



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**19 mars 2021 – Rivière-Salée**

**M. Yves BUSSY** demande au 1<sup>er</sup> adjoint au Maire, Monsieur PANZO, de bien vouloir introduire les débats de la concertation.

**M. PANZO, 1<sup>er</sup> adjoint au Maire**, souhaite la bienvenue à tous et rappelle que la CTM organise avec la Commission Nationale du Débat Public la concertation relative au projet d'extension du TCSP. Il rappelle l'objectif de ces extensions : améliorer la circulation routière. Depuis le début de cette année, des navettes permettant de relier la gare relais de Carrère sont mises en place, à la grande satisfaction des usagers du Sud qui les empruntent. Il espère une montée en puissance. Le TCSP Sud devrait, à terme, desservir les zones d'activités de DUCOS et de Rivière-Salée. C'est un projet séduisant.

Les élus de Rivière-Salée ont cependant des interrogations sur la gare relais de Petit Bourg et la traversée de la rue Schœlcher par les BHNS car la gare relais de Petit Bourg viendrait réduire drastiquement la surface d'une zone d'activité voulue par les élus de Rivière-Salée et pour laquelle ils continuent à se battre. Les promoteurs privés devraient d'ailleurs se rapprocher de la CTM pour un partenariat. Pour la traversée de la rue Schœlcher, il espère en savoir plus avec la réunion de concertation notamment sur les impacts de cette traversée, notamment pour les riverains de cette rue. Il espère que les débats seront fructueux.

**M. Yves Bussy** rappelle les objectifs de la réunion et présente les différents intervenants présents. Il passe la parole à M. Jean-Michel ALONZEAU pour la présentation de la démarche de concertation.

**M. Jean-Michel ALONZEAU** indique que la réunion s'inscrit dans le cadre d'une procédure du Code de l'environnement : la concertation préalable. Cette procédure est obligatoire pour tous les projets ayant une incidence sur l'environnement, avec une estimation de plus de 300 millions. Le projet des extensions du TCSP étant estimée à 600 millions, il y a obligation pour les porteurs de projet, la CTM et Martinique Transport, de saisir la CNDP. La Commission Nationale du Débat Public désigne des garants pour organiser cette concertation préalable. La CNDP est une autorité administrative indépendante. Elle comprend 25 membres nommés par l'État, et non révocables pendant la durée de leur mandat. Le droit qui est défendu par la CNDP est constitutionnel : c'est un droit pour le public d'accéder aux informations relatives à l'environnement, détenues par les personnes publiques ; c'est aussi un droit pour participer à



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**19 mars 2021 – Rivière-Salée**

l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. La concertation sur le projet des Extensions du TCSP se déroule donc du 1<sup>er</sup> mars au 31 mai. Tous les citoyens peuvent débattre du bienfondé des projets, avant que les décisions définitives soient prises.

Les éléments qui seront présentés sont envisagés au titre d'une étude de faisabilité, mais rien n'est figé ; les projets évolueront, notamment avec les contributions du public. In fine, un arbitrage des techniciens et des élus sera effectué.

Les garants ont des principes d'indépendance, de neutralité, de transparence, d'égalité de traitement. A partir du moment où les éléments sont argumentés, ils sont pris en compte. La CNDP nomme les garants et décide des modalités de la concertation, en lien avec les maîtres d'ouvrage. Les garants sont là pour garantir une sincérité des informations diffusées ; une possibilité de demander des expertises complémentaires ; une possibilité pour le public de s'exprimer librement. Les garants ne prennent pas part sur le fond du projet, contrairement aux commissaires enquêteurs.

M. ALONZEAU rappelle qu'il y a un site dédié à la concertation avec une possibilité de faire remonter des éléments argumentés et des doléances. Après le 31 mai, les garants ont un mois pour remettre un rapport reprenant les questions du public ; la CTM et Martinique Transport auront deux mois pour répondre. Il précise le calendrier des prochaines réunions de concertation.

