

**PROJET DES EXTENSIONS DU TCSP**  
**RETRANSCRIPTION DE LA REUNION PUBLIQUE**  
**DU LAMENTIN LE 13 NOVEMBRE 2024**

**Animateur Elie BOURGEOIS : présentation des invités et du déroulé de la réunion**

Bonsoir à tous. Madame, Monsieur, merci de vous être rendu disponible pour participer à cette réunion de concertation sur le projet des extensions du TCSP, réunion à l'initiative du groupement de commande Martinique Transport et Collectivité Territoriale de Martinique.

Pour ce soir ce qui vous est proposé, est de vous inviter à un échange avec les porteurs de projet. Il vous sera fait une présentation des grandes orientations qui se dessinent et l'objectif ce soir est d'établir un échange avec vous et recueillir des observations et des propositions de ce qui va vous être proposé.

Pour le déroulement de la réunion avec un certain nombre d'invités à la tribune, il vous sera proposé une présentation technique et détaillée, et ensuite un temps suffisant sera consacré à l'échange, aux questions. L'idée est que vous soyez à l'aise, participatifs et présents dans ces échanges, c'est ça le but.

Alors je vous présente les invités de ce soir.

Nous sommes accueillis par le maire du Lamentin, David ZOBDA, qui est accompagné à la tribune de Mme Régine LEBEL, Directrice de Martinique Transport, et de Monsieur Dominique FLAMAND de la CTM qui est le Chef de projet des extensions du TCSP.

Ils se présenteront et vous diront quelques mots.

Pour le bon déroulement de cette réunion, nous sommes dans une réunion très formalisée qui se fait sous le regard de la Commission Nationale du Débat Public, donc je vous présente Monsieur Jean-Michel ALONZEAU qui participe avec nous à cet échange, il se présentera et vous expliquera son rôle et sa mission tout au long du processus.

Sans trop tarder, je vais passer la parole à Monsieur le Maire du Lamentin qui vous présentera quelques mots d'accueil.

**Intervention de Monsieur David ZOBDA**

Bonsoir à toutes et tous. Je suis très heureux de vous accueillir ici dans les locaux de la Collectivité Territoriale, à l'IMS, l'Institut Martiniquais du Sport, qui dispose d'une très très belle salle pour vous accueillir, donc c'est parfait.

Je vous accueille à plusieurs titres évidemment puisque je suis à la fois maire de la ville du Lamentin, c'est ma fonction principale ici, je suis aussi Conseiller Exécutif de la collectivité Territoriale en charge du transport, et de ce fait Président de Martinique Transport. Donc avec une casquette, un chapeau et un bakoua pour ainsi, je vous accueille, pour ainsi dire, mais c'est un projet que je connais aussi parfaitement, pour y avoir travaillé depuis longtemps, d'abord en tant que conseiller exécutif sur l'élaboration des grandes trames, et ensuite avec Martinique Transport et avec la ville du Lamentin,

puisqu'il y a eu plusieurs réunions de travail entre la collectivité territoriale et la ville du Lamentin, les élus comme les techniciens pour faire avancer le programme en fonction de nos propres besoins.

Nous abordons une étape essentielle, celle du débat, de la discussion et de la mise en place du projet. Alors je ne veux pas être trop long. J'aurai l'occasion lors du débat de m'exprimer plus largement, mais je voudrais vous dire que l'arrivée du TCSP et des bus à haut niveau de service, les BHNS, ont complètement changé et modifié le système du transport en Martinique.

A partir du TCSP, on a différemment organisé les transports, et la structuration puisque nous souhaitons puisque les transports s'articulent désormais autour de la trame du TCSP. Donc, il y a le transport en commun en site propre et puis autour toute une organisation, une ramification, toute une connexion pour ramener vers le TCSP et permettre aux martiniquais de se déplacer de manière très simple, de manière sécurisée, et quasi permanente. C'est pourquoi, l'idée de son extension est fondamentale. Ouvrir le TCSP vers l'ouest, le nord-ouest et pousser vers le sud, ouvrir vers l'est, est une manière pour nous de rattacher le TCSP, le transport et de l'articuler de manière équitable entre le centre, le nord et le sud. Je le dis car le transport a aussi pour vocation de créer des équilibres entre les territoires. Il ne s'agit pas seulement de développer le transport sur le centre, Lamentin – Fort-de-France – Schoelcher, il s'agit surtout de pouvoir élargir cet équilibre de vie, mais aussi équilibre économique entre le nord, le sud et le centre. C'est très important de pouvoir permettre aux populations de se déplacer et de bouger.

Ça permet quoi ? Et c'est la deuxième fonction du transport, du TCSP, c'est d'oxygéner le centre. Aujourd'hui vous le vivez au quotidien, nous sommes quasiment saturés, dans une situation d'étouffement pour Fort-de-France et le Lamentin, où tout est congestionné. Alors, au bout d'un moment, c'était très bien d'avoir l'ensemble des activités centralisées sur une zone définie, mais aujourd'hui l'hyper-concentration tue la concentration. C'est-à-dire que plus on continue à concentrer, eh bien, on est en train de s'asphyxier, de se tuer progressivement. Donc la logique voudrait que l'on puisse utiliser le transport pour porter plus loin le développement économique, équilibrer les territoires. C'est donc une mission essentielle du transport que de penser à l'aménagement du territoire. On ne peut pas aménager le territoire, on ne peut pas le développer, on ne peut pas le structurer, on ne peut pas y positionner des logements, on ne peut pas y poser des équipements si le transport n'arrive pas dans les zones concernées. Donc, il y a une mission d'aménagement du territoire, de redéploiement du territoire qui est fondamentale et qui est essentielle, à partir du transport public.

L'autre raison concerne aussi ce que nous vivons au quotidien : cette espèce de saturation de l'air que nous avons, avec une empreinte carbone extrêmement forte, une densité de véhicules sur le centre qui fait que l'empreinte carbone et les gaz à effet de serre sont hyper-concentrés sur Fort-de-France et Le Lamentin. Nous avons lancé avec la collectivité territoriale une étude sur l'empreinte carbone de Martinique, nous connaissons déjà certains points forts de cette analyse, on sait très bien que le centre est en situation violette voire noire. Et les taux de particules fines que nous avons sur le centre dépasse de très loin le taux admissible, et l'essentiel de cette empreinte carbone est lié au transport individuel. Ce sont les véhicules qui font l'empreinte carbone négative du centre. Donc, il faut absolument diminuer cette empreinte carbone. La diminuer, c'est quoi faire ? Eh bien, diminuer le nombre de véhicules et c'est développer un moyen de transport public suffisamment fiable, suffisamment bien organisé, suffisamment bien structuré pour que progressivement les gens puissent abandonner leurs véhicules individuels et mettre à profit le transport public. C'est une question de vie ou de mort, une question sanitaire très importante sur le centre.

Et accompagné de cet effort de redéploiement du transport, il y a celui du verdissement de la flotte. Il est clair aussi que l'on ne peut pas continuer à avoir des bus qui fonctionnent uniquement avec du gazoil, c'est pourquoi il faut progressivement changer la flotte de véhicules, passer sur des véhicules

hybrides électriques ou hydrogènes, y compris sur le TCSP donc avec les BHNS. Donc, il y a toute une série de facteurs qui contribuent à soutenir et à favoriser le développement économique, à travers tout ça, le développement du transport public.

C'est pourquoi, moi, je suis assez partisan de l'extension du TCSP, et je suis même partisan, on le verra lors dans débat, que le TCSP soit en capacité à desservir les cœurs de ville. Si le TCSP n'arrive pas sur les cœurs de ville, on va louper quelque chose. Celui qui n'aura pas compris qu'il faut que le TCSP, comme on le voit dans les grandes métropoles, vous allez à Lyon, vous aller à Strasbourg, vous allez à Paris, vous allez partout, les transports en public traversent le cœur de ville. Ils sont sur les grandes places ; ils sont sur les grands points de rendez-vous, sur les points économiques comme sur les points touristiques. Donc il faut qu'on arrive, non pas à copier, mais à faire en sorte que le développement du transport soit profitable aux cœurs de ville, profitable aux villes en elles-mêmes. Si on ne le fait pas, je pense qu'on se trompe. Nous allons probablement saisir cette opportunité sur Le Lamentin pour continuer notre développement.

