



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 25 mai 2021 – Webinaire

EXTENSION EST

M. Yves 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.

Mme Elisabeth CHAIGNEAU présente les aspects techniques du projet des Extensions du TCSP qui porte sur 3 directions : à partir de Union vers le Robert pour l'Est, à partir de Carrère jusqu'à Rivière-Salée pour le Sud et enfin à l'Ouest vers Schœlcher dans le secteur de Madiana, soit avec un mode routier ou avec un transport par câble. C'est un **projet de renforcement de l'armature du réseau de transport collectif structurant**, d'amélioration des conditions d'intermodalités et d'infrastructure et d'aménagement.

Sur ce réseau armature, viendront se greffer les réseaux de bus qui desserviront les pôles d'échange multimodaux (PEM). Des unités de gare routière seront installées dans les PEM pour accueillir les bus et des parcs relais pour les véhicules particuliers. **L'aménagement de cheminements piétons sera aussi très important** pour capter les personnes qui habitent à proximité des PEM, et éventuellement des voies cyclables entre certains quartiers et les stations.

Ces systèmes seront obligatoirement **accessibles aux personnes à mobilité réduite** et les véhicules seront confortables et modernes. Grace aux aménagements dédiés les temps de parcours seront améliorés et surtout fiabilisés sur les destinations réalisées en TCSP. Par exemple, 15 minutes entre Union et Robert, quelle que soit l'heure du trajet.

Concernant les extensions Sud et Est, l'aménagement consiste à créer deux voies dédiées au TCSP : soit en site axial, au centre de la voirie, soit de part et d'autre de la voirie routière, de manière bilatérale. Des stations sont créées également et des PEM du même type que ceux de Mahault et Carrère, le long des itinéraires.

Concernant l'extension Ouest : la spécificité est que deux modes de transport sont envisagés car les études ont montré que les voiries et le territoire urbanisé et contraint de Schoelcher n'acceptent pas l'insertion d'un TCSP avec deux voies dédiées et que partiellement une seule voie dédiée. C'est pourquoi les maîtres d'ouvrage, la CTM et Martinique Transport, ont décidé de travailler sur une **solution par câble**, relativement adaptée aux territoires situés en hauteur. L'étude détaillée est disponible sur le site web dédié à la concertation.

Le projet est estimé entre 500 et 600 millions d'euros, dont 220 millions d'euros pour l'extension Est (12,8km), 210 millions d'euros pour l'extension Sud (9km), et pour l'extension Ouest le budget diffère selon le mode retenu : en BHNS, avec une seule voie de TCSP il s'élève à environ



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 25 mai 2021 – Webinaire

60 millions d'euros pour 4km d'aménagement partiel, et pour la solution Câble à environ 200 millions d'euros (10 km de câbles aériens).

En termes de planning, on se situe actuellement au stade des études de faisabilité et de la concertation préalable. La mise en service serait échelonnée, à partir de 2027, une fois les études de conception menées et les autorisations obtenues.

Les effets attendus du projet à l'horizon 2040 sont :

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

Le projet de l'extension Est s'étend sur 13 kilomètres avec 12 stations à partir du pôle d'échanges de Mahault et comprend une partie urbaine et une partie plus rurale. On envisage sur cette extension d'installer deux parcs relais **pour inciter les automobilistes à laisser leurs voitures pour utiliser le TCSP**. Les parcs relais de Robert Nord et d'Union devraient accueillir chacun 600 voitures par jour. La plupart des agglomérations ont cette stratégie de faire leur parc relais en deux temps : d'abord en capacité de créer environ 200 places et ensuite d'augmenter la capacité du parc selon la fréquentation observée.

Concernant la prise en compte des cycles par le projet, le parti pris est de créer des **aménagements cyclables** le long ou en parallèle du futur TCSP dans les secteurs urbains, en particulier ici dans le secteur du Lamentin. C'est une obligation réglementaire dans tout projet de voirie. Dans les secteurs non urbains qui concernent une grande partie des itinéraires des extensions, le parti pris, pour l'instant, a été de proposer des aménagements cyclables des quartiers vers les stations de TCSP où seraient installés des stationnements sécurisés pour les vélos.

L'extension Est s'inscrit donc dans un corridor qui s'étend de la Place Mahault de la ville du Lamentin jusqu'au Robert. Les densités de population sont très diffuses le long de l'extension, avec cependant, des niveaux très élevés de densité dans le centre de Lamentin et au Robert. On est plutôt dans un territoire rural qui constitue la spécificité de cette branche Est.

