

### 5.1.3 Des scénarios et options écartés par les premières études

#### 5.1.3.1 Le scénario statu quo

Même si la part de marché des TC s'est probablement améliorée depuis 2014 (date de l'EMD), ceux-ci accueillant actuellement d'après le modèle de la CTM 21000 voyageurs à l'heure de pointe du matin contre environ 18 000 voyageurs en 2017 (avant mise en service du TCSP), soit + 15%, celle-ci reste bien en deçà des objectifs que s'est fixés la Martinique en termes de part de marché des TC pour réduire les Gaz à Effet de Serre (25%).

Tabler sur le fait que la stabilité de la population et son vieillissement annoncé provoqueraient une baisse de la mobilité par habitant et donc une amélioration de la situation actuelle, serait par ailleurs un pari risqué du fait qu'on ne sait pas si la plus faible mobilité des seniors est due à un moindre besoin ou à une insuffisance de l'offre de déplacements.

En outre les tendances persistantes de concentration des emplois et équipements dans le centre de la Martinique et le desserrement de l'habitat favorisent le recours au véhicule particulier et complexifient la desserte en transport en commun.

Ainsi le plus probable en situation 2040 est que les conditions de circulation actuelles perdurent voire empirent soumettant les résidents et les usagers des véhicules particuliers aux forces induites (congestion, bruit, pollution).

Le scénario « statu quo » qui consisterait à faire avec l'offre de mobilité en place en 2020 jusqu'en 2040 n'est pas envisageable.

**En l'absence de prise de mesure forte sur l'attractivité des transports en commun au regard des niveaux de service, régularité, information voyageur et image du mode, le report modal de la voiture vers les transports collectifs visé ne saurait donc être atteint : il est donc apparu indispensable de poursuivre les actions favorisant l'attractivité des Transports Collectifs.**



## 5.2 Le projet présenté à la concertation

Le projet dit des extensions du TCSP de la Martinique consiste :

- d'une part à créer une infrastructure dédiée aux transports collectifs, dans le prolongement du TCSP déjà en service,
- d'autre part à mettre en place un service de transport performant utilisant cette infrastructure et constituant la colonne vertébrale du futur réseau de mobilité martiniquais.

### 5.2.1 Une localisation au cœur de la Martinique dans les prolongements du TCSP actuel

Le projet s'inscrirait principalement le long des routes principales existantes qui sont les voies de passage existantes dans les 3 directions envisagées, Est, Sud et Ouest : RN1, RN5 et RN2. La solution du câble développée pour l'extension Ouest permettrait de s'affranchir du relief et de mieux desservir et relier les densités et équipements de Schoelcher.

Le projet d'aménagement de l'extension Est jusqu'au Robert suivrait la RN1 depuis le giratoire de Mangot-Vulcin au Lamentin. Son raccordement au TCSP existant est au cœur des réflexions en cours : la solution retenue sera un compromis entre les problématiques d'insertion et la qualité de la desserte de ce pôle majeur d'habitat, d'emplois et d'équipements qu'est le centre du Lamentin.

Le projet d'aménagement de l'extension Sud se raccorderait au PEM de Carrère et suivrait la RN5 jusqu'à Rivière Salée. Les modalités de desserte du bourg de Rivière Salée et la localisation du pôle d'échange sud sont au cœur des réflexions en cours.

L'extension Ouest jusqu'à Schoelcher est considérée selon deux modes BHNS ou câble aérien. Les aménagements et leur localisation diffèrent selon le mode.

- Une voie de TCSP routier pourrait s'insérer le long de la RN2. Le positionnement précis du terminus à Schoelcher est notamment à l'étude, de même que le rattachement de l'extension à l'arrêt de régulation Almadies-Bo-Kannal ou bien au PEM de Pointe Simon, localisés très proches l'un de l'autre.
- Un transport par câble s'affranchirait davantage des contraintes et les trois scénarios d'itinéraires envisagés avec ce mode desserviraient Fond Bernier, Terreville, l'Université, Madiana, Fond Lada, Batelière et se raccorderaient au TCSP actuel au PEM de Pointe-Simon.

