



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 29 avril 2021 – Concertation par Zoom

Monsieur Y. BUSSY introduit la session et rappelle que les conditions sanitaires ne permettent pas les réunions en présentiel. C'est pourquoi les échanges sur le projet de développement du TCSP se font sous forme de webinaire via Zoom, enregistré. La thématique du 29 avril 2021 porte sur les perspectives d'amélioration de la mobilité en Martinique.

Monsieur ALONZEAU, garant, rappelle que le projet d'extension du TCSP fait obligatoirement l'objet d'une concertation préalable, compte tenu du montant du projet (fourchette haute estimée à 600 millions d'euros) et de sa nature. Cette procédure est inscrite dans le code de l'Environnement et doit être réalisée au tout début du projet. Les phases d'étude et de faisabilité doivent être publiques. La concertation préalable se déroule suite aux études de faisabilité dans ce qui est appelé phase amont du projet

Monsieur Y. BUSSY présente les intervenants :

- Monsieur Marc MONGIS, pour la CTM
- Madame Régine LEBEL, pour Martinique Transport
- Madame Elisabeth CHAIGNEAU, SYSTRA, Assistant à Maîtrise d'Ouvrage
- Monsieur Laurent BRINO, chargé de mission mobilité à la DEAL

Mme E. CHAIGNEAU rappelle l'objectif du débat : étudier en quoi le projet d'extension du TCSP pourra améliorer la mobilité en Martinique. Madame Chaigneau formule les points principaux de son intervention :

- présentation synthétique du projet
- focus sur la mobilité actuelle
- évolution vers une mobilité plus durable
- effets du projet : ceux qui ont déjà été évalués, puisque le projet est au stade de l'étude de faisabilité. Pour certains aspects techniques, les réponses ne sont pas encore établies.

Le projet d'extension du TCSP porte sur 3 directions : vers le Robert à l'Est, vers le sud jusqu'à Rivière Salée et vers l'ouest à Schoelcher. C'est un projet :

- de renforcement de l'armature du réseau structurant
- d'amélioration des conditions d'intermodalité
- d'infrastructure et d'aménagement

L'objectif est de répondre aux flux principaux vers l'agglomération centre, tout en favorisant inversement l'accès aux nouvelles polarités qui se développent, au Robert, à Ducos et à Rivière Salée. Compte tenu de l'urbanisme en Martinique, de la diffusion de l'habitat, et de la concentration des emplois dans la zone centrale, il faut que le TCSP ne soit pas juste une infrastructure linéaire, il faut que ce soit un projet intermodal autour de cette armature principale.

Deux modes sont envisagés pour les nouvelles branches : soit en mode de BHNS, soit en mode de transport par câble aérien (uniquement pour l'extension ouest). Le réseau bus sera organisé autour de cette nouvelle armature au sein des pôles d'échange multimodaux (PEM), avec des zones de rabattement pour les bus, des parcs relais pour laisser sa voiture, et une accessibilité à pied à prévoir pour certaines stations et PEM. Les nouveaux pôles d'échange (PEM) envisagés sont pour les branches :



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 29 avril 2021 – Concertation par Zoom

- Est : à Union, pour drainer les flux de la zone de Pelletier et de Morne Pitault ; et le terminus au Robert pour drainer les flux du Nord Atlantique
- Sud : à Rivière Salée
- Ouest : dans le secteur de Madiana

Pour augmenter la desserte, il est prévu un bus toutes les 10 min sur les lignes de TCSP, et une cabine toutes les 2 min en heure de pointe pour la solution par câble. L'amplitude sera large : 5h du matin pour le premier départ, et dernier départ vers 20h et éventuellement plus tard le week-end. Ces systèmes seront obligatoirement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Grâce à ces systèmes les temps de parcours seront améliorés et fiabilisés sur les destinations réalisées en TCSP. Par exemple, 15 min entre Union et Robert, quelle que soit l'heure.

Pour le BHNS, l'aménagement se fera de part et d'autre de la chaussée, ou au milieu de la chaussée, via un élargissement de la voirie sur une grande partie de l'itinéraire.