La tendance générale est à la baisse de la population dans tout le secteur Nord Atlantique, sauf autour de Robert et de Trinité. Par ailleurs, il y a une forte concentration d'emplois et de



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 25 mai 2021 – Webinaire

générateur au Lamentin, cœur économique de la Martinique. Le Robert est une polarité secondaire montante.

M. Marc MONGIS présente ses excuses pour les problèmes techniques rencontrés en début de webinaire. Il précise donc que la réunion s'inscrit dans le cadre d'une concertation préalable, procédure inscrite au Code de l'environnement, procédure obligatoire pour les porteurs de projet. On entame la séquence finale de celle-ci : il s'agit des synthèses sur les trois extensions proposées par les porteurs de projet.

Questions :

- **Comment on compte faire passer le TCSP par le relief montagneux de Schœlcher ?**
- **En prenant l'hypothèse d'une occupation d'une personne par voiture, est ce que les parcs relais ne seraient pas vite saturés ?**

Mme Elisabeth CHAIGNEAU : l'option TCSP routier est envisagée suivant la RN2, donc sans difficulté majeure de relief, à part la montée un peu pentue le long du lycée Schœlcher. L'option Câble s'affranchit elle complètement du relief montagneux même si elle doit respecter des contraintes géométriques.

Concernant le dimensionnement des parcs relais, il est d'usage de croiser plusieurs méthodes d'estimation soit en fonction du trafic qu'accueillent les voiries convergentes soit en fonction du nombre d'habitants motorisés des secteurs qui sont connectés au site du parc relais. sont présentés dans le dossier de concertation, le nombre de voitures a priori concernées et le nombre d'utilisateurs estimés. Toutes les voitures et tous les automobilistes ne se rabattront pas sur les parcs relais.

Selon les estimations, une première phase pourrait consister à implanter un parc d'environ 200 ou 300 places. Dans un second temps, en fonction de la fréquentation observée, il sera peut-être nécessaire d'étendre le parc relais d'où l'importance de réserver le foncier nécessaire dès le début du projet. Le parc relais de Mahault, pour l'instant est relativement petit et il arrive qu'il soit saturé. Le pôle d'échange de Carrère avec 300 places est bien occupé et spacieux. Les extensions permettent de créer des parcs relais dégagés des zones de congestion et donc plus attractifs que ceux existants qui sont déjà dans la congestion.

La concertation en chiffres

- Elle a duré **3 mois**, du 1^{er} mars au 31 mai 2021.
- **15 réunions publiques** ont été tenues dans diverses localisations, soit en présentiel lors de la première séquence, soit en visio conférence depuis le mois d'avril (séquence 2).



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 25 mai 2021 – Webinaire

- Il y a eu **240 participants** en réunion, avec **40 participants en moyenne** aux réunions de la première séquence, donc en présentiel.
- Le site Internet a été consulté par **11 300 personnes**. Il y a eu **1 600 participations sur le forum** du site internet.

Question : Le projet sera-t-il *phasé* ?

Le projet sera nécessairement réalisé en plusieurs phases. C'est un projet ambitieux avec beaucoup d'aménagements à réaliser. Une première mise en service est envisagée en 2017. Le choix de la première phase sera à faire par les élus, après le bilan de la concertation et avant le lancement des prochaines études techniques qui s'appellent les études préliminaires après les études de faisabilité qui ont été déjà réalisées avant la concertation.

Question : Qui financera le projet?

Le projet sera principalement financé par la Collectivité Territoriale de Martinique, avec l'apport de subventions de l'Union Européenne sur les fonds FEDER et sur le programme opérationnel 2021/2027, avec également des subventions de l'Etat, soit au travers des appels à projets qui ont été lancés récemment. D'autres appels à projets vont être lancés dans les mois ou années à venir ; et enfin, les plans de relances de l'Etat.

Question : Comment paiera-t-on dans le TCSP ?

A l'horizon du projet des extensions, la billettique qui est en cours de déploiement par Martinique Transport sera étendue à l'ensemble du réseau sur l'ensemble du territoire de la Martinique. Les futures lignes de BHNS ou Câble qui circuleront sur les extensions en seront équipées et seront intégrées au système tarifaire qui sera également unifié à l'échelle de la Martinique.

Question : Quelle énergie pour les futurs véhicules BHNS ?