### 5.2.2 Un projet global de mobilité multimodale

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

- Une armature de lignes fortes de TCSP à Haut Niveau de Service.
- Le rabattement ou la desserte des réseaux de transport en commun urbains et interurbains au sein de Pôles d'Échanges Multimodaux ou PEM.
- Une localisation des stations au plus près de la population et des pôles générateurs.
- Une réflexion sur l'accessibilité aux stations et les cheminements modes actifs (piétons et cycles).
- Le rabattement VP dans des parcs relais (P+R) pour contribuer au report modal depuis la voiture.



Le projet des extensions du TCSP porté à la concertation

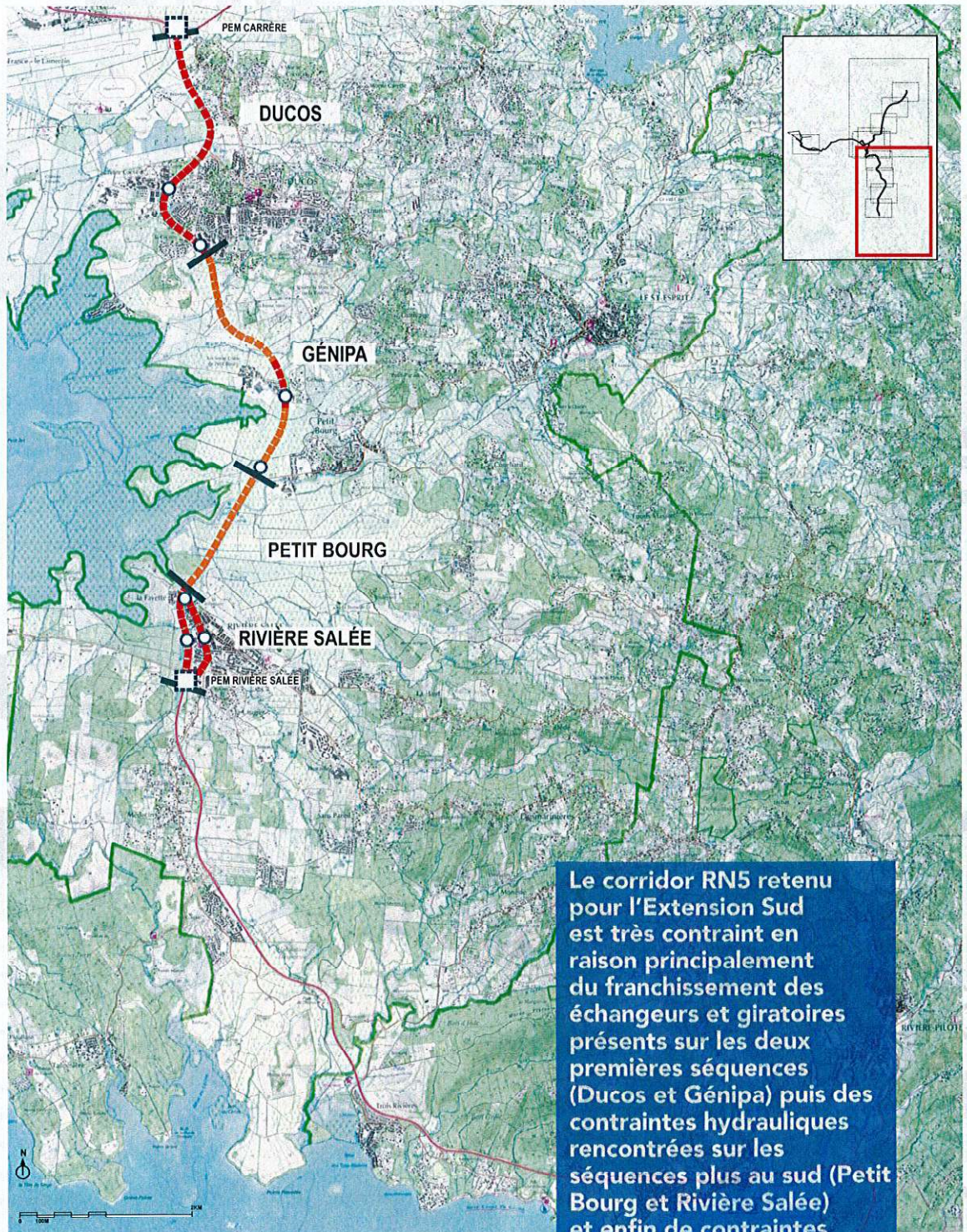


### 5.2.3.2 Les conditions d'insertion de l'infrastructure sur l'Extension Sud

Sur l'Extension Sud, ont été distinguées 4 séquences :