Alors c'est avec grand plaisir que je vais arrêter de parler. Je vais passer la parole à Monsieur ALONZEAU. Juste vous dire que c'est un point de rendez-vous important pour nous de pouvoir décider de ce que nous allons faire. On va vous présenter quelques hypothèses de travail, quelques éléments sur lesquels nous avons déjà beaucoup travaillé et réfléchis.

Et Monsieur FLAMAND va vous indiquer à la fois la perspective en termes de calendrier, de planning, en termes de choix et d'orientations, selon les choix que l'on fera, et surtout en termes de faisabilité sur le planning à long terme pour la réalisation de ces travaux.

En tout cas merci beaucoup à toutes et à tous de votre présence...

### **Animateur Elie BOURGEOIS**

Merci Monsieur Le Maire. Sans tarder nous allons passer la parole à Monsieur Jean-Michel ALONZEAU, garant du débat public.

### **Intervention de M. Jean-Michel ALONZEAU, garant de la CNDP :**

Bonsoir à toutes et à tous. Merci de votre mobilisation. Nous nous retrouvons aujourd'hui pour une présentation de l'extension Est dans le cadre de la concertation continue. C'est donc une procédure qui figure dans le code de l'environnement pour les opérations d'un certain montant. Cette concertation continue fait suite à une concertation préalable qui avait eu lieu en 2021 avec d'ailleurs la première réunion publique qui c'était faite ici le 15 mars 2021 en présence de Monsieur le Maire.

On était parti d'études de définition qui étaient beaucoup moins précises. Donc, il y a eu tout un cheminement, qui sera de toutes façons repris dans la présentation, pour arriver au stade actuel qui est le stade préprogramme. Vous allez donc pouvoir suivre cette présentation, pouvoir poser vos questions après et on vous indiquera surtout, vous verrez avec le QR code là (QR code montré sur kakémono) les moyens d'agir en concertation. Agir en concertation, ce n'est pas simplement venir en réunion publique, c'est pouvoir faire remonter des suggestions, des amendements, peut-être susciter aussi des éléments d'interrogation qui sont toujours les bienvenus puisque la concertation est un élément qui figure dans la constitution, donc un élément toujours recherché sur les grands projets tels

que celui-là. Bonne présentation à tous, et puis on attend bien sûr la suite : vos questions, suggestions et observations... Merci

### **Animateur Elie BOURGEOIS**

Merci Monsieur ALONZEAU. Sans trop tarder, on va passer à la présentation du projet qui va être assurée par Monsieur Dominique FLAMAND. Donc je précise ses fonctions : Adjoints au DGA Grands Projets et Littoral en charge du TCSP et des concessions à la Collectivité Territoriale de Martinique.

### **Intervention de M. Dominique FLAMAND**

Bonsoir à tous. Merci d'avoir répondu présent à notre invitation. Et merci aussi à la ville du Lamentin de nous accueillir pour cette rencontre. Donc il s'agit affectivement de présenter le projet des extensions du TCSP et plus particulièrement l'extension Est qui va effectivement impacter la ville du Lamentin dans les prochaines années. L'idée aujourd'hui est de partager avec vous sur : pourquoi un projet d'extension puisqu'il existe déjà un projet de TCSP ? De quoi parle-t-on quand on parle des extensions du TCSP ? et enfin l'extension Est qui nous concerne aujourd'hui et les évolutions suites aux études qui ont été menées en 2023 et 2024. Comme l'a précisé Monsieur ALONZEAU, le garant de la CNDP, la Commission Nationale du Débat Public, nous sommes dans le cadre de la concertation continue afin justement d'avoir les avis de la population, les questions, les observations.

Aujourd'hui nous sommes au stade de début de projet, j'ai envie de dire, en phase de préprogramme, donc nous n'avons aucune pelle prête à démarrer, l'idée est justement d'échanger, de concerter et de coconstruire aussi avec la population pour voir dans quelles mesures nous pouvons réaliser un projet qui soit le plus cohérent et le plus structurant pour le territoire.

(Conf. Power Point de présentation)

### **Animateur Elie BOURGEOIS**

Merci Monsieur FLAMAND pour cette présentation très claire. Maintenant la parole est à la salle. Il vous est possible de participer, de poser des questions, d'interroger et vous aurez les réponses autant, que possible, à vos questions, de Martinique Transport ou de la CTM.

Je précise que dans le cadre des échanges, Monsieur le garant, Jean-Michel ALONZEAU, peut intervenir à tout instant. Il participe également aux échanges.

### **PREMIERE SERIE DE QUESTIONS DE 5 QUESTIONS**

1 – pour l'extension Est, jusqu'à Union ou le Robert, est-ce qu'il y aura des emprises sur les cultures ou les habitations ?

2- vous dites que dans un premier ça arrivera à Brasserie Lorraine, à Union. Est-il prévu que ça arrive après au Robert ? Est-ce qu'il sera prévu dans le cadre de vos travaux qu'il n'y ait pas trop de démolitions après, quand ça devra être prolongé sur le Robert, pour ne pas tout défaire ... comme on est en train de voir que là, il faut casser Mahault pour repenser ? Est-ce que vous avez prévu de faire une gare ? pratiquement, je ne dirai pas définitive mais au moins avec la grosse moulure, pour qu'il n'y ait pas trop d'impacts ?

3- Je me demande : est-ce que vous n'avez pas donné trop de priorité aux collègues en oubliant toute la desserte de la population qui va à la gare routière ? Quelle sera la possibilité pour ces gens de rattraper le TCSP ?

4- Alors, pourriez-vous être plus explicite concernant la circulation entre le rond-point de l'horloge et le collège ? Vous avez dit « dans les deux sens », est-ce ça signifie qu'il y a deux voies, ou bien, sur la même voie le bus va circuler dans les deux sens ?

5- Bonsoir. Sur le parking qui est prévu à Union, est-ce qu'on va penser un système de parking gratuit, ou, est-ce qu'il y aura comme ça se voit ailleurs, en France, un système de parking où il y a quand même une somme modique qui est quand même payée pour rester toute la journée dans la gare ?

## **REPONSES A LA PREMIERE SERIE DE QUESTIONS**

### **Intervention de M. Dominique FLAMAND**

Merci pour ces questions très pertinentes. Je vais commencer par les questions techniques. Dans la première question concernait, j'ai envie de dire, tout ce qui est habitation, plantation, exploitation agricole. Il y a plusieurs aspects, j'ai envie de dire, à prendre en considération. La première, je l'ai dite en introduction, c'est de limiter pour nous les acquisitions. Ça c'est l'objectif qu'on s'est fixé, quitte à, comme je disais, avoir un transport un peu moins performant. Limiter ne veut pas dire qu'il n'y en aura pas du tout. Il pourra y en avoir quelques-unes et à ce moment-là, quand on sera un peu plus affiné dans les études, on reviendra vers vous pour en parler. Maintenant ces acquisitions se font d'abord dans une phase de négociation comme on l'a toujours fait, et, nous espérons que dans les phases de négociation, les choses pourront avancer dans le bon sens, sinon, effectivement, à un moment donné, s'il n'est pas possible de négocier, on pourrait arriver sur certains cas à l'expropriation.

Au niveau de l'aménagement général du territoire, il y a la zéro artificialisation nette, où là, on limite tout ce qui est impact sur le foncier agricole. Donc nous prenons en considération cet aspect aussi pour pouvoir limiter les impacts sur terres agricoles, zones agricoles. De toutes les façons, dans le cadre des études d'impacts qui seront menées, il y a ce que l'on appelle des compensations qui devront être apportées dans le cas où, malgré tout ce que l'on aura essayé de faire, éviter – réduire, il faudra à un moment donné, si on n'arrive pas à le faire, compenser.