Des premières réflexions menées en 2019, trois options ressortent envisageables pour les futurs BHNS, soit un système hybride thermique-électrique comme ce qui est en place sur les BHNS existants, soit de l'électrique pur, soit de l'hydrogène, avec une possibilité de filière hydrogène qui pourrait être mise en place par la SARA.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 25 mai 2021 – Webinaire

Ces trois options envisageables doivent faire l'objet d'études approfondies dans les années à venir sur la faisabilité, la pérennité, en particulier la pérennité de la filière hydrogène. Des comparaisons de coûts sur l'ensemble du cycle de vie de ces matériels, à la fois dans leur période de construction, leur période de voyage vers la Martinique ; puis après pour l'exploitation et la maintenance. L'ensemble de ces paramètres doit être étudié et comparé. Ce travail doit se faire aussi en cohérence avec les réflexions en cours sur le développement des énergies renouvelables en Martinique.

Question : quel est le rôle de l'État dans le projet?

Son rôle est multiple. D'une part, il doit vérifier l'adéquation du projet avec les grandes politiques publiques d'aménagement et de mobilité. Il doit vérifier le respect des règles liées à la sécurité routière, le respect des réglementations sur les risques naturels, sur l'impact sur l'environnement, sur la prise en compte des modes doux dits actifs. Il instruit les dossiers de demande d'autorisation : il contribue donc à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale sur le projet. C'est l'obtention de l'autorisation environnementale qui permettra le démarrage des travaux des extensions. L'Etat finance aussi les projets, en particulier dans le cadre des appels à projets.

Questions : Qui mesurent les impacts du projet ?

Les impacts du projet font l'objet de ce qu'on appelle l'étude d'impact. Pour l'instant, le projet est au stade de la faisabilité. Les études d'impact interviendront sur la base des prochaines études techniques, dites études préliminaires, qui permettront de mieux définir le projet, en particulier de mieux définir les emprises nécessaires pour réaliser les aménagements.

Questions : Existe-t-il une coordination avec les politiques urbaines des villes dans le projet ?

Le projet du TCSP doit être cohérent à la fois avec les documents de planification supérieurs soit le Schéma d'Aménagement Régional de 98, qui est le document de planification régionale en vigueur, et avec le Schéma Régional Climat Air Energie de 2013.

A défaut de document type PDM, le projet de TCSP doit dialoguer directement avec les projets urbains et les villes qui portent ces projets et les politiques urbaines pour une bonne mise en cohérence et une synergie des réflexions. La feuille de route pour le projet de TCSP intègre donc l'organisation de réunions d'échanges avec les acteurs locaux et en particulier les communes, pour que les politiques urbaines et le projet TCSP se nourrissent les uns des autres.

Questions :



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 25 mai 2021 – Webinaire

- **Quels sont les impacts du projet sur le foncier et le bâti ?**
- **Quelle prise en compte de la biodiversité, des risques, en particulier du risque inondation ?**
- **Comment sera pris en compte l'impact bruit? Y aura-t-il des murs antibruit ?**
- **Comment sera pris en compte l'impact sur la qualité de l'air? Comment est-il mesuré ?**

Toutes ces thématiques vont faire l'objet d'études particulières. L'étude d'impact intègre des études sur les effets du projet sur l'environnement naturel : les maîtres d'ouvrage viennent par exemple de lancer les inventaires écologiques qui permettent de repérer dans les corridors des extensions, la faune, la flore à préserver à éviter dans le cadre du projet. L'étude d'impact sera consacrée à mesurer tous ces impacts et essayer de les éviter ou les réduire au maximum dans la conception même du projet.

Questions :

- **Comment traite-t-on les impacts sur les activités riveraines?**
- **Quels sont les impacts sur la circulation ?**
- **Quels sont les impacts sur la circulation en phase Travaux ?**
- **Quel est l'Impact sur l'emploi local ?**

Les impacts sur les activités riveraines sont une des thématiques fortes, concrètes des prochaines études techniques qui vont être réalisées sur la base de plans topographiques. Elles permettent de faire justement des propositions de restitution des accès riverains, l'accès aux zones d'activités, aux commerces, aux équipements scolaires.

Ces mêmes études permettent d'analyser les impacts sur la circulation générale. Il y a des comptages qui ont été réalisés dans les secteurs urbains et contraints et l'impact du passage du TCSP y sera mesuré. Seront faites également des propositions, si besoin de plan de circulation modifié. Ce cas se présente soit au centre du Lamentin, soit au niveau du bourg de Rivière-Salée que le projet d'extension Sud traverse.