- Séquence 1 - Ducos : traversée en milieu très urbain
- Séquence 2 - Génipa : du giratoire de Cocotte au giratoire de Petit Bourg
- Séquence 3 - Petit Bourg : du giratoire de Petit-Bourg au giratoire Lafayette, traversée de la mangrove de la baie de Genipa
- Séquence 4 - Traversée de Rivière Salée jusqu'à l'intersection RD7 Nord - Trois-Ilets

L'Extension Sud est longue de 9,3 km et comprend à partir de Carrère 7 stations assurant une bonne desserte du corridor : Champigny, Cocotte, Genipa, Petit Bourg, Lafayette, Rivière Salée centre, PEM de Rivière-Salée. L'intervalle inter-station est long, environ 1 300m, en lien avec le contexte urbain du territoire traversé alternant polarités et zones naturelles.



Evaluation des contraintes d'insertion du projet de BHNS sur l'extension Sud

Variantes d'insertion étudiées dans le Lamentin en phase opportunité



## 6. LES PRINCIPAUX EFFETS DU PROJET

### Les bénéfices attendus

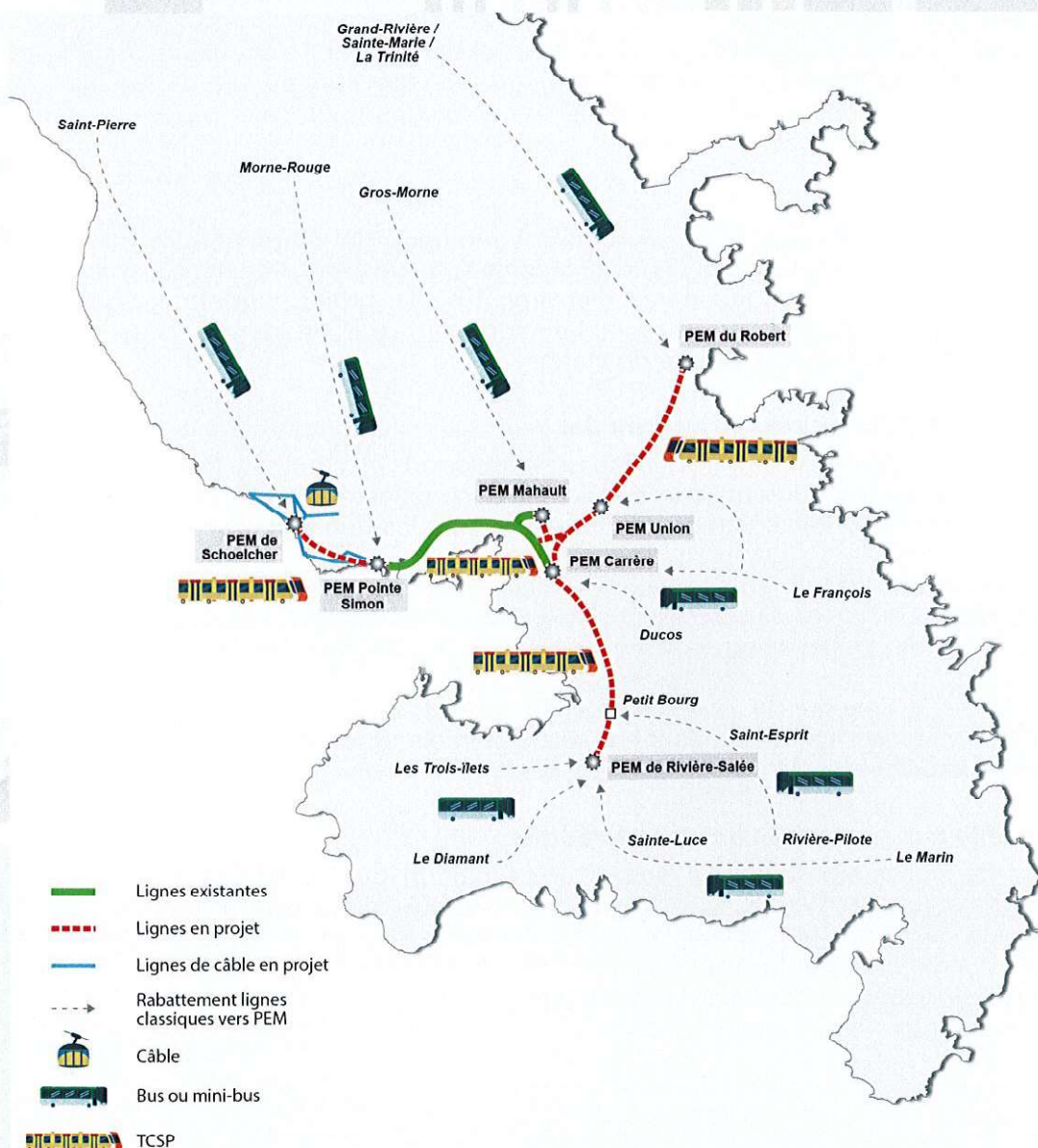
#### 6.1 Une facilitation des déplacements pour l'ensemble de la Martinique conduisant à un usage renforcé des réseaux de transports