Entre l'horloge et le collège, sur ce tronçon, que l'on voit ici (montré sur l'écran de projection), on est en double sens BHNS et un seul sens véhicule particulier qui sera dans un autre sens. Pour l'instant c'est l'orientation qu'on a donnée, qui va être affinée l'étude « plan de circulation » qui sera menée en 2025. Donc, ce sont des options qu'on a aujourd'hui prises, c'est-à-dire, par exemple, quand on sort de la Lézarde, on pourra effectivement aller vers bas-mission. Ceux qui viendront de la rue du trou au chat ou qui viendraient du giratoire du hall des sports, ne pourront pas prendre cet axe, vont être déviés. Mais on a le double sens BHNS, quand même, sur tout ce tracé-là.

Concernant la question que je n'ai pas très bien comprise sur la priorité aux collègues. Alors, le maire va répondre là-dessus.

Sur le parking pour union, aujourd'hui, jusqu'à preuve du contraire, les P+R que nous avons à Mahault et Carrère sont gratuits. La réflexion va être poursuivie avec Martinique Transport. Je vais laisser Mme LEBEL répondre là-dessus. Mais, en tout cas, on n'a pas encore arrêté quelque chose pour dire que le parking sera payant, ou il sera gratuit. Enfin, ce n'est pas encore défini. Mais en tout cas, il y a un

potentiel de 400 places qui seront proposées et réalisées. Aujourd'hui la CTM a déjà l'emprise foncière sur cette zone, qui va permettre d'accueillir tous les véhicules qui viendraient du nord atlantique ou du François. Mais, bon, la gratuité ou pas du parking sera une réflexion qui sera menée au fur et à mesure des avancées du projet.

Et je passe la parole à Monsieur le Maire.

### **Intervention de Monsieur David ZOBDA**

Vous aurez compris que sur un projet comme celui-là, la ville a un certain nombre de points presque intangibles sur lesquels nous avons affirmés notre volonté de bien maîtriser ces sujets-là.

Le premier point, c'est le point de l'entrée de ville. Il est très clair que l'objectif de la ville, c'est d'avoir une véritable entrée de ville ; et nous allons faire de telle sorte que cette entrée se réalise par la modification de l'actuelle gare de Mahault pour avoir un axe d'entrée sur la ville du Lamentin qui soit une entrée digne de ce nom pour la ville.

La deuxième priorité que nous avons, c'est de créer avec ce réseau-là, le lien avec les projets portés par la ville. Nous avons le projet du Calebassier, que vous connaissez. Il y a celui de Vieux Pont. Il y a celui de Bas-Mission. Et il y a celui de l'ancien hôpital. Autant de projets que le TCSP, dans son tracé, doit respecter. Il ne doit pas venir impacter de manière négative les projets portés par la ville ; au contraire, il doit être un axe de soutien, de support à ces projets de développement de ces quartiers.

Le troisième point de vigilance que nous avons, et nous avons déjà partagé de tout ça avec la collectivité, c'est celui de l'impact foncier et des propriétés. Il est très clair que là, on n'analyse pas vraiment l'impact réel, il faut aller beaucoup plus loin sur le parcellaire pour savoir très exactement quels seront les impacts fonciers que le projet va nécessiter. Mais nous souhaitons qu'il y ait le moins d'impact possible, qu'il y ait le moins d'expropriation possible, notamment sur le cœur de ville. Il y en aura probablement, sur certaines zones ; mais sur la plupart des zones on arrive maintenant à ce que soit évité les impacts fonciers négatifs.

Le quatrième point de vigilance, c'est la vie des quartiers et la régularité de la circulation. C'est pourquoi, nous avons d'un commun accord avec la collectivité, nous allons porter l'étude ensemble, nous allons financer, cofinancer, une étude des mobilités sur le Lamentin, pour savoir précisément combien de véhicules passent sur chacun des axes, quel est le circuit utilisé par chaque véhicule tout au long de l'année, et en fonction de ça, on va prendre ce modèle là et l'appliquer au projet. Et on verra comment la circulation peut se réguler, de telle sorte qu'il y ait une nouvelle fluidité de la circulation sur le Lamentin et non un égolement ou un étranglement. Donc la vie des quartiers, respecter les quartiers dans leur vie, et fluidifier la circulation.

Et enfin, le dernier point, c'est le développement de la ville. Nous devons utiliser le TCSP pour mieux développer la ville, favoriser les déplacements, favoriser les commerces, favoriser l'activité économique, favoriser l'usage et l'utilisation au-delà des collèges. C'est pour cela que la question est intéressante, oui on a souhaité que le TCSP passe devant les collèges, les lycées, parce que c'est très utile. Nous avons quasiment 2000 élèves. IL est normal que nous soyons capables de mettre un transport en commun à proximité de ces collèges pour que la vie de ces collégiens et lycéens soit facilitée. Maintenant, ce ne sera pas au détriment des autres lamentinois qui se situent de l'autre côté de la ville, puisque, je rappelle que nous aurons, en lien avec le TCSP, une navette gratuite qui va circuler dans les rues du Lamentin et qui sera en connexion avec les stations du TCSP ; pour permettre par exemple aux gens, je l'ai déjà dit, de faire Place d'Armes vers le marché, le marché vers Césaire,

Césaire vers Petit Manoir, etc. Donc, il y aura ces connexions-là qui seront faites pour irriguer la ville du Lamentin par le transport en navette gratuit.

Voilà, Les points de vigilance que nous avons sont au nombre de cinq. Et c'est très important pour moi de faire de telle sorte que ces points-là soient absolument respectés parce que c'est ainsi que l'on va faciliter l'impact du TCSP sur la ville du Lamentin, on va le positiver en quelque sorte.

## **DEUXIEME SERIE DE QUESTIONS**

- 1- Vous avez dit tout à l'heure quelque chose de très intéressant, vous disiez que ce serait intéressant que le transport passe dans le centre-ville. Pourquoi, dans un sens, ça ne pourrait pas traverser le cœur de ville du Lamentin, et dans l'autre sens passer du côté du collègue Petit Manoir ?
- 2- Vous avez parlé d'une voie de délestage, je ne sais pas si c'est le terme technique, entre Centre Auto et la croisée du collègue, il y a une voie de délestage. Il ne faudrait pas non plus que ..., c'est une bonne chose, parce effectivement dans le secteur, il n'y a qu'une entrée et une sortie, l'entrée c'est la sortie, mais que la circulation là non plus n'embolisse pas déjà ce qui existe.
- 3- Concernant le rond-point de l'Horloge, autrement dit le rond-point de Four à Chaux, on voit bien qu'il y aura une modification de ce rond-point. La réponse aujourd'hui que nous donne la CTM n'est pas très claire car il y a un bien qu'on était sur le point de vendre et au moment de la vente, on a reçu de la CTM une injonction, parce qu'il y aurait éventuellement ce passage du TCSP et la modification du Rond-Point. Et aujourd'hui, on est dans l'impact parce que le bien se dégrade et la famille aurait aimé avoir une réponse précise parce que comme je l'ai dit le bien est en train de se dégrader très sérieusement.
- 4- Bonsoir. Donc là, on a une projection à n + plusieurs années, et je me posais la question de savoir s'il était quand même possible déjà d'améliorer l'existant ? Parce que, je ne suis pas sûr ici ce soir, il y ait des personnes qui prennent le TCSP pour venir dans cette salle. Nous sommes tous des automobilistes là. Il serait intéressant d'avoir l'avis de ceux qui prennent le TCSP. Et d'ailleurs, Monsieur le Maire, prenez-vous le TCSP ? Pour avoir...
- 5- Et j'ai une autre question concernant effectivement la situation actuelle. Vous avez estimé à 40 millions d'euros par an, les pertes financières à cause des nombreux embouteillages, ce que nous avons vécu aujourd'hui, effectivement. Et je voulais parler des zones artisanales notamment : est-ce qu'il serait possible d'ici la création de ce grand projet qui sera fait dans plusieurs années, d'avoir par exemple des petits bus dans les zones artisanales parce qu'on voit que les gens descendent du TCSP et ensuite, il faut qu'ils marchent énormément pour atteindre soit le lieu de travail, ou le lieu d'entretien, notamment je pense aux stagiaires et à tous ceux qui cherchent un emploi et qui n'ont pas de véhicule, car la première question que l'on pose à un futur salarié « avez-vous un véhicule ? », première question. Donc vous voyez la difficulté.

