



CONSEIL REGIONAL DE MARTINIQUE



TCSP:

Transport en Commun en Site Propre

Le projet de TCSP Martinique vise à l'organisation des transports publics à la Martinique en apportant de façon phasée des améliorations progressives au déficit de transport public.

En l'état actuel, il n'existe pas de transport public régulier couvrant de façon satisfaisante les besoins de déplacements de la population. Or, dans le même temps le niveau de congestion des axes routiers (+ de 110 000 véhicules/jour sur l'axe Lamentin/Fort-de-France) confine à l'asphyxie tandis que l'accroissement du trafic routier se poursuit sur un rythme soutenu (+ 4 %/an).



Face à l'urgence de la situation, le projet de TCSP proposé s'inscrit dans une programmation qui permettra, à l'échelle de 2 DOCUP, d'apporter une amélioration significative de la situation avec :



- . sur le DOCUP 2000-2006, la réalisation partielle du site propre (sections 1 « Centre-Ville », 3, 4, et Pénétrante Est) et son ouverture aux transports existants, ce qui apportera une première réponse transitoire (amélioration légère des temps de parcours et baisse de la congestion à court terme) ;
- . sur le Prochain DOCUP(PO) l'achèvement du site propre (section 1 « Grande boucle », sections 2 et 5) et des équipements sur l'ensemble des sections pour une mise en service des 2 lignes TCSP au plus tôt en 2011 (saut qualitatif important – mise en place d'un véritable système de transport public à la hauteur des enjeux de déplacements)



Le nouveau système de transport TCSP utilisera un site propre dont la mise en œuvre est réalisée en pratique par les différents gestionnaires de la route. Sur les 13,9 Km de tracé divisés en cinq (5) sections, la répartition financière des investissements préfinancés entre maitres d'ouvrage avant les contreparties Européenne (FEDER) sollicitée à hauteur de 36% dans le cadre du GPE et Nationale (11M€ de l'Etat) est ci après indiquée. Il est à noter qu'un aménagement routier indissociable dit « Pénétrante Est » est porté au projet car il constitue le préalable nécessaire à la réalisation des travaux de la section 2 et garantit la fonctionnalité d'ensemble.



Investissements	Maître d'Ouvrage	Coût en M€ HT	Coût/Mtre d'Ouvrage	Pourcentage
Etudes transversales	Syndicat Mixte	3,51	3,51	1,40%
S1 - Pl. F Mitterrand-Pointe Simon	Département	29,47	29,47	12,00%
S2 – Pl. F Mitterrand-Echang. Dillon	Région	56,00	200,83	81,70%
S3 – Echangeur Dillon-Cnl Lamentin	Région	98,73		
S4 – Canal Lamentin-Carf. Mahault	Région			
S5 – Canal du Lamentin-Aéroport	Région			
Pénétrante Est	Région	11,50		
Matériel roulant ET Atelier-Dépot	Région	34,60		
Pôle d'échanges Carrère ET Mahault	Cacem	12,00	12	4,90%

TOTAL: **245,81 M€**

Tableau 1



Pointe Simon
-
Place Mahault

9,8 km
12 stations intermédiaires
Temps de trajet : 19 minutes
Pôles d'échanges : Pointe Simon et Place Mahault
Parc relais : 130 places à Mahault

Pointe Simon - Carrère

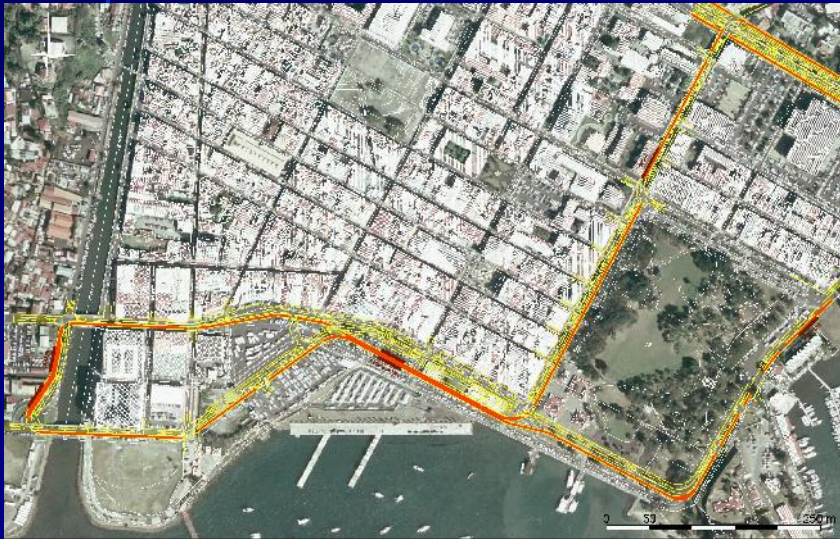
12,8 km
14 stations intermédiaires
Temps de trajet : 26 minutes
Pôles d'échange : Pointe Simon et Carrère
Parc relais : environ 500 places à Carrère