Concernant la partie Ouest :

Sa spécificité est que deux modes de transport sont envisagés car les études ont montré que les voiries et le territoire urbanisé et contraint n'acceptent pas l'insertion d'un TCSP avec deux voies dédiées. Ce serait donc un TCSP avec une performance « dégradée », moins performant que sur les autres branches. C'est pourquoi le maître d'ouvrage, la CTM et Martinique Transport, ont décidé de travailler sur une solution câble, relativement adaptée au territoire de Schoeher avec des gros quartiers situés en hauteur. La technologie la plus appropriée est la technologie 3S, avec 3 câbles : bonne stabilité au vent, confort et sécurité.

Il faudra donc créer des stations dédiées et accessibles, qui sont des bâtiments en hauteur, avec ascenseur pour monter aux quais. L'implantation de quelques pylônes pour tenir les câbles sera aussi nécessaire dans le cadre de la solution 3S : des pylônes hauts, mais peu nombreux, assez espacés, ce qui est un avantage également.

Concernant la mobilité en Martinique :

La mobilité regroupe deux aspects : la demande, à savoir comment les gens se déplacent, et l'offre de transport qui est proposée (routière, de transport collectif, de pistes cyclables...).

En 2014 une grande enquête « Ménages déplacement » a été réalisée, elle a été beaucoup exploitée et les documents en ligne donnent des observations par territoire. Ces observations finement détaillées donnent des informations importantes sur la façon de se déplacer des habitants de la Martinique.

Une nouvelle enquête est envisagée à l'horizon 2023-2024 pour voir comment a évolué la mobilité depuis 2014 avec l'ensemble des projets déjà mis en place.

Ces enquêtes (EMD) mesurent :

- La mobilité individuelle quotidienne : le nombre de déplacements effectués par personne chaque jour. En Martinique, on compte 3 déplacements par jour et par habitant en 2014, soit environ 1 million de déplacements / jour réalisés par l'ensemble des habitants. Globalement c'est moins élevé qu'en Ile-de-France, avec 3,4 déplacements par jour par habitant, et 3,25 en Guadeloupe. On observe en Martinique des disparités territoriales de cette mobilité individuelle : 3,3 sur la CACEM, 2,8 sur l'espace sud et 2,75 sur Cap Nord.

- La part modale : par quels modes de transports sont réalisés ces déplacements ?



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 29 avril 2021 – Concertation par Zoom

En 2014, seulement 9 % des déplacements étaient réalisés en transport collectif, avec des disparités également selon les territoires, et 74 % de déplacements en voiture. 15 % par la marche à pied, et le vélo quasiment inexistant avec 0,3 % (en pratique quotidienne, et exclusivement par des jeunes scolarisés). Le réseau de transport de 2014 étant moins bien développé qu'actuellement, cela peut expliquer la faible part des transports en commun.

- Les distances parcourues : 7 kilomètres pour la distance moyenne de déplacement. Avec beaucoup de déplacement d'accompagnement à l'école. Et la distance parcourue par chaque habitant, chaque jour est de 21km (3 déplacements de 7km) ce qui est relativement faible comparé aux études sur d'autres territoires.

- Le temps consacré à la mobilité : durée moyenne d'un déplacement = 25min, ce qui est relativement élevé par rapport à la distance parcourue, ce qui est dû au phénomène de congestion. 50 % des déplacements se déroulent aux heures de pointe, entre 6h et 9h le matin, et 16h et 19h. Ce sont ces heures-là qui servent à dimensionner les systèmes de transport collectif.

- La mobilité à vélo ou à pied : 900m en marche, 3 km pour le vélo, qui sont des distances relativement courtes.

- La mobilité par véhicule particulier (VP) : distance moyenne de 8km. La voiture est moins utilisée dans le Nord Atlantique que dans l'Espace Sud, ce qui est très corrélé aux revenus. 90 % des usagers des voitures sont des actifs employés. La voiture a un rôle très important dans la mobilité domicile-travail.

- Taux d'occupation des véhicules : il préexiste en Martinique des pratiques de covoiturage, en lien avec l'accompagnement des enfants ou l'accompagnement du conjoint. 1,43 personnes par voiture est élevé par rapport à d'autres territoires. Les pratiques de covoitages sont à privilégier, en lien avec le changement climatique (Objectif de la Martinique d'arriver à 1,6 personne/véhicule).

- Zoom sur les pratiques des seniors. La Martinique est un territoire qui vieillit, c'est donc un sujet important de réflexion pour le futur pour que cette population puisse se déplacer plus librement. En 2014 les seniors se déplaçaient en effet 2 fois moins que la moyenne. Essentiellement pour le motif achat, et en utilisant beaucoup moins la voiture que les actifs.