##### 6.1.1 Une offre TCSP plus efficace et plus lisible

Par sa conception et grâce à ses infrastructures dédiées (« site propre »), le TCSP étendu offrirait des temps de parcours améliorés par rapport aux transports en commun classiques, une régularité accrue, et l'amélioration du confort de déplacement pour les voyageurs.

Les extensions du TCSP seraient aussi l'occasion de simplifier la lecture du réseau de transports en commun de la Martinique. Les réseaux Nord et Sud seraient de nouveau réorganisés par Martinique Transports autour de cette desserte centrale améliorée pour converger vers les nouvelles stations principales des nouveaux TCSP :

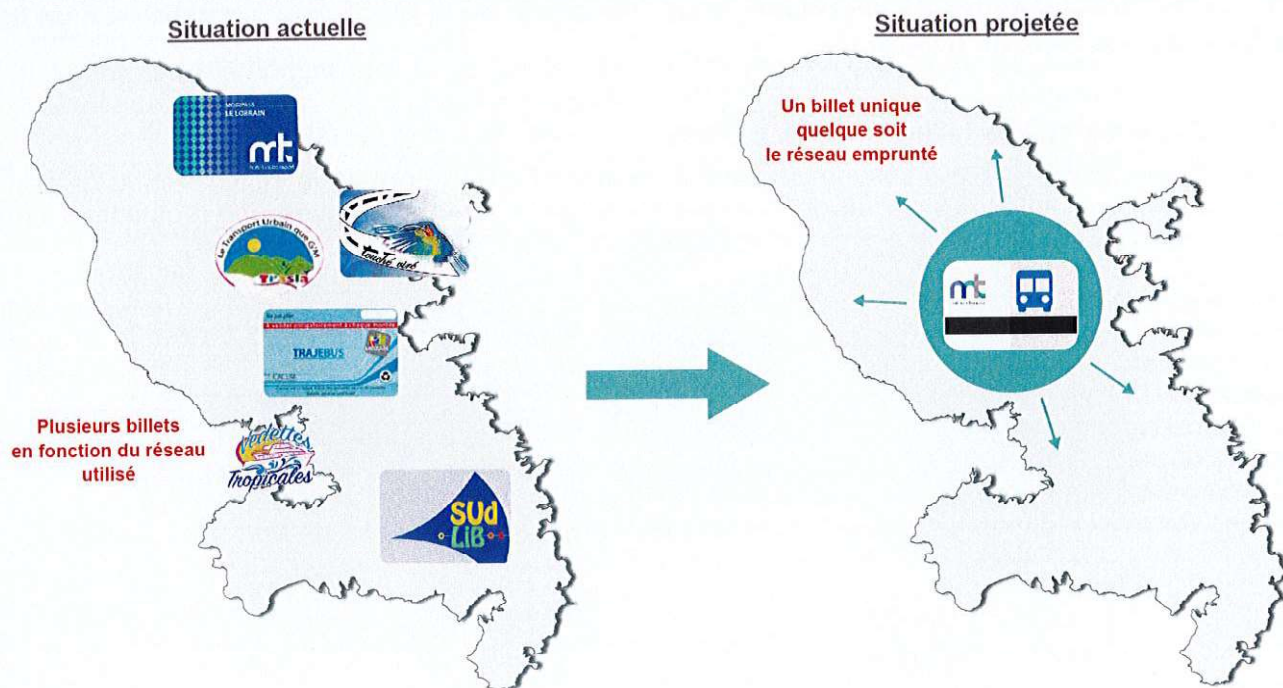
- Lignes du Nord Atlantique vers le pôle d'échanges du Robert
- Lignes desservant l'Ouest du François vers le pôle d'échanges de l'Union
- Lignes venant de Rivière Pilote et Saint-Esprit (RN8) vers Petit Bourg ou Carrère
- Lignes venant du Marin et au-delà et de la Presqu'Île vers le pôle d'échanges de Rivière Salée...



