle thématique P2 en charge de l'Urbanisme, Aménagement et Foncier
 - ✚ Un pôle thématique P3 en charge de l'Environnement, Climat, Air et Résilience
 - ✚ Un Pôle thématique P4 en charge du Financement, Contrats et suivi financier, tarification
 - ✚ Un pôle thématique P5 en charge de l'Exploitation, Matériel roulant et maintenance
 - ✚ Un pôle thématique P6 en charge de la Concertation

L'équipe projet aura en charge la planification du projet, l'établissement des objectifs, la conception et l'ingénierie, la gestion des ressources, la coordination des parties prenantes, la gestion des risques, le suivi et l'évaluation, la communication, la mise en service et le suivi post-implémentation. Elle se réunira autant que de besoin tout au long du projet.

- ✓ Un **Comité Technique COTECH**, composé de techniciens du groupement mais également d'autres institutions et collectivités. Il aura pour mission l'examen des spécifications techniques, l'évaluation des risques techniques, la gestion de la qualité, la validation des choix technologiques, le suivi des normes de sécurité, la coordination entre les différents acteurs techniques impliqués dans le projet. Le maître d'ouvrage décidera également de l'opportunité de la mise en place d'un seul COTECH à l'échelle du projet ou d'un COTECH par extension. Il sera présidé par le Directeur de projet. Il se réunira en amont de chaque période de validation liée aux différentes phases du projet et à minima une fois par trimestre. En plus des réunions régulières, des réunions ad hoc pourront être convoquées en cas de besoins urgents ou de problèmes techniques qui nécessitent une attention immédiate. Il soumettra ses décisions au COPIL pour validation.
- ✓ Un **Comité de Pilotage COPIL**, composé des élus du groupement de commandes, des collectivités concernées, du Préfet. Il sera co-présidé par le Président du Conseil Exécutif et le Président de Martinique Transport. Le maître d'ouvrage décidera également comme pour le COTECH de l'opportunité d'avoir un ou 3 COPIL. Le COPIL jouera un rôle central dans la gouvernance du projet en prenant des décisions stratégiques, en assurant une allocation adéquate des ressources, en coordonnant les parties prenantes et en garantissant que le

projet avance conformément aux objectifs établis. Il aura également la charge de valider les livrables qui seront soumis aux instances de validation politique.

Ces différentes instances feront l'objet d'un arrêté de la maîtrise d'ouvrage.

Pour les éléments nécessitant une délibération, le circuit sera le suivant :

- ✓ Le Conseil d'Administration de **Martinique TRANSPORT**
- ✓ Le **Conseil Exécutif** de la **CTM**
- ✓ La **Commission Aménagement du territoire, Grands Travaux, Transports, Infrastructures et Risques Majeurs** de la **CTM**
- ✓ **L'Assemblée de Martinique.**

6.2 Modalités de la concertation continue

La concertation continue lancée en juillet 2023 se poursuivra jusqu'à l'enquête publique. Le maître d'ouvrage s'engage à impliquer les citoyens, les parties prenantes locales et les experts dans la prise de décision et à favoriser le dialogue entre les différentes parties concernées.

✓ Information et transparence

Le site de concertation dédié du TCSP <https://extensions-tcsp.com> sera maintenu et alimenté tout au long de la durée du projet. Il contiendra toutes les informations pertinentes et permettant un suivi en temps réel.

Des débats mobiles permettant d'aller à la rencontre du public aux abords des PEM (Pôle d'Echange Multimodal) du BHNS seront organisés afin de sensibiliser la population aux projets et recueillir leurs avis sur le projet.

Des newsletters permettront d'informer la population au fur et à mesure des avancées du projet.

✓ Consultations et ateliers

Le maître d'ouvrage s'engage à organiser des réunions publiques dans toutes les communes concernées par le projet où les citoyens pourront poser des questions et exprimer leurs préoccupations.

Des ateliers de travail sur des thématiques spécifiques (environnement, mobilités douces, circulation, desserte...) seront mis en place avec des experts et des parties prenantes.