Ces extensions vont impacter en phase travaux des axes très circulés, très structurants. Il faudra envisager des solutions d'intervention permettant le maintien de la circulation sur ces voiries



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 25 mai 2021 – Webinaire

pendant les travaux. Certains travaux peuvent aussi être envisagés de nuit pour éviter de trop impacter la circulation. L'organisation des travaux est abordée durant l'avant-projet, qui aura lieu plutôt dans un an à peu près. La CTM a beaucoup d'expériences en matière de travaux routiers, de gestion et d'organisation des travaux liés aux aménagements des voiries.

Il est clair que le projet est créateur d'emplois à la fois en phase de construction mais surtout après, en phase d'exploitation, c'est à dire sur le long terme. Beaucoup de nouveaux métiers sont concernés. Martinique Transport reçoit d'ailleurs des demandes d'emploi à la fois sur les métiers classiques du transport, de conduite, de contrôle, de maintenance des véhicules mais aussi sur des métiers autour du commercial, du marketing, des systèmes d'information qui sont mis en place dans les transports, et des métiers d'encadrement.

Questions :

- **Quelles sont les politiques de mobilité dans leur ensemble ?**
- **Quand sera réalisé le plan de mobilité ?**

C'est Martinique Transport qui est autorité organisatrice unique de la mobilité en Martinique, qui a prévu de lancer cette démarche PDM cette année 2021. Cette démarche permettra d'identifier et de planifier les actions autres que le développement des transports collectifs permettant de susciter le report modal de la voiture qui est recherché dans le cadre du respect de l'environnement. Cette démarche permettra de susciter le report modal à partir des modes actifs, des politiques de covoiturage, des politiques de stationnement.

- **Martinique Transports va t il s'investir dans les plans de mobilité interentreprises ?**

Les études du plan de déplacement urbain ou plan de déplacements de mobilité, permettront justement de définir la stratégie en matière de plan de déplacements Entreprise ou Inter-entreprises, en cohérence avec l'ensemble de la politique qui sera définie dans le cadre de la démarche PDM.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 25 mai 2021 – Webinaire

- **Quelle serait la place du Transport Maritime ?**

Des études ont été menées par Martinique Transport sur l'opportunité et la faisabilité de nouvelles dessertes maritimes au-delà de celles de la traversée de la Baie vers Case-Pilote. Ces études sont plutôt centrées sur des destinations plus longues soit centrées sur le Nord Caraïbe Saint-Pierre et au-delà, soit côté Anses D'Arlet. Ces études montrent que si ce transport cabote trop, il perd son attractivité. C'est une solution qui est prise en compte et qui donnera lieu donc à des mises en service dans les années à venir.

- **Quelle est la réglementation de la circulation de transport de marchandises ?**

C'est également un sujet qui est abordé de façon obligatoire dans le cadre de la démarche de plan de mobilité et qui fera l'objet de réflexion et d'identification des actions à mener, dont par exemple celle proposée par la personne qui est intervenue sur le sujet (réglementation horaire). Toutes ces questions concernent bien la politique de mobilité dans son ensemble, et pas seulement dans son volet Développement des transports collectifs.

Questions :

- **Comment inciter à l'utilisation du TCSP ?**
- **Comment limiter l'équipement en véhicules particuliers ?**
- **Comment on se déplace une fois qu'on est à la station TCSP**
- **Comment on arrive jusqu'à sa destination, soit à l'intérieur d'une zone d'activité, soit effectivement d'une station vers le quartier où on habite.**

Des suggestions ont été formulées pour faire des enquêtes. L'idée est de mieux connaître et mieux évaluer le report modal effectif. L'enquête réalisée en 2014, a donné une photographie de la façon dont se déplacent les personnes sur le territoire. Les résultats ont été largement exploités par l'Agence d'Urbanisme de la Martinique. Assez onéreuses et longues à mettre en place, ces enquêtes sont réalisées à peu près tous les dix ans. Donc, il serait intéressant que Martinique Transport lance une nouvelle enquête d'ici 2 ou 3 ans pour observer l'impact de la réorganisation du transport public, sur la façon de se déplacer des habitants de la Martinique.