## **REPONSES A LA DEUXIEME SERIE DE QUESTIONS**

### **Intervention de M. Dominique FLAMAND**

Alors, je vais répondre à la première question concernant le bien au rond-point de l'horloge. Merci pour la question, Monsieur MARIE-LUCE. La prochaine plénière de la CTM prévue le 28 novembre, ce dossier va passer en plénière puisqu'en fait la CTM s'est portée acquéreur sur ce bien. Il est déjà passé en Conseil exécutif. Donc la procédure suit son cours, et pour la plénière du 28 novembre, prévue donc dans deux semaines, ce dossier sera présenté à la plénière, une délibération sera prise et par la suite la CTM va en faire l'acquisition, donc vous n'aurez plus à entretenir, nettoyer, passer devant triste, Mme MARIE-LUCE, en regardant le bien se dégrader. Ce sera bientôt fini, Mme MARIE-LUCE.

Concernant également les travaux... Je laisse peut-être la Directrice de Martinique Transport répondre sur le fait de dissocier les sens de transport, c'est-à-dire, ne pas avoir des stations qui soient contigües dans un sens et dans un autre, c'est-à-dire avoir le TCSP qui passe en centre-ville. Si tu peux...

### **Intervention de M. David ZOBDA**

Le problème de faire comme ça, faire passer le TCSP dans les artères du centre-ville, implique des démolitions en centre-ville. Pour l'instant, il y a déjà un seul sens par exemple sur la rue Ernest André, un seul sens, et on a déjà du mal à passer avec une seule voiture. Il suffit qu'il y ait quelqu'un qui veuille garer pour aller faire des courses, ou bien une livraison, c'est déjà un problème. Donc s'il faut faire passer le TCSP sur l'axe de la rue Ernest André, ou même la rue Schoelcher, ça devient une difficulté parce qu'il faut élargir et casser des maisons, etc. Ça devient très compliqué, mais sur le principe, dès lors que l'on fait une branche passer dans un sens, et le retour passer dans un autre sens, ça multiplie par deux le coût de l'opération, parce qu'il faut créer des voies, créer des arrêts supplémentaires. Or, quand ça va dans le même sens l'arrêt qui est à gauche est celui qui est à droite. Donc, il y a une économie qui est réalisée. Là, il nous coûte déjà 200 millions d'euros rien que sur le tronçon du Lamentin, sur le reste c'est 600 à 700 millions. S'il fallait doubler sur le Lamentin, je pense que le projet serait infaisable, en tout cas avec les moyens actuels de la collectivité, je pense qu'on n'y arriverait pas. C'est une bonne idée de pouvoir passer avec le TCSP dans le centre-ville, ça aurait été très bien mais si le centre-ville était beaucoup plus large, plus ouvert, si l'artère principale était plus large, ça aurait pu se faire, mais pour l'instant c'est un peu compliqué, ça coûterait beaucoup d'argent, surtout en décasement. On aurait abimé le centre-ville très certainement.

Et puis, j'ai le micro, je vais répondre à une autre question. Est-ce que je prends le TCSP ? Pas tous les jours, mais je l'ai déjà pris souvent. Et je prends les réseaux d'ailleurs. Mme LEBEL est là pour en témoigner. Nous avons rendez-vous vraisemblablement la semaine prochaine avec les organisations syndicales des transporteurs, chauffeurs, et des agents pour faire un périple sur le réseau. Vous voyez, ça nous arrive d'aller sur le réseau, de faire une matinée avec les organisations syndicales. On prend le bus et puis on tourne. On vérifie l'état du réseau, les arrêts, ça nous permet de rencontrer des gens, les gens nous disent ce qu'ils pensent, etc. Donc c'est une expérience que l'on fait, que l'on connaît. Alors, est-ce que ça aurait permis aux gens d'arriver ici en TCSP, pourquoi pas puisque le TCSP arrivera probablement sur le rond-point de Mangot Vulcin, et après on peut trouver un moyen d'alimenter à la fois l'IMS, l'hôpital Mangot Vulcin qui est à côté. Il y a d'ailleurs des lignes qui font déjà la navette. On peut très bien descendre là, prendre le bus, arriver ici. L'idée c'est de pouvoir arriver à tous les points particuliers de la ville du Lamentin avec un transport public. C'est ça l'intérêt.

Ensuite, est-ce qu'il y avait d'autres questions sur lesquelles... Ah oui, sur les zones artisanales, c'est une bonne question qui revoie à une étude initiale qui avait été faite à l'époque sur une hypothèse qui passait par les zones d'activités économique, industrielle et commerciale. Le TCSP était prévu de passer

comme ça. Finalement il y avait un autre projet avec un projet avec un monorail qui passait le long de l'autoroute. Finalement c'est le BHNS qui a été retenu. Mais évidemment se pose la question de la desserte des zones, parce qu'il est clair que quelqu'un qui prends le TCSP, descend sur la zone des Mangles, s'il a quelque chose à acheter à BUT ou chez un autre commerçant, il a du mal à repartir avec son achat pour reprendre la route à pied pour prendre le TCSP. Alors on avait imaginé à une époque, la solution qui consistera à mobiliser toutes les entreprises des zones. Beaucoup de zones sont privées, ne sont pas publiques. Donc, on avait souhaité que les GIE ou les associations de propriétaires des zones puissent se rencontrer et créer une circulation interne en connexion avec le TCSP. Ça aurait l'avantage de pouvoir faciliter les déplacements des uns et des autres sur les zones concernées et de faire le lien très vite avec le TCSP sans que les gens n'aient à souffrir de porter à bout de bras leurs courses ou leurs provisions. Pour l'instant, ça n'a pas abouti puisque, encore une fois, je le dis très clairement, ce sont des gens qui ne veulent pas mettre un centime de plus, même si ça doit faciliter le commerce, leurs commerces. Donc on n'a abouti pas sur ça. Mais ce n'est pas que sur le transport qu'on n'a abouti pas avec eux. On a d'autres problématiques sur les zones. On a des problématiques hydrauliques, sur la protection sécurité incendie des zones. On a des problèmes sur l'alimentation en eau potable sur les zones. On a des problèmes sur le traitement des eaux usées sur les zones, qui ne sont pas adaptées. Donc on a un certain nombre de difficultés avec les propriétaires des zones que l'on doit pouvoir résoudre parce que pour l'instant, il y a de vrai problème de mise en sécurité des personnes qui fréquentent les zones. Le problème du transport est un problème supplémentaire que l'on doit pouvoir régler avec eux.

Voilà, je pense qu'on a à peu près répondu à tout.

#### **Intervention de M. Dominique FLAMAND**

Effectivement concernant la question sur la voie de délestage par rapport à Centre Auto, effectivement, c'est l'intérêt de l'étude « plan de circulation », c'est-à-dire, comprendre le report de flux de véhicules, qu'est-ce que ça va générer sur ce qui existe déjà. Aujourd'hui, on peut avoir ce ressenti, en se disant que ça va augmenter le trafic à un certain niveau ce sera encombré mais l'idée pour nous, comme l'a précisé le maire du Lamentin, c'est d'avoir cette étude qui sera conjointe, entre nous, la CACEM et la ville du Lamentin, pour justement identifier les conséquences des reports de trafic, les options à privilégier et celle à abandonner. Donc c'est cette étude qui sera normalement lancée au premier trimestre 2025.

#### **Intervention de M. David ZOBDA**

Sur la question de Place d'Armes, le lien qui sera fait, va permettre, vous l'aurez compris, une double entrée et sortie, ce qui n'existe pas, sur tout le lotissement ... Il y a une quantité de population, et on a un vrai souci de sécurité.