Le site propre – Section 1

Section 1 : du terminus Pointe Simon à la Place F. Mitterrand

- Le tracé de la section 1 constitue une boucle, longue de 1,55 km dans le centre-ville de Fort-de-France.



Sur cette section, le TCSP emprunte successivement :

Dans le sens entrant dans Fort-de-France :

le boulevard De Gaulle, la rue F. Eboué, la rue de la Liberté, la rue E. Deproge, la « voie n°2 » à l'ouest de la rivière Madame ;

Dans le sens sortant de Fort-de-France :

le boulevard T. Léro, la rue E. Deproge, les boulevards Chevalier Sainte-Marthe et Alfassa, et la rue Bouillé.

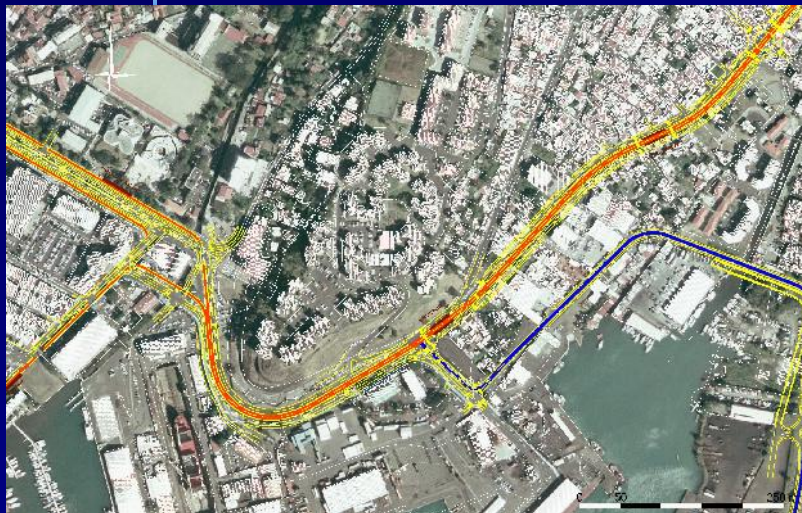
En section 1, le TCSP est la plupart du temps dédoublé (site propre à un seul sens), en position latérale (d'un côté ou de l'autre de la voie empruntée en fonction des contraintes spécifiques).

Cette section sera équipée de 4 stations intermédiaires (Bd de Gaulle, Eboué, Rive droite, Fruitière), et desservira la gare multimodale de la Pointe Simon

Le site propre – Section 2

Section 2 : de la Place F. Mitterrand à l'échangeur de Dillon

- La section 2, longue de 1,95 km traverse le quartier Sainte Thérèse



La section 2 du tracé du TCSP démarre de la place F. Mitterrand et emprunte l'avenue M. Bishop sur l'ensemble de son linéaire pour déboucher sur l'échangeur de Dillon.

L'aménagement du site propre TCSP en section 2 implique l'élargissement de l'avenue Bishop à 32 m, en conformité avec les marges de recul, portées au POS.

Cet élargissement sera l'occasion d'une requalification générale de l'avenue .

Après la place F. Mitterrand, l'insertion du TCSP passe en position axiale (2 voies de site propre au milieu de la voie) jusqu'à l'échangeur de Dillon.

La section 2 sera équipée de 4 stations intermédiaires (Sainte Thérèse, Ravine Moreau, Faubourg la Camille, Dillon) + 1 optionnelle (Les hauts du Port) qui sera créée en fonction des aménagements urbains futurs.