Ce sont donc des premières données à connaître pour comprendre comment les gens se déplacent sur le territoire. Les études de 2019 ont actualisé la vision sur la mobilité sur la base des déplacements domicile-étude et domicile-travail, connus en 2015 grâce au recensement de la population. La CTM réalise aussi des comptages réguliers sur les routes qui donnent une bonne connaissance des variations du trafic sur les routes, selon les périodes, les jours, les heures. Des comptages ponctuels sont aussi réalisés sur certaines zones, et certains ont été réalisés dans le cadre des projets d'étude des extensions du TCSP. Ce matériel de données a été exploité pour reconstituer la mobilité actuelle (2019) et envisager la mobilité future. D'autres outils ne sont pas disponibles en Martinique mais pourraient être mis en œuvre : des enquêtes origine-destination, des enquêtes embarquées sur les transports collectifs...

La CTM avec son bureau d'étude Egis a travaillé sur une mise en place de modélisation de trafic multimodal, pour se projeter et voir comment la mobilité va évoluer avec le projet d'extension du TCSP.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 29 avril 2021 – Concertation par Zoom

Les plus gros flux sont concentrés dans la zone Lamentin – Schœlcher - Fort-de-France.

Entre les zones du Lamentin et de la zone Sud, il y a également de fortes concentrations, vers Ducos, et également vers le Robert. Il y a donc un desserrement de la mobilité, vers l'est et vers le sud.

La part de marché des transports collectifs dans la mobilité, en 2019 : en faisant l'hypothèse d'une mobilité individuelle inchangée de 3 déplacements par jour et par habitant, et d'une part de marché des modes actifs équivalente (marche et vélo), on peut estimer grâce au modèle, que la part de marché des transports collectifs serait de 16 %, et celle de la voiture à 67 %. Cette part de l'usage des transports collectifs serait donc en augmentation, après avoir subi une diminution significative dans les années 2000-2010.

Au début des années 2000, les collectivités ont choisi de sortir du transport par taxi collectif, qui était peu capacitaire et ne répondait à l'ensemble des besoins et dont la situation économique des exploitants était mauvaise, à la fois pour se conformer à la réglementation des transports du service public et mettre en place des vrais réseaux structurés de transport répondant mieux aux besoins.

L'historique de cette évolution a été la suivante :

- création de petits réseaux communaux à Gros Morne, Trinité en 1999 et 2006.
- en 2006 création du réseau centre Mosaïk, par la CACEM
- en 2011 création de petits réseaux locaux qui couvraient l'espace sud, sans que ce soit vraiment unifié
- en 2015 création du réseau maritime des vedettes tropicales, par le conseil départemental à l'époque
- en 2016 création du réseau Sud Lib par la communauté de l'espace sud
- en 2018 création du réseau du Lorrain par Cap Nord

A l'époque il y avait 4 autorités organisatrices de transport, et avec la création de Martinique Transport, autorité unique, créée mi 2017 et installée en janvier 2018, tous les contrats de transport lui ont été transférés. Son objectif est de créer un réseau unifié, structuré, avec une bonne couverture du territoire et une tarification attractive.

Donc en 2019 a été créé le réseau Nord Caraïbes, en 2020 le réseau Nord Atlantique. En 2020, Martinique Transport a aussi créé la régie des transports qui a repris l'exploitation du TCSP, et appuie les transporteurs en charge du réseau Centre. En novembre 2020 également, le réseau Sud Lib a été relié au TCSP au niveau de Carrère.

En 2021, le projet est de fusionner les réseaux Nord Caraïbes et Nord Atlantique, et les réseaux communaux qui font partie du territoire nord Martinique (ceux de Trinité et de Gros Morne), dans un ensemble cohérent, structuré, et avec une tarification harmonisée.

