



Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique

**DGA4**  
Direction des Déplacements



Fort-de-France, le 24 MAI 2017

**Le Président**

à

**Monsieur le Président  
MARTINIQUE TRANSPORTS**Rue Gaston Defferre  
CS30137  
97200 FORT-DE-FRANCE

AR .....

V/Réf. :

N/Réf. : AJR/FV/NG/CC/KR/17.124403

Objet : Marche à blanc / gares et pôles d'échange

P.J. : Programme Pôle d'échange Saint-Joseph

Bilan de l'activité BHNS du 23/03/2017 au 28/04/2017

Dossier suivi par Catherine CRASPAG

Secrétariat : 0596 70 62 94

Monsieur Le Président,

Conformément à la convention de mandat de paiement signée entre nos deux institutions et dans un souci de totale transparence, je vous prie de bien vouloir prendre connaissance de l'avancée des dossiers transport traités par la CACEM pour le compte de l'Autorité Organisatrice Unique de la Mobilité, Martinique Transport.

En l'espèce, il s'agit d'une part, du 1<sup>er</sup> bilan de la marche à blanc et d'autre part, de l'avancée des travaux de modernisation des gares et pôles d'échange utilisés pour la desserte du réseau de transport urbain

En effet, après un mois de marche à blanc du TCSP, il semble opportun de procéder à un état de lieu de la situation et un premier bilan.

Par ordre de service en date du 20 mars 2017, j'ai demandé à notre délégué du réseau de transport urbain la CFTU de mettre en œuvre la phase dite P3 de l'avenant N°3 au contrat de Délégation de Service Public (*Avenant N°3 relatif aux opérations pré-opérationnelles et à la marche à blanc préalable à l'exploitation commerciale du réseau de TCSP en date du 12 octobre 2016*).

Cette phase concerne la mise en place de la marche à blanc.

Suite à cet ordre de service, le planning prévisionnel suivant m'a été proposé et validé par mes soins :

Calendrier	Contenu du planning prévisionnel	Nombre de véhicules en service
<b>20 mars 2017 : marche à blanc</b>	<p><b><u>Configuration de l'exploitation :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Positionnement de l'ensemble du personnel et formation</li> <li>- Tests de circuits d'exploitation</li> <li>- Calage de la signalisation lumineuse</li> <li>- Extension de tous les logiciels métiers et configuration du Système d'Information</li> <li>- Équipements de parking – relais</li> <li>- Préparation de la billettique unique</li> <li>- Tests de remorquage et test de gestion de la voirie</li> </ul>	3 BHNS sur route 100% du personnel en formation – test
<b>19 avril 2017</b>	<p><b><u>Lancement de l'exploitation :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tests du Poste de contrôle et de commande</li> <li>- Finalisation des temps de parcours</li> <li>- Mise en place de la régulation et de l'intermodalité</li> <li>- Tests de vente et gestion des circuits d'encaissement</li> <li>- Révision intégrale de tous les BHNS</li> <li>- Déploiement du plan de maintenance VAN HOOL</li> <li>- Tests de remorquage</li> </ul>	6 BHNS sur route 70% du personnel déployé
<b>02 mai 2017</b>	<p><b><u>Déploiement complet du scénario test d'exploitation :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mesure des temps de parcours et affinement</li> <li>- Exercices de sécurité et gestion de crise sur le réseau</li> <li>- Déploiement de l'exploitation commerciale</li> <li>- Optimisation finale du Système d'Information</li> <li>- Coordination avec les gestionnaires de voirie</li> </ul>	10 BHNS sur route Personnel déployé à 100%
<b>02 juin 2017</b>	Bilan et décision de la poursuite ou non des tests si nécessaire au-delà de la date du 02 juin 2017	

## A. 1<sup>er</sup> BILAN DE MARCHÉ A BLANC

### 1. Bilan de la phase 1 :

#### 1.1 Phase 1 : Tests techniques et remise à niveau des conducteurs du 23 mars au 28 avril 2017 :

Le début de la marche à blanc s'est traduit sur le terrain par une série de tests techniques visant à sécuriser le matériel roulant ainsi que la gestion des infrastructures (feux ...).

Parallèlement, une remise à niveau des conducteurs a été effectuée, eu égard au temps écoulé depuis les derniers essais, fin d'année 2015.