Deuxièmement, je rappelle que sur tout le flan, qui sépare le centre commercial en bas et les cités en haut, il y a de forts problèmes de glissement ; et ça peut-être aussi une manière de régler ces problèmes-là, pour stabiliser les talus et permettre une évacuation beaucoup plus souple. Le tout c'est de savoir comment on va calibrer la voie, et comment on va la prioriser dans la circulation, pour que la circulation soit beaucoup plus fluide. Moi, je trouve que c'est un avantage. Vraiment c'est un avantage, et ça permet aussi à ceux qui sortent des cités, par exemple de la cité Ressource de gagner beaucoup plus vite le centre commercial ou le cœur de ville, en passant par la bretelle, ils tournent à

gauche et descendent du côté de Centre Auto, ils évitent le carrefour. Donc, il y a des avantages de rapidité, de fluidité et de sécurité.

### **TROISIEME SERIE DE QUESTIONS**

- 1- Bonsoir à tous, je ne doute pas un instant de la qualité des premières réflexions. On arrive bien sûr à faire cette concertation de proximité auprès de la population, et qu'on arrive bien sûr à poser l'extension jusqu'à Union. Je sais qu'on est en période de raréfaction de fonds publics. L'Etat se désengage, ça c'est une constante, on a bien sûr des interrogations sur des recettes qui étaient dites pérennes mais qui sont quand même conjoncturelles telles que l'octroi de mer, où il y a de grandes interrogations, le versement transport est très certainement à son maximum puisqu'il est déjà perçu au maximum, et pourtant on fait une extension du TCSP. Donc ma question, ma première question si vous m'en permettez plusieurs, la première est sur une stratégie d'incitation très forte à utiliser les transports publics ; là je me permets d'imaginer pourquoi pas un payage sur l'autoroute, c'est mon imagination qui est peut-être débordante, avec une tarification telle que ça incite à garer son véhicule et à utiliser les transports publics. Pourquoi ne pas imaginer que certaines zones, notamment de stationnement payant, dans les centres-villes, suffisamment incitatif pour obliger les véhicules à ne pas venir dans les centres-villes et quelque part donc utiliser, les martiniquaises et les martiniquais, à utiliser les transports publics, et pourquoi pas aller jusqu'au transport public gratuit, tout en adaptant suffisamment les politiques incitatives, je ne vais pas rentrer dans les détails, mais en tous les cas sur le stationnement, sur les zones de restriction, avec une véritable réflexion bien sûr avec les commerçants et les habitants des centres-villes, pour véritablement passer à un autre cap sur l'utilisation des fonds publics, en tout cas sur l'utilisation du TCSP, excusez-moi, puisque c'est quand même un projet structurant important bien sûr pour le centre.
- 2- Bonsoir. Juste une question pour les habitants du Vieux Pont. Je suis vice-président de l'association. Parce que je vois qu'il y a, comme monsieur a dit, des projets d'expropriation près de l'Horloge, j'ai entendu votre réponse. Et moi, je parle des habitants de Vieux Pont. Il y a plus de 40 ans, 50 ans qu'ils sont là, qui attendent leur titre de propriété, qui sont près de la rue, par exemple je prends le cas de ma grand-mère qu'on a mis dans une maison HLM en location alors que ça fait plus de 50 ans qu'elle attend son titre de propriété. Donc c'est ça ma question puisque, je vois qu'il y a des expropriations, tout ça, donc c'est pour ça que je suis là ce soir.

### **REPONSES A LA TROISIEME SERIE DE QUESTIONS**

#### **Intervention de M. David ZOBDA**

Je vais répondre rapidement à ces deux questions.

La première concerne un domaine un plus vaste qui est celui du financement, du financement et d'incitations. La question de faire payer les parkings ou de faire payer les gens quand ils arrivent en centre-ville, c'est peut-être une mesure incitative. Il est clair que si on dit aux « il y a des parkings en cœur de ville, le parking coûte 50€ la demi-heure », les gens vont hésiter à venir en centre-ville. Ils vont peut-être prendre le transport public pour y accéder. Mais je ne suis pas sûr, je pense qu'il faut quand même y réfléchir, que les gens vont faire le report, qu'ils

vont peut-être choisir d'aller autre part plutôt que de venir au Lamentin., et ça sera peut-être négatif pour le Lamentin. Donc il faut bien réfléchir à tout ça.

Sur la gratuité, là aussi j'ai déjà émis un certain nombre de réponses à ce sujet. Tu as parlé du versement mobilité, le versement mobilité finance Martinique Transport, il est déjà à 2%, nous sommes déjà à 2%, donc nous n'avons plus de perspectives d'évolution du versement mobilité. Je rappelle pour ceux qui sont là, que le versement mobilité c'est la taxe payée, par les entreprises de 11 salariés et plus, à Martinique Transport pour le transport public. Nous ne pouvons augmenter cette recette que si le nombre d'entreprises augmente, pour l'instant, on est plus dans le sens inverse que dans le sens de création d'entreprises. La deuxième source de financement, c'est la taxe sur les pétroles, nous percevons la TIPP, c'est la taxe sur les pétroles, sur la vente de kérozène – essence, mais si on passe sur un mode différent du transport, et qu'on passe sur les moteurs électriques et hybrides, ou même hydrogènes, progressivement le volume d'essence vendue va diminuer et donc la recette aussi va diminuer. Et l'autre source de financement c'est la CTM. Or les enjeux qui sont devant nous, vous voyez les financements qui sont en investissement. Mais ce qu'on ne dit pas, c'est que le matériel roulant, c'est Martinique Transport qui en fait l'acquisition. De plus aujourd'hui, à essence ou à gasoil, un bus coûte 400 000 euros, un bus électrique ou hybride autour des 600 000 euros, un bus à hydrogène autour des 800 000 euros. Nous avons tous secteurs confondus, nord sud centre, transport scolaire, transport de passager, environ 750 à 800 bus. Alors faites le calcul de l'évolution de la flotte. Si non doit remplacer les bus que l'on a par des bus hydrogène ou électriques il faut multiplier, on prend une moyenne entre 400 et 800 000, disons 600 000 euros multiplié par 800, vous allez voir le volume financier que cela représente, sans parler des coûts de fonctionnement de tout ça. C'est un débat de société, la gratuité ; je ne suis ni pour, ni contre, moi, je suis Président de Martinique Transport. En qualité de président de Martinique Transport, je suis garant des finances de Martinique Transport. Et si on n'a pas les moyens de l'action, on ne peut pas gérer ça. Aujourd'hui, les recettes commerciales, donc l'achat de ticket c'est 15 millions d'euros, donc il faut trouver une ressource complémentaire qui finance les 15 millions + les investissements + le fonctionnement supplémentaire que l'on aura. Donc la question de la gratuité est une question qui se pose effectivement, on est dans l'idée de la cherté de la vie, des économies possibles pour la société, etc, pourquoi pas ? Mais là où je suis, dans le débat mais aussi en dehors du débat, il faut que l'on me garantisse que Martinique Transport pourra vivre. Sinon la gratuité ne sert à rien parce qu'il n'y aura pas de transport. C'est ça la vraie question. Vous voyez donc, sur ça, il faut qu'on réfléchisse. Là où tu as raison, c'est qu'il faut penser à un autre modèle de financement de Martinique Transport. Avec quoi on va financer Martinique Transport ? Comment on va lui garantir des recettes supplémentaires, des ressources supplémentaires. Va-t-on créer une fiscalité verte, par exemple ? Va-t-on vers des espaces payants qui vont financer le transport public ? C'est une réflexion que l'on doit pouvoir mener.

Concernant Vieux Pont, il n'y a pour l'instant, en tous cas, dans l'état actuel des travaux que nous avons menés, aucun, aucun problème foncier. En tous cas, le projet ne va impacter aucune propriété à Vieux Pont, donc il n'y a pas d'expropriation prévue sur Vieux Pont, la voie est suffisamment large pour permettre une meilleure utilisation de l'espace. Donc, il n'y a pas d'expropriation prévue sur Vieux Pont. Et c'est vrai que certains habitants attendent depuis cinquante ans qu'on leur accorde leur titre de propriété. Je me suis engagé avec vous et le projet, on va vous le présenter. La dernière que l'on s'était vu en réunion de quartier, je t'avais dit qu'on avait une difficulté avec l'agence des cinquante pas, je te l'avais dit très clairement ; le projet n'a pas avancé sur celui qu'on avait validé avec vous. On est parti sur autre chose, sur un autre projet qu'on va vous présenter très prochainement, d'ici le mois prochain, je pense

qu'on viendra vous voir sur le quartier pour vous le présenter. Mais une constante qui demeure, c'est la question foncière avec l'agence des 50 pas sur l'acquisition foncière et la restitution foncière aux habitants qui y sont encore. Ça c'est clair, ça n'a pas changé. On viendra vous voir sur ça. En tout cas l'impact du TCSP sera à mon avis positif sur Vieux Pont parce qu'il n'y aura pas d'impact sur le foncier mais il y aura une meilleure desserte du quartier avec le TCSP qui va s'arrêter là.