✓ Recueil des avis et contributions

Le site internet dédié permettra de recueillir également les suggestions de la population ainsi que leurs commentaires sur le projet.

✓ Analyse et prise en compte des contributions

Les contributions du public seront analysées, synthétisées, et prises en compte dans le processus décisionnel.

Les préoccupations de la population seront traitées et des réponses seront apportées aux questions posées via le site internet dédié.

✓ Restitution et communication des résultats

Le maître d'ouvrage organisera des réunions publiques de restitution pour présenter les conclusions de la concertation et expliquer comment les contributions ont été prises en compte.

Un rapport de synthèse sera également rédigé qui résumera les principales étapes de la concertation continue et les conclusions tirées.

6.3 Périmètre (préprogramme) du projet à étudier en études de faisabilité approfondies

Considérant les analyses techniques complémentaires et les consultations des collectivités menées en 2023, il est proposé de poursuivre les études (niveau faisabilité approfondie) du projet des Extensions du TCSP sur le périmètre suivant :

6.3.1 Extension Est : Mahault – PEM Union – Pelletier

- L'Extension Est s'accroche à l'infrastructure existante au PEM de Mahault, partiellement à reconfigurer dans le cadre de ce prolongement et de l'actualisation des différentes fonctions du PEM (qui ne sera plus un terminus BHNS),
- Elle traverse ensuite la ville du Lamentin en s'insérant sur les voiries existantes suivantes : route de Vieux Pont (RD15), route de Bas Mission (RD15A), RD3 via le giratoire de Place d'Armes (Centre commercial), passe devant le collège Glissant, le stade Gratiant puis rejoint la RN1
- Elle suit ensuite la RN1 au nord pour rejoindre le giratoire de l'Union où est installé le pôle d'échanges multimodal Est et le terminus de la ligne de BHNS dans l'attente d'un prolongement jusqu'au Robert

Décisions relatives à l'Extension Est :

Accroche de l'Extension Est au PEM de Mahault, restructuré

Passage du TCSP au sud du centre-bourg (Vieux Pont – Horloge - Bas Mission – Place d'Armes – Mangot-Vulcin)

Terminus de la ligne Fort-de-France – Union et PEM Est implantés à Union

Aménagements cyclables de Mahault à Union (soit le long du TCSP, soit sur un itinéraire parallèle)

6.3.2 Extension Ouest : Pointe-Simon - Madiana – Université

- L'Extension Ouest s'accroche à l'infrastructure existante au niveau des Almadies/Pointe Simon, site partiellement à reconfigurer pour les besoins du BHNS Ouest (régulation, stations...)
- Vers Schœlcher, l'Extension Ouest s'implante sur la RN2 et sur l'itinéraire littoral (rue du Petit Pavois/Bd de la Pointe des Nègres) avec des fonctionnalités réparties sur les deux emprises selon 3 scénarios (Voies BHNS, Voies VP, aménagements cycles)

- Quel que soit le scénario, l'itinéraire cycles principal est implanté sur l'itinéraire littoral en complémentarité avec le projet d'aménagement cyclable de la Ville de FDF
- A partir du Rond-Point et jusqu'à Madiana, il sera recherché des solutions d'insertion/ de régulation permettant d'améliorer la performance du BHNS par rapport au projet 2019 avec plus de voies réservées
- Le PEM de l'Ouest est installé à Madiana au sud de l'échangeur desservant le Palais des Congrès : il accueille un P+R et les terminus des lignes arrivant du Nord Caraïbes ou du nord de Schoelcher ; Les correspondances avec le BHNS se font à cet endroit.
- La ligne de BHNS Ouest poursuit son itinéraire jusqu'à l'Université avec des aménagements partiels essentiellement dans la giration RN2 – RD44 et au terminus (Université et /ou Ravine Touza)
- La localisation et l'organisation du terminus technique / commercial du BHNS à Schoelcher restent à définir
- Côté Fort-de-France, la ligne Ouest desservirait l'ensemble du centre-ville via une boucle utilisant les infrastructures TCSP existantes : l'implantation du terminus de la ligne, des espaces de régulation, la réorganisation du réseau bus associée sont à étudier en fonction du scénario BHNS qui sera retenu à l'ouest entre Almadies et Rond-Point.