Pour les raisons techniques ci-après :

- Nécessité de commander des pièces pour assurer une révision complète des bus suite à une longue période d'immobilisation
- Travaux électriques à réaliser sur les installations du Centre de Maintenance



Seuls 3 BHNS ont pu être lancés simultanément sur le réseau durant cette première phase, selon les horaires suivants sur les semaines précisées ci - dessous :

- Semaine 13 : Circulation de 08H30 à 15H30 du lundi au vendredi
- Semaine 14 : Circulation de 06H30 à 12H30 du lundi au vendredi et de 08H00 à 14H00 le samedi
- Semaine 15 : Circulation de 12H30 à 19H30 du lundi au jeudi
- Semaine 16 : Circulation de 06H30 à 12H30 du mardi au vendredi et de 08H00 à 14H00 le dimanche
- Semaine 17 : Circulation de 12H30 à 19H30, du lundi au vendredi

Trente (30) conducteurs ont ainsi parachevé leur formation, tout en contribuant à la collecte des premières informations relatives à l'exploitation future du TCSP (temps de parcours, franchissement des carrefours, détection des balises Kapsys par les boucles magnétiques, ...).

Parallèlement, plusieurs réunions techniques se sont tenues afin d'apporter les correctifs indispensables à une bonne exploitation.

Le kilométrage cumulé sur la période est de **6 887,16 kms**.  
13 BHNS sur les 14 du parc ont contribué à cette production, par vagues de 3 BHNS engagés chaque jour.

### 1.2 Difficultés rencontrées en circulation et recommandations :

Les principaux constats effectués durant cette période sont repris dans le tableau ci-dessous :

Nombre de Id Étiquettes de lignes	Étiquettes de colonnes			Toutes	Total général	
	A	Aucune	B			
<b>BATIMENT</b>	11		10		21	
<b>EXPLOITATION</b>	41	383		39	56	519
Dysfonctionnement feux de signalisation	4	2		12	1	19
Fermeture de voie					18	18
Incidents de voirie non prévus	1			1		2
Manifestation sur voirie	2	1		1		4
Objet(s) sur la voirie TCSP	3	1		1		5
Ouverture de voie					18	18
Présence de véhicules anciennement autorisés dans voirie TCSP	4		126		4	134
Présence de véhicules non autorisés dans voirie TCSP	12	228		13	11	264
Présence d'individu(s) en station	2	4				6
Présence d'individu(s) sur la voie du TCSP	5	18		4		27
Problème de détection au(x) feu(x)	6	3		3	2	14
Travaux	2			4	2	8
<b>INFORMATION</b>	4	19		3		26
<b>MATERIEL</b>	8	16		1		25
<b>PERSONNEL</b>	40	34			1	75
<b>SECURITE_INCIVILITE</b>	1	4				5
Incivilité	1	2				3
Mobilier urbain		2				2
<b>Total général</b>	105	466		43	57	671

En résumé, les évènements se déclinent comme suit :

- Comportements anarchiques d'automobilistes, cyclistes, motocyclistes et piétons, induisant une utilisation dangereuse des voies de circulation réservées aux BHNS.
- Plus de 77% des évènements recensés concernent la présence de véhicules ou d'individus dans la voirie du TCSP.
- 33 évènements révèlent de la présence d'individus sur la voirie ou en stations, souvent avec des attitudes imprudentes, pouvant déboucher sur des accidents graves de circulation.



Il est à noter, qu'en amont du démarrage de la marche à blanc (MAB), la Collectivité Territoriale de Martinique (la CTM) a produit deux arrêtés :

- Le premier en date du 7 mars 2017, autorisant un certain nombre de véhicules à emprunter les voies du TCSP sur le parcours longeant l'autoroute.
- Le second, en date du 21 mars 2017, suspendant les autorisations précédentes en limitant les véhicules habilités, **pour la période de la MAB.**

Lors des réunions techniques, les Forces de l'Ordre ont fait remonter leurs difficultés vis à vis de la catégorie des véhicules initialement habilités qui continuent à emprunter les voies du TCSP.

## 2. Réajustement du planning :

Nonobstant une commande des pièces de maintenance effectuée dans les délais, le constructeur a rencontré des difficultés pour la livraison de celles-ci, induisant un retard d'environ deux semaines sur le planning initial.