Les principaux enjeux pour la desserte du territoire :

- le maillage du territoire, la difficulté à se rapprocher au mieux des voyageurs, étant donné l'urbanisation et le relief. Cela implique de travailler sur l'intermodalité, car dans certaines communes les voiries sont trop étroites et le TCSP ne peut pas monter. On doit donc avoir un réseau structurant et capacitaire le long des voies centrales, et connecter les réseaux intercommunaux sur ce TCSP, à des endroits propices
- Il faut donc travailler sur les lieux physiques d'intermodalité, et faire en sorte que la correspondance soit fluide et peu chère, pour évoluer avec un même titre de transport sur l'ensemble du réseau.
- la prise en compte du vieillissement de la population, des personnes à mobilité réduite et des jeunes
- l'accès à l'emploi et aux études : créer des dessertes adaptées, et une tarification adaptée
- les fiabilité, vitesse et régularité des services



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 29 avril 2021 – Concertation par Zoom

- la qualité et modernité, avec un transport plus attractif, pour diversifier la clientèle des utilisateurs des transports
- la sécurité : aménager les arrêts et les stations, les cheminements d'approche, sécuriser, surveiller et gardienner certains espaces de transport, les pôles d'échange multimodaux
- le respect de l'environnement

Ces actions doivent également s'inscrire dans une contrainte budgétaire.

Concernant les évolutions vers une mobilité plus durable, voici pour rappel les engagements de la Martinique pour le climat, au travers de la programmation pluriannuelle pour l'énergie (PPE 2018), qui fixe les objectifs suivants :

- augmenter les parts modales des transports collectifs et des modes actifs à 25 % chacune (contre 15 %-16 % chacune actuellement)
- réduire les distances moyennes parcourues en voiture de -10 %
- augmenter le taux d'occupation moyen des voitures à 1,6 % (1,4 % actuellement)
- augmenter la part des énergies renouvelables à 56 % du mix énergétique
- diminuer la consommation d'hydrocarbures dans les transports terrestre, de -19 %

Le projet des extensions du TCSP peut contribuer aux objectifs suivants :

- augmenter la part modale des TC
- diminuer la consommation d'hydrocarbure, au travers du choix du matériel roulant qui sera fait

Grâce aux modélisations réalisées, on peut considérer que le TCSP accueillera 75 000 voyageurs par jour à l'horizon des 3 extensions. Le TCSP permet d'accueillir de nouveaux voyageurs, qui n'utilisaient pas les TC auparavant, et d'atteindre une augmentation de + 10 % de fréquentation des transports en commun.

On estime à terme à 23 000 les voyageurs dans les TC en heures de pointe du matin, soit environ 160 000 voyageurs jours. Et la part de marché s'établirait à 20 %. On est encore loin des 25 % fixés par les objectifs, et donc les collectivités doivent aussi travailler sur les autres leviers du report modal.

Il faudrait en effet également travailler sur la voiture et son utilisation, rendre l'utilisation de la voiture un peu plus contrainte, via plusieurs moyens : à l'échelle locale, réduire l'espace dédié au stationnement, et éventuellement travailler sur le prix du stationnement. A l'échelle nationale, une solution consiste à travailler sur le coût d'usage de la voiture, soit au travers de la fiscalité, soit au travers du prix des carburants, des prix de l'entretien, des péages etc.

Le projet TCSP s'inscrit lui sur le levier de l'attractivité du TC pour susciter le report modal. Mais il faudra aussi utiliser d'autres leviers pour atteindre l'objectif fixé par la Martinique de 25 % de report modal.

Le TCSP permet aussi de rapprocher les gens du cœur de l'agglomération et créer la cohésion des territoires.

Pour rappel également, le secteur des transports représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre, donc c'est le premier contributeur. Les poids lourds et les bus représentent eux 22 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur.

La Loi sur la transition énergétique de 2015, impose un renouvellement des flottes de TC par des bus propres ou hybrides. Pour les territoires ultra-marins, l'objectif de renouvellement de la totalité des flottes est fixé pour 2030.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 29 avril 2021 – Concertation par Zoom

Martinique Transport a commencé une réflexion pour choisir les énergies les plus intéressantes pour les futurs matériel BHNS, et éventuellement pour les autres véhicules de transport utilisés sur le territoire.

Il y a plusieurs critères importants pour choisir l'énergie à utiliser :

- la disponibilité du territoire en énergies en particulier renouvelables
- les types de motorisation présentent différents avantages et inconvénients : la pollution sonore, l'exploitation (l'autonomie, qui est un des soucis de l'électrique) et la maintenance

La comparaison des solutions permet d'indiquer que sur le territoire de la Martinique, la motorisation hybride pour le TCSP serait un choix prudent, car la technologie est connue, la disponibilité en énergie est bonne, mais la plus-value environnementale est limitée.

La motorisation électrique serait un choix possible, mais à condition que la production d'électricité renouvelable se développe.