L'organisation du réseau de transports en commun interurbain martiniquais à horizon de réalisation du projet des extensions du TCSP



La tarification multimodale intégrée projetée par Martinique Transports à cet horizon à l'échelle de l'île permettra d'effacer l'impact des correspondances nécessaires pour aller de son origine à sa destination : le voyageur ne paiera qu'une fois en fonction de la longueur de son déplacement même s'il utilise plusieurs réseaux ou véhicules différents.



#### Les atouts de la tarification multimodale

Les analyses menées dans le cadre des études du STIRM confirment qu'une fois les extensions du TCSP réalisées, la fréquentation du réseau TC augmenterait d'environ 10%. Le projet permettrait également d'atteindre une part de marché de 19% pour les transports en commun. Le TCSP étendu accueillerait lui un peu plus de 23 000 voyageurs en heure de pointe du matin.

#### 6.1.2 Une offre structurante pour un réseau intermodal

Le TCSP de la Martinique est la colonne vertébrale du réseau de transports en commun. Ses extensions lui permettraient d'atteindre de nouveaux pôles majeurs de l'île non encore desservis et d'offrir une armature forte à laquelle les réseaux de transport en commun urbains et interurbains viendraient se greffer dans les Pôles d'Echange Multimodaux (PEM).

Véritables nœuds du réseau de transports en commun, ces PEM seraient équipés de parcs relais (P+R) positionnés aux lieux de rabattement les plus accessibles pour les véhicules particuliers. Ces nouveaux aménagements permettraient de soulager les deux P+R déjà existants de Mahault et Carrère souvent saturés.

Enfin les aménagements de facilitation de l'accessibilité en modes actifs via la mise en place de cheminements piétons ou cycles depuis les zones d'habitat, d'emplois et les établissements scolaires, culturels, ou de santé complèteraient le dispositif TC mis en place.

#### 6.1.3 Une offre accessible aux personnes à mobilité réduite

Le TCSP existant de Fort-de-France au Lamentin a marqué une évolution importante dans l'inclusion des personnes à mobilité réduite, le système mis en place étant accessible dès sa conception, au sens de la loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Le système de transport déployé sur les Extensions du TCSP et les aménagements associés (stations, pôles d'échange) seront également accessibles à tous.

## **6.2 Un levier fort pour la réduction des nuisances liées à l'usage de la voiture**

Projet interurbain favorisant l'accessibilité en transport en commun au cœur économique de l'île, avec des temps de parcours réduits et une grande régularité, le projet des extensions du TCSP se veut compétitif par rapport à la voiture particulière, actuellement bloquée dans la circulation.

En cohérence avec les objectifs fixés pour la contribution des transports à la baisse des GES, le projet provoquerait du report modal des déplacements depuis la voiture vers le mode collectif.

L'outil de modélisation construit pour la Martinique et utilisé pour estimer l'atteinte de cet objectif estime la concurrence entre les modes motorisés VP et TC et l'impact du projet en termes de qualité d'offre sur les choix de modes de déplacements des usagers. Le projet des extensions provoquerait ainsi une baisse de 3% des usagers des véhicules particuliers à l'heure de pointe du matin soit -2 400 usagers sur l'ensemble des réseaux routiers, diminuant mécaniquement le nombre de voitures en circulation à l'heure de pointe, et ainsi les nuisances associées à leur usage. Par ailleurs le projet permettrait de faire légèrement basculer le partage modal entre les modes motorisés en faveur des TC (+2 points) et établirait l'usage des VP à 63% et celui des TC à 19% (contre 66% et 17% d'après l'estimation du STIRM pour l'actuel).