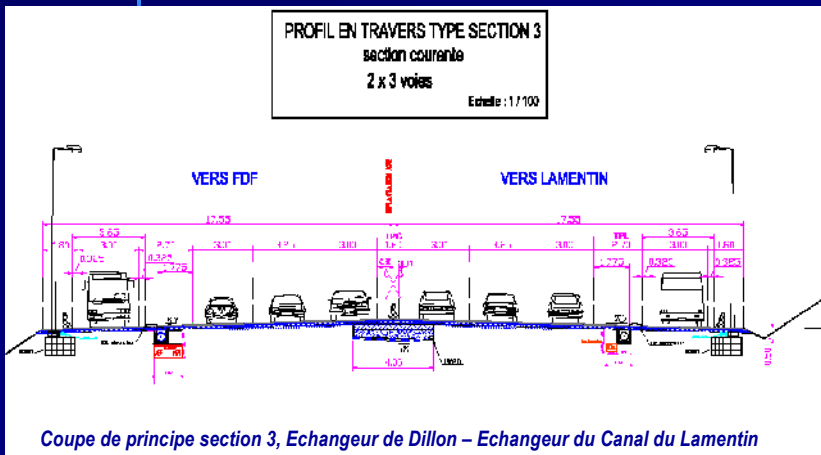
La création de 2 giratoires situés à Canal Alaric et Saint Christophe permettra notamment de faciliter les liaisons inter quartiers, d'assurer les mouvements tournants et les demi-tours des VP.



Le site propre – Section 3

Section 3: de l'échangeur de Dillon à Canal du Lamentin

- Le tracé de la section 3 longe l' A1 entre le carrefour Dillon et l'échangeur du Canal du Lamentin (rattaché à la section 4), sur 4,6 km.



Les deux sens de circulation du TCSP sont dédoublés de part et d'autre de l'autoroute, avec des sites propres aménagés grâce à l'élargissement préalable de la plate-forme.

Les stations se situent au niveau des échangeurs.

Sur la section 3 en section courante, on compte à partir de l'axe central :

- trois voies de circulation automobile ;
- un terre-plein latéral constitué d'un accotement permettant l'arrêt des véhicules et d'un îlot franchissable destiné à faciliter l'exploitation de l'autoroute et du site propre ;
- une voie TCSP ;
- un accotement délimité par une glissière en béton protégeant les mâts d'éclairage public.

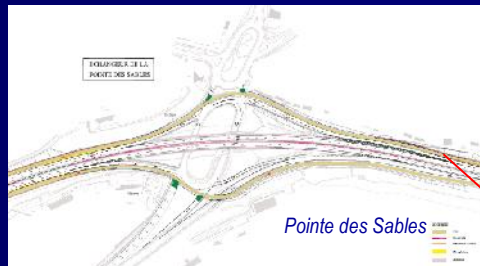
Sur la section 3 au niveau des échangeurs, le principe général consiste à faire emprunter au TCSP les bretelles à chaque échangeur. Les voies de site propre croiseront les VP au droit des carrefours en sommet des bretelles.

Pour les échangeurs où les flux interceptés sont importants, la circulation du TCSP est dénivelée :

Pointe des Sables, la dénivellation ne concerne que le flux sortant de Fort de France et uniquement pour le franchissement de la bretelle en provenance de la Pénétrante Est.

Echangeur d'Acajou, les deux sens sont dénivelés.

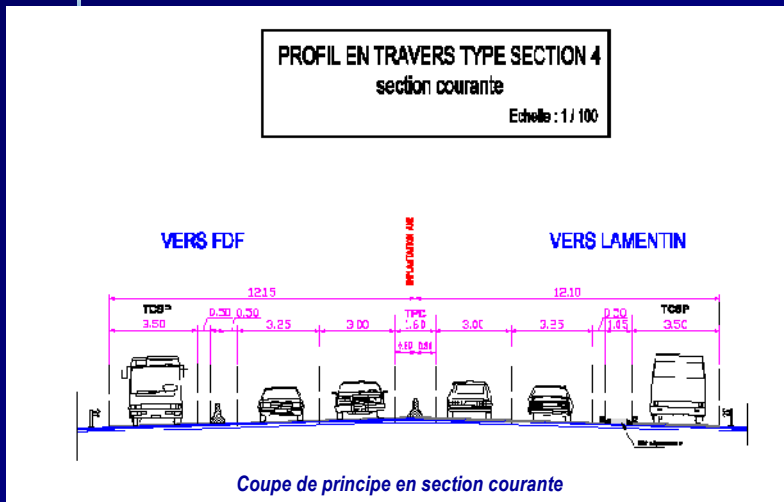
Des aménagements mineurs destinés essentiellement à améliorer la lisibilité des carrefours seront réalisés ailleurs (marquages spécifiques, création d'îlots...).



Le site propre – Section 4

Section 4: de l'échangeur du Canal du Lamentin au terminus Pl. Mahault

- Le tracé de la section 4 longe la RN1 entre l'échangeur du Canal du Lamentin et le carrefour place Mahault, sur 1,15 km.