La motorisation hydrogène pourrait être un choix ambitieux, avec un bilan environnemental positif. Elle pourrait être mise en place par la SARA, mais la pérennité de la filière pose question, ainsi que le risque de dépendance à un seul acteur.

Des études plus poussées doivent être menées pour déterminer quel est le bon choix.

C'est un domaine qui évolue beaucoup avec des retours d'expérience en particulier sur l'électrique pur qui commencent à sortir. Or le choix du matériel sera à faire dans 3-4 ans pour le BHNS (pour une mise en service en 2027) avec forcément une meilleure connaissance des avantages et inconvénients des différentes solutions

Monsieur Y. BUSSY remercie Madame Chaigneau et énonce la question des participants : « Quelle est la part de l'État dans tout ce *mic mac* ? »

Monsieur L. BRINO de la DEAL indique que réfléchir à la mobilité demande de comprendre tous les usages de déplacement, les territoires et les modes de déplacement. En Martinique, 67 % d'énergie est consommée par les transports. Suite aux diagnostics, il est important de se demander comment inciter le report modal vers des mobilités soutenables. Le transport en commun, en masse, est une solution.

Monsieur Y. BUSSY demande si l'État a un pouvoir à exercer concernant la voiture particulière.

Monsieur L. BRINO répond que non, l'État n'a pas directement de rôle à jouer. Tous les acteurs de la mobilité sont là pour aider à faire du report modal durable.

Question : Y-a-t-il des enquêtes auprès des usagers du TCSP actuel, pour évaluer le report modal effectif ?

Mme LEBEL de Martinique Transport indique qu'il n'y a pas d'enquêtes réalisées pour l'instant, car l'exploitation du TCSP a démarré en 2018, et avec quelques difficultés de relation avec le délégataire, donc il y aura plus d'éléments probants et factuels à partir de maintenant.

Monsieur Y. BUSSY souligne qu'il y a un gros problème concernant la voiture particulière, et qu'il faut rendre attractif le transport collectif.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 29 avril 2021 – Concertation par Zoom

Monsieur M. MONGIS de la CTM indique que la fluidification des déplacements va naturellement rendre plus attractif le déplacement en TC. Ceux qui se trouvent coincés dans un embouteillage se rendent compte de l'avantage du TCSP qui lui s'en affranchit. La preuve par l'exemple de la facilité de se déplacer en TCSP dans les zones très congestionnées, sera naturellement un plus, qui permettra un report naturel vers le TCSP. La CTM en tant que gestionnaire des voies publiques, s'attache aussi à maintenir un minimum de bonnes conditions de déplacement par la voie routière. Les deux modes de transport ne s'opposent pas, mais le TC doit être privilégié, et encore plus le TC en site propre.

Question : Concernant l'implantation du côté de Schœlcher, y-aura-t-il des expropriations par rapport à toutes ces implantations ?

Monsieur Y. BUSSY rappelle que le projet est au stade d'étude, au stade prévisionnel.

Madame E. CHAIGNEAU indique que les deux projets, par câble et BHNS en sont aux études d'opportunité et de faisabilité donc il est difficile d'avoir déjà une visibilité sur les emprises exactes à mobiliser. L'objectif est de minimiser au maximum les impacts sur la propriété privée. Mais il est vrai qu'à certains endroits l'élargissement des voies aura un impact, notamment au sud et à l'est.

Question : Des connexions avec les zones d'activité privées et publiques seront-elles mises en place cette fois-ci ? Ex : réalisation du dernier km en navette, vélo électrique, trottoirs corrects...

Madame LEBEL indique qu'une étude est réalisée pour mettre en place une desserte de ces zones, qui pour la plupart d'entre elles sont privées. Mais cela reste à développer. Il y aura certainement des problèmes de voiries et d'emprise au sol à régler. La question porte notamment sur la possibilité de se déplacer à l'intérieur des zones.

Question : L'information Voyageur sera-t-elle améliorée ?

Mme LEBEL indique que c'est un système qui est en train de se moderniser, Martinique Transport souhaite harmoniser les informations données aux voyageurs. Cela passe par des systèmes d'exploitation de données que Martinique Transports est en train d'acquérir et de configurer. L'outil information voyageur en fera partie. Donc oui, il devrait y avoir une nette amélioration de l'information Voyageur d'ici la fin de l'année.