A cette difficulté, se rajoute un retard pris dans les travaux de remise à niveau de l'électricité sous les auvents permettant de recharger les batteries. Il y a lieu de préciser que ces dits travaux étaient à la charge du maître d'ouvrage.

En conséquence et au regard de ce qui précède, les retards ci-dessus évoqués ont eu pour effet de modifier le planning comme suit :

Calendrier	Contenu du planning prévisionnel révisé	Nombre de véhicules en service
<b>Phase 3 :</b> <b>Sous-phase A</b> <b>dite « période</b> <b>d'initialisation »</b> <b>du</b> <b>20 mars 2017 au</b> <b>30 juin 2017</b>	<u><b>Configuration de l'exploitation :</b></u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Positionnement de l'ensemble du personnel et formation</li> <li>- Tests de circuits d'exploitation</li> <li>- Calage de la signalisation lumineuse</li> <li>- Extension de tous les logiciels métiers et configuration du Système d'Information</li> <li>- Équipements de parking – relais</li> <li>- Préparation de la billetterie unique</li> <li>- Tests de remorquage et test de gestion de la voirie</li> </ul>	3 BHNS sur route 100% du personnel en formation – test
	<u><b>Lancement de l'exploitation :</b></u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tests du Poste de contrôle et de commande</li> <li>- Finalisation des temps de parcours</li> <li>- Mise en place de la régulation et de l'intermodalité</li> <li>- Tests de vente et gestion des circuits d'encaissement</li> <li>- Révision intégrale de tous les BHNS</li> <li>- Déploiement du plan de maintenance VAN HOOL</li> <li>- Tests de remorquage</li> </ul>	6 BHNS sur route 70% du personnel déployé
<b>Phase 3 :</b> <b>Sous-phase B</b> <b>dite « période</b> <b>optimale »</b> <b>du</b> <b>1<sup>er</sup> juillet 2017 au</b> <b>31 août 2017</b>	<u><b>Déploiement complet du scénario test d'exploitation :</b></u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mesure des temps de parcours et affinement</li> <li>- Exercices de sécurité et gestion de crise sur le réseau</li> <li>- Déploiement de l'exploitation commerciale</li> <li>- Optimisation finale du Système d'Information</li> <li>- Coordination avec les gestionnaires de voirie</li> </ul>	10 BHNS sur route Personnel déployé à 100%
<b>A compter du 1<sup>er</sup></b> <b>septembre 2017</b>	Bilan et décision de la poursuite ou non des tests si nécessaire au-delà de la date du 1 <sup>er</sup> septembre 2017	



En conclusion, la validation des tests issus de la marche à blanc devrait intervenir à compter du 01 septembre 2017 et permettre ainsi de valider les hypothèses retenues pour l'exploitation ou de les modifier en fonction de la demande de l'Autorité Délégante.

## **B. LES PÔLES D'ÉCHANGE DU RESEAU URBAIN**

La CACEM entreprend progressivement la rénovation des pôles d'échanges destiné au transport urbain.

Ainsi, en 2015 et 2016, le pôle d'échange de Petit Manoir a vu la construction d'un espace de repos et une réhabilitation de l'infrastructure.

La gare du bourg de Saint Joseph a fait l'objet de travaux de sécurisation afin de répondre aux revendications des chauffeurs de bus.

Afin de permettre la poursuite de cette action d'amélioration du service rendu aux usagers des transports publics, un programme de réhabilitation du pôle d'échange du bourg de Saint-Joseph a été élaboré, celui -ci est annexé au présent courrier.

Aussi, je sollicite officiellement votre accord pour lancer la procédure de consultation d'un maître d'œuvre, afin d'en concevoir le réaménagement. Le coût de ce contrat est estimé à 6% du coût des travaux, soit 90 000,00 Euros HT.

Mes services, en l'occurrence la Direction des Déplacements ainsi que la Direction des Infrastructures, se tiennent à votre disposition pour toute information complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Pour le Président absent et par délégation,  
le 1er Vice-Président faisant fonction,



**Didier LAGUERRE**

**Copie à : Monsieur le Préfet de la Martinique  
Monsieur le Président de la CTM  
Monsieur le Président du SMTCSF**