Le TCSP est aménagé en site propre bilatéral de part et d'autre des voies de circulation automobile sur l'ensemble du tracé entre l'échangeur du Canal du Lamentin et le carrefour Mahault.

En section courante, le profil en travers comporte 2 voies VP et une voie TCSP

Au niveau des échangeurs, seul est concerné celui du canal du Lamentin

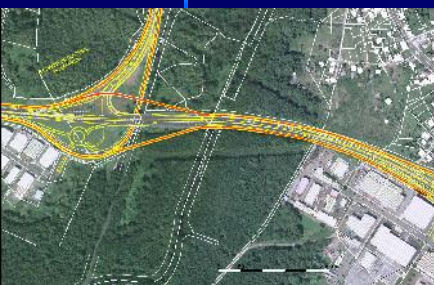
N° OUVRAGE	SITUATION DE L'OUVRAGE	NATURE DES TRAVAUX A REALISER
PI 15	Pont sur Canal aval du Lamentin et Bretelle A	Existant conservé
PI 16	Pont sur Canal amont du Lamentin et Bretelle C	Existant à démolir et à reconstruire
Viaduc 16	Bretelles A, B, C, D sur TCSP et Pont sur Canal du Lamentin	A construire
PI Bretelle C	Pont sur Canal amont du Lamentin et Bretelle A	A construire
PI 17	Ouvrage hydraulique Bras Mort	Existant conservé
PI 18	Ouvrage hydraulique Bras Mort	Existant conservé



Le site propre – Section 5

Section 5: de l'échangeur du Canal du Lamentin au terminus de Carrère

- Le tracé de la section 5, d'une longueur totale de 4,65 km, passe par l'Aéroport et se poursuit jusqu'à Carrère



Echangeur Canal du Lamentin



Echangeur de la Lézarde



Echangeur de l'Aéroport

Le TCSP emprunte l'autoroute jusqu'à l'échangeur de l'aéroport, dont les bretelles sont modifiées pour faciliter l'insertion du TCSP.

L'atelier dépôt est installé au nord de l'échangeur de l'aéroport

Pour se rendre de cet échangeur à celui de Carrère, terminus de la section 5, le TCSP emprunte un tracé lui faisant longer l'aérogare.

Ensuite grâce à un ouvrage de franchissement qui lui est réservé, il passe au nord de la RN5, traverse le sud de la ZAC du LAREINTY, puis longe la RN5 jusqu'à l'échangeur de Carrère.

Avant son terminus, le pôle d'échanges de Carrère, la section 5 est équipée de 2 stations intermédiaires (Echangeur de la Lézarde et Aérogare),.

Atelier dépôt



Franchissement RN5



Pôle d'échanges de Carrère

La Pénétrante Est

- Un itinéraire, d'une longueur de 5,4 km, alternatif aux contraintes inéluctables liées aux travaux d'aménagement du TCSP sur l'avenue Maurice Bishop

La Pénétrante Est constitue une voie routière de déviation du trafic d'entrée de ville circulant aujourd'hui sur l'avenue M. Bishop.

Elle fait partie du projet TCSP en tant que mesure compensatoire permettant un aménagement satisfaisant du TCSP sur l'avenue M. Bishop.

Il s'agit d'une déviation contournant par le sud les quartiers d'entrée de ville de Fort-de-France : Dillon, Volga, pour se reconnecter sur l'avenue M. Bishop presque à son extrémité ouest (carrefour du Port), en empruntant le tracé de l'actuelle voie portuaire.

Pointe des Sables / Dorothy

Maintien à 2 x 2 voies



Dorothy / Etang Z'abricot

Mise à 2X2 voies + création giratoire



Etang Z'abricot / Stade Dillon

Mise à 2X2 voies + création giratoire



2x2 voies

Pointe des Sables/Dillon

2x1 voie

Giratoire stade de Dillon/Immeuble des Douanes

Création de 4 giratoires

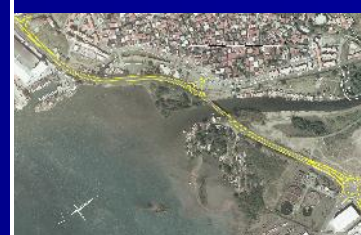
Stade de Dillon
Etang'z'abricot
Pointe des Grives
Rivière Monsieur

Modification du carrefour de raccordement sur Bishop

avec gestion spécifique des flux provenant du terminal croisières de la Baie des Tourelles

Stade Dillon / Pte des Grives

2x1 voie + giratoire Pte des Grives



Pte des Grives

2x1 voie + giratoire Pte des Grives



Baie des Tourelles /Bishop

Continuité d'itinéraire sur emprise portuaire + giratoire Rivière Monsieur



Les Pôles d'échanges + Parcs relais

- Les 2 pôles d'échanges de MAHAULT et CARRERE sont portés au dossier Grand Projet.