Monsieur Y. BUSSY demande à Madame Chaigneau de rappeler la faisabilité du projet, en termes de prévision et début des travaux.

Madame E. CHAIGNEAU indique que c'est un projet ambitieux autour de 600 millions d'euros. C'est un projet qui sera nécessairement *phasé*. La concertation va permettre de définir une première phase du projet. L'enquête publique de ce projet est prévue au 2^e semestre 2022. L'autorisation environnementale est à obtenir ensuite en 2023-2024. Les travaux pourraient alors démarrer en 2025.

Il faut donc maintenant une fois tiré le bilan de la concertation réaliser des études plus détaillées, les études préliminaires. Les données nécessaires à ces études sont là pour continuer en fonction de ce qui sera retenu à l'issue de la concertation.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 29 avril 2021 – Concertation par Zoom

Monsieur ALONZEAU, garant du projet du TCSP rappelle que le power point de toutes les réunions publiques sera disponible la semaine prochaine sur le site dédié. Chaque personne pourra le télécharger. L'enregistrement de la journée sera aussi présent sur le site.

Question : Dans la recherche d'attractivité, y-a-t-il une volonté de s'appuyer sur les outils billettiques à l'horizon de la mise en service (applications de paiement, etc.) dans une perspective d'une mobilité qui peut exister à l'échelle nationale ?

Madame LEBEL indique que Martinique Transport dispose d'un service de nouvelles technologies, en particulier pour la billettique, et est accompagné d'experts pour améliorer les outils actuels et en introduire de nouveaux très prochainement.

Martinique Transport va suivre la modernité oui. L'objectif à terme est d'avoir un réseau unifié, avec une transparence pour les usagers et une tarification interopérable entre les réseaux.

Monsieur Y. BUSSY indique qu'à l'heure informatique moderne, de plus en plus d'outils se mettent en place. Le transport fait partie des modules qui doivent être à la pointe du progrès. Il énonce une question Depuis quand date, pour mémoire, le début de cette grande aventure du TCSP ? Le projet ayant eu une gestation assez longue.

Monsieur M. MONGIS répond que il y a plusieurs dizaines d'années les collectivités (le Conseil Général, la CACEM, le Conseil Régional, ...) ont été amenées à constituer un syndicat mixte (il y a plus de 20 ans). La problématique était connue et réfléchi, mais il est vrai que la multiplicité d'autorités organisatrices de transport rendait la réflexion d'ensemble plus complexe. Ce syndicat mixte a permis de regrouper des partenaires, notamment autour de la partie centrale du projet de TCSP. C'est une réflexion continue, et ce qui se passe en Martinique intéresse d'autres collectivités, de Guadeloupe, Guyane, Mayotte, la Réunion, ...

Ce sont des problématiques très actuelles pour tous les territoires qui se développent, et ce paramètre de déplacement est vraiment fondamental sur tous les plans, y compris pour le bien-être des populations. A chaque fois que c'est possible, les ouvrages réalisés sur les voiries actuelles sont réalisés de manière assez large, pour que le moment venu, la gêne liée aux travaux ne soit pas multipliée.

Il y a donc une anticipation. Par exemple sur la traversée du Robert entre les deux giratoires principaux, la plateforme est déjà installée et stabilisée pour pouvoir accueillir un futur TCSP. Les voies de circulation pourraient être modifiées, mais l'emprise nécessaire est déjà réalisée en vue du passage du futur TCSP. Les futurs travaux se feraient donc avec une gêne beaucoup moins importante. Martinique Transports et la CTM simplifient la vision d'ensemble, qui tient donc des déplacements et des interfaces.

Question : Avez-vous pensé à une application qui permettrait d'avoir la position en temps réel du BHNS ?

Madame LEBEL indique que tous les outils sont en train d'être bâtis et configurés, sur la base du système d'exploitation, pour une mise en place avant la fin d'année, au moins sur le secteur centre. La géolocalisation est prévue aussi. Mais tout repose sur la base de données et le référencement des points d'arrêt, pour ensuite mettre en place tous les modules. Cette base de données n'existait pas et elle est en cours de constitution.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 29 avril 2021 – Concertation par Zoom

Question : Quel est l'impact des futures élections sur le projet ?

Monsieur Y. BUSSY précise la question, qui a déjà été posée : Si les entités changent, est-ce que cela aura un impact négatif sur le projet ?