#### **QUATRIEME SERIE DE QUESTIONS**

- 1- Je voulais revenir concernant la problématique financière. Vous n'avez pas parler des fonds européens. Je continue. Alors on est dans l'enveloppe 2021-2027, donc d'ici à ce que ce soit construit, donc on va travailler sur la prochaine enveloppe. Alors ça c'est une chose.
- 2- Je suis dans la démarche de Monsieur concernant notre rapport à la voiture, nous avons presque un rapport amoureux et culturel avec la voiture, donc il y a vraiment un gros travail à faire pour nous désengager, et c'est vrai que je pense que ça passera par d'autres propositions de transport.
- 3- Et puis, dernière question, et prenez-le sous forme de boutade, c'est un petit ça l'esprit, est-ce que nos concessionnaires participent à ce projet ?

#### **REPONSES A LA QUATRIEME SERIE DE QUESTIONS**

##### **Intervention de M. David ZOBDA**

Est-ce que les concessionnaires participent ? Pour l'instant, pas du tout, sauf sur la navette gratuite sur le Lamentin. Nous sommes en lien avec un des concessionnaires qui va nous mettre un certain nombre de véhicules... Le projet est qu'il nous mette un certain nombre de véhicules à disposition de la ville gratuit. Donc, il va contribuer à l'amélioration de la circulation en cœur de ville, avec la navette gratuite, mais, sur le financement du TCSP, aucune participation du privé, aucune.

Et concernant le rapport à la voiture, c'est vrai que, dans certaines villes, je l'ai dit à la collectivité territoriale, puisque la question à l'exécutif m'avait été posée sur la gratuité du transport. Quand on regarde la gratuité du transport en France, on se rend compte que sur certaines villes, il n'y a pas eu de diminution de véhicules individuels, vous voyez, parce qu'il y a des régions qui ont le même rapport à la voiture que nous. Et ce sont des évolutions de mentalités qui s'inscrivent dans la durée. Ça ne va pas changer du jour au lendemain, ça va évoluer en fonction du poids, du prix de la voiture dans le coût des ménages, dans les dépenses des ménages et bien sûr la capacité que nous aurons à mettre en place d'abord, un service de qualité, un service performant, quasi-permanent, et avec une information voyageurs, avec tout ça. Et ça va probablement inciter les gens, au fur et à mesure à faire confiance au transport public. Pour l'instant, on y est encore pour mille raisons, pour mille raisons, et on fait les efforts qu'il faut. Je peux vous dire qu'on y travaille vraiment très durement mais on va y arriver. Le transport, je le dis, je ne suis pas un spécialiste du transport, je me suis mis au transport avec la collectivité territoriale, parce qu'il fallait prendre la compétence transport. Je vous dis, on m'a dit « il faut que tu le prennes » ; parce que j'avais l'aménagement du territoire, donc j'ai dit « banco », je prends le transport. Je n'y connaissais rien. Mais quand je regarde un peu comment évoluent les choses, comment les réseaux ce sont construit par ailleurs, pas seulement en France, mais

dans d'autres pays aussi, on se rend bien compte que les réseaux de transport se construisent dans le temps. On n'a pas le résultat tout de suite, et les réseaux s'améliorent à la fois qualitativement et quantitativement, et au fur et à mesure le réseau s'installe et prend sa place, et les gens prennent le transport public. Le réseau, alors souvent je le dis, et je le répète parce que c'est souvent ce qui nous arrive, on nous compare à Paris : « alors quand je descends, je suis là, j'attends deux minutes, j'ai déjà le bus ». A Paris. Paris c'est la capitale mondiale du tourisme. Paris c'est une grande capitale européenne. Quand on nous compare à Paris, ça me fait rire, car quand on regarde l'histoire de Paris, le réseau de Paris s'est construit en deux cents ans, d'accord ? Et on me demande aujourd'hui d'avoir la performance de Paris. Je ne sais pas si vous imaginez comment on est complètement décalqué ; on nous demande d'avoir la performance de Paris. On l'aura peut-être un jour. Ça viendra, ça se construit dans le temps, avec de la patience, avec de la volonté, avec des moyens, avec une évolution des mentalités, mais aussi avec la qualité que l'on doit y mettre. C'est ça la clé.

Et concernant les fonds européens, alors, oui, on y pense évidemment. Alors on essaie de modifier, notamment sur l'investissement, pour l'instant sur les fonds que nous avons, on est au niveau de 30 -40 millions, 30 millions, 30 millions sur la somme ce n'est pas beaucoup. Peut-être qu'avec le prochain P.O. on va peut-être élarger un peu plus. Mais pour la construction des plans de financement, on ne compte pas que sur les fonds européens ; il y a des fonds spécifiques sur le transport, il y a aussi le fond vert, il y a un certain nombre de choses sur lesquelles on pourra aller chercher, pour diminuer l'impact du coût de financement sur les finances de la collectivité territoriale de Martinique. Et ce n'est pas gagné.

### **AUTRE QUESTION**

On a bien vu qu'il y aura nécessairement un changement de fonctionnement pour la ville, pour la population, notamment les sens uniques de circulation devant les collèges et les lycées. Ça va changer les habitudes des parents qui veulent faire un dernier bisou à leur enfant au portail de l'école. Il y aura aussi des changements de fonctionnement pour des services importants. Je pense notamment à la police, les services techniques de la ville : par exemple, comment la police effectuera ses sorties dans un sens, comment les matériels des services techniques pourront sortir et entrer dans les garages, dans les dépôts ? C'est autant de questions qu'il faut déjà envisager, à prendre en considération.

### **REPONSE A L'AUTRE QUESTION 1**

#### **Intervention de M. David ZOBDA**

Sur ça effectivement, ce sont des questions sur lesquelles on a déjà beaucoup travaillé, les questions ont été posées. Je pense qu'il faut imaginer des sorties différentes. Pour l'instant les sorties se font sur la départementale, en face du collège, à la fois pour la police nationale et pour les services techniques municipaux. Je pense qu'il faut imaginer des sorties sur l'arrière, donc modifier le sens de fonctionnement de ces deux institutions. Je pense qu'il y a des solutions ; on pourra imaginer des

choses un peu plus sérieusement, une fois qu'on aura passé un certain nombre d'étapes, mais sur ça, je ne suis pas pessimiste du tout, c'est des changements d'habitudes et d'orientation du bâtiment qu'il faudra envisager.

### **CINQUIEME SERIE DE QUESTIONS**

- 1- Serait-il possible dans les stations d'arrêt d'avoir les horaires de passage des différents bus, au moins à 5 – 10mn près ? Pas seulement les arrêts mais les horaires plastifiés affichés sur les poteaux. Parce que, moi, je veux bien prendre le bus, mais je ne sais pas à quelle heure il va passer, si j'ai loupé celui-là, à quelle heure le prochain, donc je prends ma voiture.
- 2- C'est pour cela que je disais qu'il faut d'abord améliorer l'existant
- 3- Est-ce que nous pourrions en savoir un petit plus sur l'axe Brasserie Lorraine - Carrère sachant que c'est un projet qui a déjà fait couler beaucoup d'encre, notamment les écologistes qui sont en attente effectivement de ce projet.

### **REPONSES A LA CINQUIEME SERIE DE QUESTIONS**

#### **Intervention de M. David ZOBDA**

Je vais commencer par répondre à cette question-là puis je vais passer la parole à Madame LEBEL.