Par ailleurs, les choix technologiques faits pour le matériel roulant BHNS et le système câble contribueraient à la transition énergétique du système de transports martiniquais.

## **6.3 Un déclencheur de requalification urbaine des secteurs traversés**

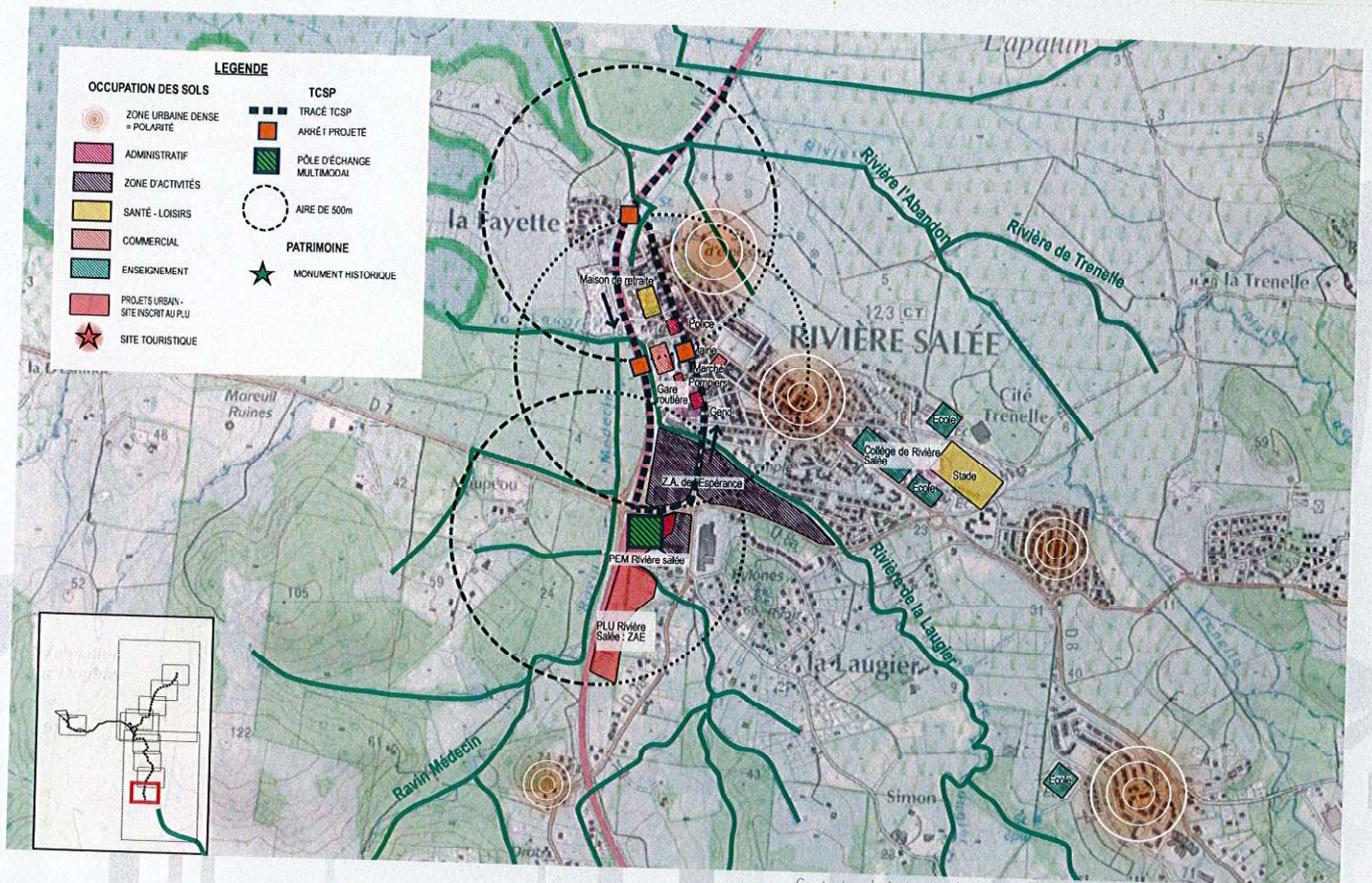
Le TCSP de la Martinique actuellement en service a été le déclencheur d'une modification profonde de l'urbanisme de Fort-de-France, et contribué à apaiser les espaces publics au profit des transports en commun et de la marche à pied.