L'atelier-dépôt

- L'atelier dépôt, pour le stationnement et l'entretien des éléments du parc roulant.



Le projet TCSP comprend l'aménagement d'un atelier dépôt pour les opérations de maintenance des véhicules.

Ces installations sont situées au nord-est de l'échangeur de l'aéroport sur une superficie de 2 ha environ. Cette situation est idéale puisqu'elle se trouve entre les 2 terminus de Mahault et de Carrère.

Ce site de l'atelier dépôt comprend :

- Une zone de garage;
- Une station service avec machine à laver;
- L'atelier de maintenance des véhicules.
- Un bâtiment exploitation qui abritera le poste de commande et les locaux sociaux;
- Un poste de gardiennage;
- Les accès routiers;
- Des parkings destinés au personnel et aux visiteurs.

L'atelier dépôt fera l'objet d'un concours de conception architecturale dont les contraintes seront :

- La qualité environnementale (bâtiment HQE);
- La neutralité au regard du site (mesure de réduction des risques);
- Le respect des normes sismiques (classe C);
- Le respect des normes anticycloniques.

Le projet de TCSP est chiffré à 245,81 M€ HT en 2006. Le tableau suivant détaille par Docup, le montant des investissements par maître d'ouvrage avant l'application des contreparties Européenne et nationale:

en millions d'euros HT (Valeur 2006)	COUT	DOCUP 2000-2006	DOCUP 2007-2013	Maitre d'Ouvrage
Etudes transversales	3,51	3,51	-	Syndicat Mixte
Section 1	29,47	12,07	17,4	Département
Section 2	56,00	2,93	53,06	Région
Sections 3-4-5	98,73	52,65	46,06	Région
Pénétrante Est	11,50	11,50	-	Région
Matériel roulant – Atelier dépôt	34,60	-	34,60	Région
Pôles d'échanges	12,00	-	12,00	Cacem
TOTAL	245,81	82,67	163,12	Tableau 2



Le financement du projet est établi comme suit, sur la base d'un taux FEDER sollicité à hauteur de 36 %.

	COUT du PROJET	QUOT-PART FEDER	CONTREPARTIES LOCALES ET CONTREPARTIE NATIONALE		
			en M€ HT (Valeur 2006)	Total à répartir	ETAT
dont DOCUP 2000-2006	82,69	29,77 (36,00%)	52,92	11 (13,30%)	41,92 (50,70%)
dont DOCUP 2007-2013	163,12	58,72 (36,00%)	104,40	0 (0,00%)	104,40 (64,00%)
	245,81	88,49	157,32	11	146,32

Le plan de financement des investissements par maîtrise d'ouvrage entre 2000 et 2006 est le suivant :

Valeur en M€ HT	Maitre d'Ouvrage	Investissement entre 2000-2006	Feder (36%)	Participation Etat égale à 6,74% (Estimation de ventilation)	Collectivités locales (57,26%)
Etudes transversales	Syndicat Mixte	3,51	1,26	0,47	1,78 (4,08%)
Section 1	Département	12,07	4,34	1,60	6,17 (14,72%)
Section 2	Région	2,93	24,15	8,93	34 (81,20%)
Sections 3-4-5	Région	52,65			
Pénétrante Est	Région	11,50			
Matériel roulant – Atelier dépôt	Région	0			
Pôles d'échanges	Cacem	0	-	-	- (0,00%)
	TOTAL	82,67	29,75	11,00	41,91



Le plan de financement des nouveaux investissements par maîtrise d'ouvrage entre 2007 et 2010 est le suivant :

en M€ HT (Valeur 2006)	Maitre d'Ouvrage	Investissement entre 2007-2010-2001 3	Feder (36%)	Collectivités locales (64%)
Etudes transversales	Syndicat Mixte	-	-	-
Section 1	Département	17,4	6,26	11,14 (10,67%)
Section 2	Région	53,06	48,14	85,58 (81,97%)
Sections 3-4-5	Région	46,06		
Pénétrante Est	Région	-		
Matériel roulant – Atelier dépôt	Région	34,60		
Pôles d'échanges	Cacem	12,00	4,32	7,68 (7,56%)
	TOTAL	163,12	58,72	104,40