Monsieur M. MONGIS explique que c'est un projet très long. Il y a nécessairement une continuité de toutes les informations collectées au fil des années. Ce qui est fait servira dans le futur. Ce sont des outils qui vont permettre aux élus de prendre des décisions. La vie de tous ces projets ne s'arrête pas à chaque étape d'élection. Cela impose que toutes les informations soient consignées, toutes les questions également. Les garants feront également une synthèse et rendront un rapport, un mois après la fin de cette période de concertation. Les garants vont aussi accompagner le projet lors de toutes ses phases ultérieures.

Monsieur Alonzeau complète et indique qu'après la procédure de concertation préalable, la concertation va obligatoirement se poursuivre, avec la CNDP, jusqu'à la phase d'enquête publique.

Compte tenu des budgets et des ressources, soit les 3 branches pourront être faites en même temps, soit il y aura un arbitrage qui sera fait, et donc le maître d'ouvrage est tenu d'associer la CNDP au fur à mesure de l'approfondissement des études, pour qu'il y ait un retour à la population.

La durée de la concertation s'étale sur 3 mois, pour que chacun puisse faire un retour sur ses réflexions et apporter ses arguments.

Question : Quels sont les critères concernant le choix des garants ?

Monsieur Alonzeau explique que la CNDP c'est un conseil de 25 membres, nommés par l'État et non révocable. Il y a un représentant des sénateurs et un représentant des députés. Il y a 6 représentants des collectivités locales, les représentants des associations agréées de l'environnement et des représentants des institutions judiciaires. Ces membres se réunissent tous les mois, pour faire état des saisines des porteurs de projet. On peut avoir des concertations préalables obligatoires, lorsque le projet dépasse 300 millions d'euros ou un débat public. Également en dessous de ce seuil des porteurs de projet sollicitent une concertation.

Ensuite sur l'ensemble du territoire, 295 garants sont choisis par des systèmes d'appel à intérêt, tous les 4 ans. Le processus de sélection s'étale sur 6 à 8 mois. Les candidats doivent avoir un certain nombre de prérequis en termes d'urbanisme, environnement... Des cas pratiques sont à répondre à distance et sur site. La validation se fait ensuite via un système de formation à distance (MOOC).

La CNDP s'occupe également de l'application de principes européens.

Question : Comment sont choisies les entreprises qui mettent en œuvre ce projet ?

Monsieur M. MONGIS indique que les entreprises qui interviennent sont variées. Il y a des entreprises qui accompagnent les maîtres d'ouvrage, sur des études très en amont. Vu l'ampleur de ces consultations, ce sont toujours via des appels d'offre formalisés qui respectent toutes les procédures de consultation publique en vigueur.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 29 avril 2021 – Concertation par Zoom

Comme ce sont des projets sur du long terme, les codes de la commande publique peuvent évoluer. Tous les 5 ou 6 ans il y a au moins un changement dans les codes de la commande publique en France, et ces changements sont conformes aux codes européens.

Ces opérations sont souvent cofinancées avec des ressources de l'État et de la collectivité, et de fonds européens (par exemple le FEDER, ou via des appels à projets spécifiques de l'Etat liés au transport). Dans tous les cas, le choix des entreprises se fait en respectant beaucoup de critères, clairement annoncés et clairement définis, pour que toutes les entreprises ayant la capacité à répondre à ces appels d'offres puissent le faire de façon équitable.

Monsieur Y. BUSSY indique qu'il n'y a pas d'autres questions et propose de conclure la séance.

Monsieur ALONZEAU indique que le webinaire du lendemain (30 avril) porte sur les impacts du projet sur l'aménagement du territoire, avec une présentation ciblée sur ce thème, puis l'ouverture aux questions. Les participants peuvent intervenir soit lors de la séance du jour, soit sur le site dédié lorsque la séance est mise en ligne.

Les questions peuvent être posées jusqu'au 31 mai 2021, et les garants ont l'obligation de faire remonter toutes les questions au porteur de projet. Les porteurs de projet (CTM et Martinique Transport) doivent apporter une réponse dans un délai de deux mois après la remise du rapport des garants.

Chacun peut ainsi les consulter le site internet qui contient :

- les présentations
- l'enregistrement des webinaires
- une partie documentation où les porteurs de projet ont déposé les études de faisabilité (une sur le BHNS, et une sur le transport par câble).

Monsieur Y. BUSSY remercie les participants et les intervenants.