Le projet des extensions favoriserait lui aussi un mouvement de renouvellement urbain et d'apaisement dans les cœurs de ville traversés (Le Lamentin, Le Robert, Rivière Salée, Schoelcher). Le long des tracés TCSP les modes actifs (piétons, vélos) bénéficieraient d'aménagements améliorés, et les abords des stations (BHNS ou câble) seraient traités dans la même optique d'accessibilité aux modes actifs et aux personnes à mobilité réduite.

## **6.4 Un soutien au développement économique et à l'emploi**

En secteur urbain, la densification et le maintien de la mixité des usages (habitat, emplois, commerces, équipements) aux abords du TCSP est primordial au succès du service de transport en commun. Le projet des extensions vise donc à la fois à relier mais aussi à desservir plusieurs polarités urbaines.





Contexte urbain autour du projet d'Extension Sud dans la ville de Rivière-Salée

### Le long de l'extension Sud, le projet de TCSP desservirait ainsi :

- La Zone Industrielle de Champigny
- La Zone Industrielle de Cocotte
- Le centre commercial Génipa et son extension prévue au PLU de Ducos
- La Zone d'Activités Économiques en projet dans le PLU de Rivière-Salée à Petit-Bourg
- La Zone d'Activités de l'Espérance à Rivière-Salée et les emplois de Maupéou de l'autre côté de la RN5
- Les emplois et commerces du centre-ville de Rivière-Salée



# Les impacts à limiter dans le cadre de la conception du projet

## 6.5 Impact sur l'environnement naturel

Pour éviter et réduire les incidences du projet sur les milieux naturels, un état des lieux exhaustif et détaillé est en cours pour identifier, localiser et évaluer les enjeux écologiques de l'aire d'étude. Cette connaissance permettra d'alimenter la conception du projet en imposant la recherche de solutions de moindre incidence.

La démarche du projet intègre les contraintes environnementales aux différentes phases de conception des extensions du TCSP : des itérations successives entre les exigences fonctionnelles, techniques, urbaines, paysagères et environnementales permettront la mise en œuvre d'une démarche d'écoconception se traduisant par l'évitement et la réduction de certains effets négatifs.

**La conception du projet s'inscrit dans la démarche ERC (Eviter/Réduire/Compenser).**

**« Le principe éviter-réduire-compenser est un principe de développement durable visant à ce que les aménagements n'engendrent pas d'impact négatif sur leur environnement, et en particulier aucune perte-nette de biodiversité dans l'espace et dans le temps »**

**Il est notamment inscrit dans la stratégie européenne pour la biodiversité et décliné par les États-membres dans leur législation.**

### 7.5.1 Aléas naturels

Les corridors concernés par les Extensions du TCSP sont soumis à d'importants aléas naturels (mouvements de terrain, risques d'inondation, de liquéfaction, entre autres) qui vont induire des contraintes fortes pour l'aménagement et l'exploitation du futur TCSP.

Afin de protéger les enjeux humains en présence, l'Etat a posé des exigences réglementaires dans le Plan de Préventions des Risques Naturels, qui limitent les possibilités d'aménagement de certains espaces.

#### Plans de Prévention des Risques Naturels

Les caractéristiques physiques du territoire martiniquais sont à l'origine de nombreux aléas naturels (volcanisme, inondation, submersion marine, etc...) qui ont été analysés et cartographiés dans le cadre du PPRN Martinique (Plan de Prévention des Risques Naturels – 2013 et 2018) afin de protéger les populations face aux risques naturels.

En fonction des enjeux présents ou projetés, le PPRN identifie les zones où les constructions sont proscrites ou autorisées uniquement après mise en œuvre d'études et / ou conditions techniques particulières.

### 6.5.2 Biodiversité

L'aire d'étude présente de façon évidente une véritable sensibilité écologique en lien notamment avec la proximité de zones humides (en particulier la mangrove) et l'interception de nombreux cours d'eau qui ont tous comme exutoire la baie de Fort-de-France qui présente elle-même de multiples enjeux.