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 25 mai 2021 – Webinaire

Questions :

- **Comment le projet TCSP prend-t-il en compte les vélos ?**
- **Quelle politique cyclable est prévue avec le projet ?**
- **Est-ce que les vélos pourront être embarqués dans le TCSP jusqu'à destination?**
- **Y aura-t-il des aménagements cyclables en continu le long du TCSP sur l'extension Sud.**

Les réponses à toutes ces questions plus générales et transversales sur les sujets de la mobilité ne sont pas apportées par le seul projet TCSP qui y participe bien entendu mais demandent des réflexions un peu plus larges sur la politique cyclable en Martinique.

- **Quelle est la clientèle du TCSP existant?**

Pour l'instant, il n'y a pas de données fiables disponibles sur la fréquentation du TCSP en lien avec les évolutions successives. C'est l'année 2021 qui devrait offrir un suivi précis de la fréquentation et des recettes par la nouvelle Régie des Transports de Martinique qui gère la billettique et qui contrôle l'exploitation du TCSP.

- **Est-ce que le projet TCSP a permis de diminuer le trafic routier ?**

C'est un des objectifs : susciter le report modal et diminuer le trafic routier. La Collectivité Territoriale de Martinique fait de nombreux comptages routiers. Mais l'ensemble des données disponibles ne permettent pas de conclure sur la diminution du trafic sur les voiries concernées. Nous n'avons pas assez d'informations pour être sûr que les évolutions constatées sont vraiment dues au TCSP. Compte tenu de la mise en place du TCSP à la mi-2018, compte tenu des années 2019 et 2020 qui sont des années perturbées par d'autres événements, on compte sur l'année 2021 pour nous donner des données plus stables et plus exploitables sur ces deux sujets.

- **Qu'est-il envisagé pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ?**

La réglementation oblige l'ensemble des projets de TCSP à être accessibles aux personnes à mobilité réduite, à la fois pour les véhicules et pour les aménagements dans l'emprise aménagée. En revanche, pour les cheminements hors de l'emprise du TCSP, hors de la zone aménagée, la



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 25 mai 2021 – Webinaire

responsabilité de la mise en accessibilité est portée par d'autres maîtres d'ouvrage, soit les communes, soit les propriétaires et une domanialité privée. Par exemple, dans de nombreuses zones d'activité, la voirie est privée.

Se pose la question effectivement de cette cohérence et cette continuité. En général, les projets TCSP font l'objet de réunions avec les différents acteurs pour essayer de mettre en place des chaînes continues au moins aux destinations principales. Pour information, les cas de discontinuité qui ont été cités sont la zone de Jambette et la ZI Lézarde.

- **Comment pourra-t-on accéder aux zones d'emploi et d'activité**

L'idée est de travailler sur les cheminements piétons entre les stations et les pôles générateurs, de les étudier dans le cadre du projet. Après, le maître d'ouvrage travaillera avec les acteurs locaux pour leur réalisation effective et leur mise en place c'est-à-dire le suivi au travers du projet de la continuité des aménagements, pour éviter les dysfonctionnements constatés sur le projet actuel.

- **L'insertion du projet dans la zone entre Pelletier et Augrain où le relief est très chahuté.**

Il est certain que l'insertion du projet sera techniquement difficile, à la fois en termes d'élargissement avec de nombreux ouvrages hydrauliques à traverser/élargir. Le positionnement le plus adapté des stations n'est pas facile à trouver : les différentes solutions doivent être étudiées de façon plus détaillée à la fois techniquement et en termes d'opportunité de desserte. Cependant, le maître d'ouvrage, la Collectivité Territoriale de Martinique a un retour d'expérience important sur ce type de travaux, sur ce type de voirie. L'objectif est de lancer assez vite des études géotechniques qui permettent donc de trouver des solutions adaptées pour ce type d'élargissement routier. Ces études permettront de bien dimensionner les ouvrages et aussi d'affiner le chiffrage du projet qui comprend pour l'instant des provisions élevées du fait de ces incertitudes.

- **Quelle sera la localisation des stations entre l'Union et le Robert ?**

Le projet n'est pas figé sur le nombre et le positionnement des stations sur ce tronçon. Il conviendra de s'interroger sur l'opportunité et la faisabilité d'insérer des stations, soit au giratoire de Sarrault, soit à Fond Giromond, au niveau du giratoire de Pelletier et dans le secteur



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 25 mai 2021 – Webinaire

d'Augrain. Il existe aussi une problématique de sécurité sur les traversées piétonnes pour rejoindre les stations à traiter.