Décisions relatives à l'Extension Ouest :

Accroche de l'Extension Ouest au PEM de Pointe Simon, restructuré

Répartition des fonctionnalités du projet TCSP (voies BHNS, voies circulation générale, voies cycles) entre la RN2 et l'itinéraire littoral sur le premier tronçon avec des différents scénarios à analyser

Recherche de solutions d'aménagement améliorant la performance du futur BHNS sur les tronçons Rond-Point -Batelière - Ozanam

Installation du PEM Ouest à Madiana

Implantation d'une station à l'aplomb de l'entrée de l'Université

Réflexion sur la desserte du secteur par le BHNS et les lignes de bus à affiner

6.3.3 Extension Sud : Carrère – RN5 – Ste-Luce

- L'Extension Sud se raccroche à l'infrastructure existante au niveau du PEM de Carrère qui doit pouvoir accueillir des lignes en terminus et des lignes passantes vers le sud. Cet espace est donc partiellement à reconfigurer.
- La recherche de solutions techniques pour la sortie de Carrère vers le sud qui est un point dur (ouvrages à créer) sera étudiée de façon détaillée dans les études à venir

- L'Extension Sud étudiera une variante de tracé préfigurant une traversée de la ZAC de Pays Noyé avec une station
- L'Extension Sud suit ensuite la RN5 en desservant Champigny, Cocotte, Genipa et Petit Bourg via des stations à aménager à proximité des carrefours existants (giratoires de Champigny, Cocotte et Petit-Bourg)
- Une unité de P+R est installée à Petit-Bourg : elle devra être redimensionnée du fait qu'il n'y a plus de P+R prévu à La Laugier mais plus au sud
- L'Extension Sud se poursuit le long de la RN5 jusqu'au giratoire Lafayette
- Entre Lafayette et le croisement RN5-RD7A (route de Médecin) deux variantes de tracé restent à étudier, la faisabilité technique et financière de ces deux insertions ne pouvant être assurée sans les études détaillées à venir
- A partir du croisement RN5-RD7A (route de Médecin), l'Extension Sud suit la RN5 jusqu'au secteur des Coteaux ou jusqu'au secteur de Céron ; dans les deux cas des solutions réduisant les impacts sur les terres agricoles seront explorées (circulation des deux sens ou d'un sens du BHNS dans la circulation générale, alternat...).

Décisions relatives à l'Extension Sud :

Accroche de l'Extension Sud au PEM de Carrère, restructuré

Etude de deux solutions d'insertion dans le secteur de Pays Noyé

Dissociation des fonctionnalités du PEM Sud avec la fonction d'échanges TC à La Laugier (halte routière à proximité de la station BHNS) et la fonction de rabattement VP (P+R) plus au sud

Etude de deux options de terminus : sur le secteur des Coteaux, sur le secteur de Céron

Recherche d'optimisations des aménagements TCSP pour réduire les impacts fonciers et les coûts sur le tronçon Rivière Salée – Terminus Sud

Les études de faisabilité approfondie à venir sur ce nouveau périmètre permettront de préciser **l'emprise nécessaire** pour la réalisation du projet et d'établir **ses coûts travaux** avec la fiabilité nécessaire aux lancements des études de détail et des procédures auxquelles le projet est soumis : enquête d'utilité publique, autorisation environnementale...

7. PLANNING

Le Maître d'Ouvrage a prévu le planning suivant pour mener **les études techniques** et **environnementales** à venir et initier en parallèle **la concertation continue** :

- **Octobre 2023** : Réunion de concertation à Ste-Luce
- **Novembre 2023 – Février 2024** : Réalisation des Etudes de faisabilité approfondies sur la base du préprogramme approuvé

- **Novembre 2023** : Lancement de la consultation pour la prestation d'Inventaires Ecologiques
- **Novembre 2023** : Réunions publiques de présentation du préprogramme approuvé
- **Mars 2024** : Lancement des Inventaires Ecologiques (1 an)
- **Mars 2024** : Approbation du programme du projet, de son phasage.