Une connaissance approfondie des enjeux écologiques des milieux terrestres et aquatiques concernés par les extensions du TCSP est donc nécessaire pour évaluer finement les incidences du projet et proposer des mesures permettant de préserver les espèces présentes et leurs habitats naturels : ces investigations sont en cours.

### 6.5.3 Bruit

Compte tenu de l'importance des trafics supportés actuellement par les voiries qui seront aménagées dans le cadre des extensions du TCSP, et de la proximité de nombreux bâtiments d'habitation ou d'établissements scolaires, il est probable que le projet nécessite des aménagements spécifiques de réduction du bruit.

Des études acoustiques (incluant des modélisations des situations actuelles et futures) seront réalisées pour définir les éventuelles protections acoustiques à mettre en œuvre en respect des exigences réglementaires.



#### 6.5.4 Santé publique

Le projet des extensions du TCSP en induisant du report modal des usagers du véhicule individuel vers les transports en commun, devrait globalement améliorer la situation existante.

L'étude Air - Santé qui sera réalisée permettra de valoriser le bénéfice attendu de l'opération au regard de cette thématique.

#### 6.6 Impacts sur la circulation

Pour les extensions Est et Sud, le projet s'insérerait sur des élargissements de voirie. Le choix d'une insertion axiale du TCSP, avec un passage au centre des giratoires, minimiserait l'impact sur la circulation routière et les accès riverains. Le TCSP aurait néanmoins la priorité aux feux dont seraient équipés les carrefours à franchir, pour favoriser sa vitesse commerciale et donc son efficacité.

Sur l'extension Ouest le projet de transport par câble n'aurait aucun impact sur la circulation. Concernant le projet de TCSP routier (BHNS), l'insertion proposée a d'ores et déjà été adaptée aux contraintes foncières et de circulation, qui ont mené au choix d'un site propre simple (1 sens) pour le BHNS avec priorités aux feux. Ponctuellement, l'insertion d'une voie de TCSP pourrait se faire par le biais de la récupération d'une des deux voies actuellement dédiées à la circulation générale, néanmoins sans modification du plan de circulation.

Dans le centre-ville de Rivière-Salée, l'insertion du TCSP sur l'axe central qu'est la rue Schoelcher, pourrait nécessiter une révision du plan de circulation.

#### 6.7 Impact sur le foncier

Sur les extensions Est et Sud, le projet impliquerait l'élargissement de l'emprise actuelle des routes nationales RN1 et RN5. Cet élargissement serait réalisé sur trois types d'emprises :

- Les emprises actuelles des voiries ;
- Les zones faisant l'objet d'emplacements réservés aux PLU pour des élargissements de voirie ;
- Des acquisitions foncières.

Les études à venir chercheront à minimiser le nombre d'acquisitions foncières, afin de limiter l'impact du projet, en particulier sur le foncier bâti. En complément les particularités des parcelles agricoles, en particulier celles concernées par le classement A0 « Rhum Martinique » de l'INAO, ont été prises en compte.

Dans le cas de l'extension Ouest, si le projet est un projet Câble, l'impact sur le foncier n'interviendrait qu'au niveau des stations et terminus. Pour le projet en BHNS, les aménagements réalisés sur la RN2 devraient avoir un impact foncier mais réduit à quelques sections, une des contraintes de son insertion étant justement la nécessité de son faible impact foncier étant donné le contexte urbain traversé.

#### CE QU'IL FAUT RETENIR

Le projet des extensions du TCSP consiste en la structuration de l'ensemble du réseau de transports en commun autour d'un axe fort desservant au plus proche les polarités urbaines et les zones d'emplois. Les temps de parcours attractifs du TCSP et le soin apporté aux modalités de rabattement dans les pôles d'échanges et particulièrement les parcs relais devraient générer une augmentation de l'usage des TC (environ +10%) en particulier par report modal depuis la voiture particulière en cohérence avec les objectifs de durabilité pris par le territoire.

L'impact du projet sur l'environnement naturel sera évalué à toutes les étapes, selon la méthode « Eviter / Réduire / Compenser ».

Les impacts sur la circulation et le foncier seront réduits autant que possible.