Je vous présente Marc MONGIS, c'est le directeur général des services techniques de la collectivité territoriale de Martinique. C'est lui et ses services qui travaillent précisément sur la liaison Carrère – Brasserie Lorraine. Donc, je lui passe la parole. Il va vous expliquer à quel stade on en est, et la faisabilité de ce projet.

#### **Intervention de M. Marc MONGIS**

Bonsoir à tous. Effectivement, très succinctement en tous cas, cet axe de Brasserie Lorraine – Carrère on l'appelle aussi Union – Bois Rouge va permettre la jonction depuis la RN6, la route qui relie Carrère vers le François à la RN 2006, à partir du giratoire de Brasserie-Lorraine pour aller vers Morne Pitault. Donc, on a analysé, étudié le tracé. On avait un tracé qui était dans un premier temps plus proche, plus à la limite des contreforts lorsqu'on va vers le Morne Pitault. Et on a pu optimiser un tracé un peu plus rectiligne, mais qui suit des traces existantes pour avoir un impact moins important sur toute la partie agricole et en même temps raccourcir aussi le linéaire de voirie réalisée. Ça avait un certain nombre d'avantages, y compris de superficie, d'espace à consommer et à acquérir également. On est à peu près à ce stade en cours d'avant-projet et ça va permettre de remettre à niveau un certain nombre d'études environnementales pour pouvoir franchir les étapes suivantes. En termes de temporalité, on peut arriver à avoir des études environnementales terminées pour le premier semestre 2026 puisqu'il faut un certain nombre de mesures à actualiser et passer aux étapes suivantes par exemple d'enquête publique, de concertation.

#### **Intervention de M. David ZOBDA**

Je passe la parole à Régine LEBEL pour la question relative aux stations d'arrêt, sur l'information générale des usagers, etc

### **Intervention de Mme Régine LEBEL**

Alors, Monsieur a évoqué être plus enclin à prendre le bus, à pouvoir connaître les horaires en temps réel. Donc c'est un projet ambitieux sur lequel Martinique Transport s'est penché depuis deux ans et qui doit aboutir à ça. Et nous avons décidé, le Conseil d'administration de Martinique Transport, a décidé d'acquérir ce que l'on appelle un système d'aide à l'exploitation et d'aide à l'information voyageur. Ce système est basé sur le principe de la géolocalisation des bus ; il y a des équipements qui sont installés dans les bus, et qui permettent de savoir où est-ce qu'ils sont positionnés. (...)

Donc je disais, ce que vous évoquez, c'est un projet sur lequel nous travaillons depuis un peu plus de deux ans qui a consisté pour Martinique Transport à acquérir ce que l'on appelle un système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur, un SAIEV. Ce système certes aide à l'exploitation, pour savoir comment la desserte sont réalisées sur les différents réseaux. Et la partie information voyageur, c'est donc informer les voyageurs, donc répondre à votre attente d'information en temps réel sur l'heure, la minute d'arrivée d'un bus à un arrêt donné. Donc ça, c'est une solution qui est en train de se déployer. Nous avons commencé donc le déploiement sur le réseau centre, qui s'est poursuivi avec le réseau nord, et avec les nouvelles DSP qui ont été récemment adoptées et qui se mettent en place sur le sud et sur le maritime. On aura aussi l'information sur le réseau maritime. Donc ça consiste à équiper les bus en moyens d'exploitation et surtout de permettre de géolocaliser et avec le référentiel qui est mis en ligne sur notre application, - notre DSI est là, il en parlera encore mieux que moi -, Martinique Mobilité, Vous pourrez en vous connectant sur l'application avoir l'heure d'arrivée du bus à l'arrêt où vous vous trouvez.

C'est d'autant plus important pour nous qu'il fallait acquérir un système d'aide à l'exploitation unique, parce que maintenant comme vous le voyez, avec le développement du TCSP, (là c'est une première tranche), on a des réseaux qui sont interconnectés. Les lignes du sud qui arrivent à Carrère, du nord atlantique à Mahault, et celles du nord caraïbe qui arrivent à Pointe Simon. Donc, maintenant, le président l'a indiqué tout à l'heure, toute la Martinique est interconnectée donc de plus en plus, les usagers ont besoin d'organiser leur déplacement, de connaître les différents arrêts, de connaître les correspondances qu'ils peuvent faire, et donc de pouvoir mieux s'organiser avec les horaires. Et compte tenu des congestions qui existent, il est plus intéressant d'avoir des horaires réels que des horaires théoriques, ce que vous avez évoqué, avec ce qui est plastifié, affiché sur les poteaux d'arrêt. Donc voilà, ça va se développer au fur et à mesure. Ça existe déjà pour les lignes du TCSP ; maintenant ça va se développer au fur et à mesure sur les bus, et singulièrement d'abord sur les lignes structurantes des autres réseaux. Donc oui, c'est un projet ambitieux, ça prend du temps, ça coûte de l'argent, déjà pour acheter la solution logicielle, donc on a bénéficié de fonds européens pour répondre à la dame. Et on y a recours chaque fois que l'on peut. Et en ce moment, nous sommes en train de travailler au déploiement des matériels sur les différents bus. Voilà.

### **Intervention de M. Jean-Michel ALONZEAU**

Pendant que Monsieur MONGIS est là, je pense qu'il pourrait dire deux mots, puisqu'on est dans le quartier, sur la liaison prévue entre le giratoire de Mangot Vulcin et l'hôpital, parler aussi de la mise à deux fois deux voies. Il y aurait aussi le viaduc qui va être créé. Je pense d'ailleurs que peut-être que

ce sera une future information parce que l'impact, ce n'est pas que pour le Lamentin. Je pense que les gens qui prennent dès le Robert à 5h30, au rond-point qui mène au Vert-Pré, sont déjà dans leurs voitures. Même si le projet, il nous dira que le projet va être peut-être sans impact, ou avec des impacts mesurés, puisque ces choses-là sont vues, on sait bien qu'il y aura des impacts, ne serait-ce que par le comportement de nous-mêmes, des usagers. Donc ça aussi, c'est des éléments à prendre en compte. Et puis, on dira aussi que l'on a bien entendu que la navette gratuite, c'est une navette gratuite sur la ville, donc c'est bien à ce niveau-là que ça se situe. Sur l'Union, on aura l'occasion d'y revenir, parce qu'il est bien évident que la réorganisation, lorsqu'il y aura ce nouvel équipement, va faire que les lignes de bus qui vont arriver, vous avez bien vu l'endroit où s'est situé, par rapport au François, au Robert, il y a toute une étude qui sera faite. Et ça, c'est des choses à venir pour qu'il y ait une autre offre qui soit donnée à la population, avec surtout aussi des impacts qui viendront sûrement sur la gare routière de Petit Manoir. Donc c'est toute une réorganisation. C'est bien pour ça qu'on dit qu'aujourd'hui étape, il y en avait bien une en 2021. Il y aura bien d'autres réunions ici, ou sur le Lamentin ou dans d'autres espaces, pour bien montrer l'évolution du projet jusqu'à sa mise en place effective.

### **Intervention de M. Marc MONGIS**

Ça a été l'occasion aussi d'évoquer des projets sur lesquels on aura vraiment l'occasion de revenir face à la population. Nous avons une étude pour améliorer l'aménagement entre le giratoire de Mangot Vulcin jusqu'à l'hôpital. Donc ça va permettre de mieux aménager, en tenant compte de tous les besoins de déplacement, de tous les modes, y compris les modes doux, les modes pour les personnes vulnérables, et en même temps en tenant compte de la nécessité de sortir de la zone IMS, mais aussi celle de la caserne des pompiers. Donc, on tient compte un peu de tout ça, et cet aménagement, on est assez avancé en études pour pouvoir être en marché de travaux dans environ deux ans.