- **Est ce qu'il y aura un viaduc au niveau du carrefour Mahault ?**

Il est prévu la dénivellation de l'échangeur de Mangot Vulcin qui va permettre de fluidifier la circulation dense dans ce secteur-là, avec très souvent des files d'attente et une congestion importante en aval de ce giratoire. Pour l'instant, il n'est pas programmé l'étude des échangeurs suivants, c'est-à-dire celui de gendarmerie et celui de *Mahault*. Le projet qui est porté par la CTM, c'est d'aménager l'échangeur de Mangot Vulcin dont profitera d'ailleurs le TCSP qui va qui va passer sous la route dénivelée.

- **Quelles seront les lignes qui circuleront sur cette extension Est ?**

Des études d'exploitation ont été menées en 2019 et vont être affinées lors des prochaines étapes du projet : elles permettront d'identifier le scénario de desserte le plus attractif. Le plus attractif, c'est celui qui attire le plus de fréquentation et optimise les coûts d'exploitation et les besoins en remisage des véhicules.

Il y a un certain nombre de dépôts qui existent actuellement en Martinique, qui sont situés à Etang Z'Abricots et au niveau du Lareinty. Le projet doit s'interroger sur le besoin ou non d'un troisième dépôt pour stocker les véhicules en dehors des heures d'exploitation et sa localisation. Donc, la desserte qui sera retenue à l'issue des prochaines études d'exploitation doit tenir compte de tous ces paramètres pour faire le choix de la desserte la plus intéressante.

Actuellement, les analyses et les résultats sont basés plutôt sur l'hypothèse d'avoir deux lignes, c'est-à-dire une ligne qui fait Fort-de-France/Union, en prolongement de la ligne actuelle, Pointe Simon jusqu'à Place Mahault, soit la ligne B, et une autre ligne en correspondance à Union qui ferait Union/ Le Robert. Pour l'instant, rien n'est figé et tout sera réétudié dans le cadre des études suivantes de façon plus fine.

M. ALONZEAU énonce les questions concernant le développement de l'Etang Z'Abricots, avec la possibilité d'une desserte à ce niveau. Il y a aussi une question pour savoir si, au niveau de la billettique, entre le BHNS, les bus et le maritime, il n'y a pas une coordination. Il y a une question sur la part de marché du transport en commun.

M. Marc MONGIS : La desserte de l'Étang Z'Abricots fait partie des observations qui ont été collectées pendant cette phase de concertation préalable et cette question va permettre



Transcription Réunion de concertation publique – Extension TCSP

Compte rendu détaillé 25 mai 2021 – Webinaire

d'alimenter la poursuite du projet. Ce sera peut-être une desserte par des transports classiques hors TCSP. Ce sont des développements qu'envisage déjà Martinique Transport.

Mme LEBEL : Martinique Transport est déjà en train de travailler sur la mise en place d'une desserte maritime entre le centre-ville de Fort-de-France et l'étang Z'Abricots au niveau de sa marina. Un travail qui est fait avec la CACEM, propriétaire de cette marina. L'objectif est de conforter ou de créer un nouvel appontement, de telle sorte que l'exploitant puisse mettre en place cette desserte qui permettrait de satisfaire les usagers de cette quasiment nouvelle ville qui est en train de se créer à l'Etang Z'Abricots à la fois pour les habitations, mais aussi pour les services de plus en plus nombreux à s'y localiser.

Il y'a pas de billet spécifique au TCSP. C'est le même billet qui est utilisé pour les transports en commun. C'est le même système billettique. Ce sont les mêmes titres de transport. Il y a compatibilité avec la billettique du transport maritime. Il faut simplement travailler à la l'interopérabilité entre les deux modes de transport maritime et terrestre. Les systèmes sont déjà totalement compatibles. C'est l'objectif à la fois pour le transport maritime comme pour le transport terrestre, mais sur les autres réseaux qui sont mis en œuvre par d'autres opérateurs. De mémoire, nous sommes à une part de marché des transports en commun entre d'environ 15%, avec un objectif d'atteindre les 20 % d'ici d'exploitation du TCSP.

La part de marché obtenue grâce aux extensions de TCSP est évaluée aux alentours de 20% avec l'objectif que s'est fixé la Martinique dans sa programmation pluriannuelle de l'énergie, des objectifs de report modal de la voiture vers les modes actifs, et vers les transports collectifs de qui atteindraient chacun 25% de part de marché.

M. ALONZEAU conclut cette séance et remercie les participants pour leur mobilisation. Rendez-vous demain après demain à la même heure et selon les mêmes modalités.