Sur l'échangeur de Mangot Vulcin, la consultation, l'appel d'offres a été lancé. On va franchir le carrefour de Mangot Vulcin, en faisant le flux de véhicules de la RN1, dans un sens et dans l'autre, passer par-dessus le giratoire actuel tel qu'il existe. Donc, en termes de consultation, une consultation qui est en cours, donc on va attendre le résultat de ces appels d'offres. Et dès que les entreprises seront connues, on a un certain nombre de dispositions qu'on va voir concrètement avec elles, qui vont nous permettre de venir donner des informations fiabilisées en termes de délais, d'intervention. Donc, on va revenir. Avec Monsieur Le Maire, on avait déjà eu cet échange qui va nous permettre de revenir vers vous, je pense, dans le trimestre qui vient.

Donc cet échangeur, il est conçu pour le TCSP. Nous avons même d'ailleurs, au stade des études que nous avons au départ prévues un tracé un peu différent. Et suite à l'échange avec Monsieur le Maire, j'y ai encore repensé tout à l'heure quand il a évoqué la nécessité comme dans les grandes villes d'amener le flux du public le plus près possible des centres d'intérêt, que ce soit commerciaux, scolaires, sportifs, etc. Donc, l'avant-projet a été remanié de manière à pouvoir tenir compte de cette évolution, parce qu'en réalité c'est un échangeur conçu pour le TCSP aussi. C'est-à-dire qu'à partir du pôle d'échanges de l'Union, on va pouvoir arriver par la RN1 et, quand on sort dans ce sens-là, rentrer à gauche vers la sécu en direction du stade Georges Gratiant.

Nous avons prévu dans notre projet, certains basculements de circulation, puisque, pour pouvoir faire ce passage supérieur, cet ouvrage, il y aura des piles, des culées, des rampes d'accès à faire pour pouvoir monter par-dessus. Donc à un moment on sera obligé de basculer la circulation, et on va profiter pour optimiser les deniers publics, mais aussi pour soulager la gêne qu'il y aura sur les travaux, nous allons aménager une voie, deux voies en fait, sur le côté, je dirai côté IMS pour faire simple. Ça

va permettre de dévier la circulation, avec toujours une gêne mais un peu moindre, de façon à faire les ouvrages de franchissement. Et cette déviation provisoire est conçue, en termes de structure, de chaussée, pour être directement dimensionnée pour pouvoir accueillir ensuite les couloirs du TCSP. Dans la présentation de Monsieur FLAMAND, le tracé qui par du centre-ville du Lamentin pour rejoindre l'Union, emprunte le passage qui dans un premier temps sera un espace de déviation de la circulation pendant la construction de l'échangeur, et qui ensuite va devenir l'emprise définitive des couloirs TCSP, qui vont nous permettre de rejoindre le pôle d'échange de l'Union. Voilà ce que je voulais vous dire en quelques mots.

## **AUTRE QUESTION 2**

Bonjour, je suis propriétaire d'une parcelle qui de toute façon va être impactée, Monsieur FLAMAND effectivement me connaît bien, parce que de temps en temps je l'embête pour ça. J'ai une parcelle, la V106 en fait, sur laquelle il y a des bâtiments qui existent, et je n'ai pas très bien compris ce qui va être fait là. Enfin, je pense qu'il va certainement y avoir de l'expropriation me concernant et destruction d'un de mes bâtiments également. Donc, j'aurais aimé savoir s'il y a une possibilité de compensation, vu que le PLU effectivement a changé, et mon terrain qui était en zone effectivement UE est devenu en zone N2. Je n'ai pas très bien compris la découpe aujourd'hui des parcelles, enfin je pense que, de toutes façons je fais confiance à Monsieur le Maire, à l'équipe d'une manière générale pour que ..bon, moi je ne veux pas, peux pas bloquer le projet, mais enfin j'ai des projets qui ont été quand même arrêtés par rapport à ça. Donc, je pense qu'il faudrait voir.

## **REPONSE A L'AUTRE QUESTION 2**

### **Intervention de M. David ZOBDA**

Sur ça il y a deux possibilités. C'est vrai que, tu as raison, le passage du TCSP sur le bord de la rivière Lézarde va impacter tes propriétés. Il y a deux choses que l'on peut faire : soit l'indemnisation, là on peut entamer discussions négociations sur le coût et l'indemnisation, ou bien, le transfert, l'échange, pour te permettre, si tu avais un projet économique, de pouvoir le réaliser ailleurs. Donc on peut aussi discuter sur cet aspect-là. Mais de toutes façons, on sera amené à se revoir et à échanger sur ça mais il ne faut pas non plus perdre de vue que l'on est sur le bord de la Lézarde et que La Lézarde afflue de manière régulière les berges. A termes, sur ces terrains-là en particulier, il peut avoir un risque potentiel. Donc, l'intérêt pour les entreprises qui sont là, c'est peut-être pouvoir profiter de cette situation-là, soit pour voir avec la CTM comment les indemniser, ou bien leurs proposer un échange de foncier pour poursuivre l'activité économique.

### **AUTRE QUESTION 2 (suite)**

Juste à côté de mon terrain, il y a effectivement sur le côté, un terrain de la CACEM je crois, et puis aussi de la CTM puisqu'on n'est pas loin. Donc, bon. De toutes façons, je ne vois aucun inconvénient à céder cette partie-là. D'après ce que m'avait dit Monsieur FLAMAND, le bâtiment principal serait préservé, enfin j'espère, je ne sais pas (rire).

## **DERNIERE QUESTION**

Une autre question qui n'a rien à voir avec ce que disait le Monsieur. Est-ce que les travaux qui vont être fait sur le rond-point de Mangot Vulcin, n'auront pas un fort impact sur le rond-point de la gendarmerie et plus loin encore ? Parce que, en fait la circulation va pouvoir être plus fluide du rond-point de l'Union vers le Lamentin, mais ça va ramener l'embouteillage sur le rond-point de la gendarmerie.

### **REPONSE DERNIERE QUESTION**

#### **Intervention de M. David ZOBDA**

Oui mais ce qui fait le problème du rond-point de Mangot Vulcin c'est qu'il y a une circulation transversale qui bloque les voitures qui sortent du Robert, qui sortent de la brasserie Lorraine. Ce problème-là n'existe pas sur Place d'Armes. Le rond-point de la gendarmerie, il n'y a que trois branches, il y a une branche vers Mahault, une branche vers l'entrée du Lamentin, vers le Marin, et puis l'autre qui remonte. Tandis que sur le rond-point de Mango Vulcin, il y a le cisaillement, il y a beaucoup de véhicule, notamment le matin, qui vont vers Mangot Vulcin, ou qui sortent du Vert Pré et qui traversent, et qui bloque donc la circulation des gens qui arrivent vers la Brasserie Lorraine. C'est pourquoi, je pense qu'on aura de toutes façons une amélioration. Mais il ne faut pas oublier que si on fait la connexion Union – Bois Rouge, il y a un tiers, au moins un tiers des véhicules qui passeront par-là, qui ne devront pas aller vers la Lamentin pour aller vers le sud. Donc, on va gagner déjà un tiers de véhicules qui iront vers le sud, et ensuite la fluidité avec le passage au-dessus va permettre aux gens de circuler plus rapidement, Et ça va complètement décongestionner à la fois la route nationale qui sort du Robert et du François, mais aussi tous les quartiers du Lamentin périphériques, je veux parler de Grand Case, de Bois Carré, etc , qui sont complètement embolisés par des véhicules y compris des camions qui passent par les petites routes communales pour éviter l'embouteillage de Mangot Vulcin. Je pense qu'il y aura quand même des solutions possibles.

#### **Animateur Elie BOURGEOIS :**

On arrive à la fin de notre réunion. Monsieur le Maire, puisque tu as le micro, on te laisse le mot de clôture et de remerciement.

#### **Mot de clôture de M. David ZOBDA**

Très simplement et en deux mots, merci beaucoup, à vous toutes et à vous tous, à la fois pour votre participation, votre attention à ce vaste projet de transport, mais aussi pour la qualité de vos questions et la pertinence de vos réflexions. Donc, merci encore. Et nous allons évidemment revenir vers vous, à la fois sur les projets portés par la collectivité territoriale pour l'amélioration du réseau routier mais aussi sur l'avancée de ce projet de TCSP « extensions TCSP » qui va impacter le Lamentin. Merci encore et à très bientôt.