**Mme DEPORTEER, représentante de la DEAL** rappelle que la politique transport constitue un enjeu très fort au niveau de l'État. Elle répond à des enjeux environnementaux, avec moins d'émissions de gaz à effet de serre, mais aussi à des enjeux de mobilité et d'amélioration du quotidien des martiniquais.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** présente le projet des extensions du TCSP. Elle rappelle que ce projet va dans le sens des engagements nationaux et ceux pris par la Martinique de limiter les émissions de CO<sub>2</sub> et de gaz à effet de serre. La Martinique s'est fixé l'objectif de diminuer de 19 % la consommation d'hydrocarbures entre 2016 et 2023 via en particulier un report modal de la voiture vers les transports collectifs. La programmation pluriannuelle de l'énergie, votée



## TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

### Compte rendu détaillé

**19 mars 2021 – Rivière-Salée**

par la Martinique, s'est fixé comme objectif d'atteindre une part modale des transports collectifs de 25%.

Le projet consiste aussi à améliorer la qualité de service des transports en commun, en particulier vers les publics qui ne sont pas motorisés, à s'affranchir des conditions de circulation difficiles de la Martinique. **Le temps perdu dans la congestion a été estimé dans des études récentes à 40 millions d'euros** par an perdus en temps dans les embouteillages. Le projet, c'est aussi d'accompagner le développement des territoires avec un maillage de l'ensemble du territoire.

La dernière Enquête Ménages Déplacements de 2014 montrait que seulement 9% des déplacements étaient réalisés en transports collectifs en 2014. Actuellement la part de marché des transports en commun est estimée à 15% grâce à l'amélioration de l'offre de transport depuis quelques années.

L'attractivité des transports en commun repose évidemment sur la fiabilité, la régularité, la vitesse commerciale à laquelle ils circulent ; **ils sont actuellement handicapés par la congestion de l'ensemble du réseau routier du centre de la Martinique**. Il s'agit donc de créer des voies dédiées au transport au commun qui lui permettent d'échapper aux embouteillages.

Le projet des extensions du TCSP prévoit la suite du TCSP actuel dans trois directions : à l'ouest vers Schœlcher, à l'est vers le Robert et au sud, vers Ducos et Rivière-Salée. C'est le renforcement de l'armature du réseau structurant à l'échelle de la Martinique. C'est l'amélioration des conditions d'intermodalité. C'est aussi un projet d'infrastructure et d'aménagement ambitieux.

Sur le projet d'amélioration de la desserte, il est recherché le haut niveau de service : un niveau d'offre très attractif, des fréquences élevées, une large amplitude horaire, des lignes qui circulent tous les jours, une régularité et une fiabilité horaire assurée, une bonne vitesse commerciale et une accessibilité complète aux personnes à mobilité réduite.

Le projet de TCSP de la Martinique, c'est avant tout un projet d'intermodalité : le TCSP va constituer l'armature du réseau futur à l'horizon du projet. Il ne suffirait pas seul à bien desservir le territoire : **le réseau de bus sera articulé autour de cette armature en rabattement sur des pôles d'échanges**. De nouveaux pôles d'échanges seront créés : à



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**19 mars 2021 – Rivière-Salée**

Brasserie Lorraine, au niveau du Centre Océanis au Robert ; dans le centre de Rivière-Salée et sur la branche Ouest, au niveau de Madiana.

Les parcs relais sont les 3<sup>èmes</sup> éléments du projet. Pour la branche sud, ils seraient au niveau de Petit-Bourg et au niveau du bourg de Rivière-Salée, au croisement entre la RD7 et la RN 5.

Mme CHAIGNEAU poursuit sur le quatrième élément : des cheminements piétons et éventuellement des voies cyclables pour faciliter les trajets des gens qui habitent à proximité vers les stations du TCSP.

Le projet inclut un volet aménagement avec la création de voies dédiées au TCSP pour qu'il puisse circuler dans de bonnes conditions avec des performances en moyenne de 20 à 30 km heure, de stations dédiées et de pôle d'échanges.

Le projet d'extension du TCSP s'inscrit dans un environnement qualitatif et contraint. Il s'agit de contraintes hydrauliques, en particulier sur la branche sud, des contraintes écologiques avec la présence éventuelle d'espèces protégées ; des enjeux fonciers et particulièrement le foncier agricole avec des parcelles exploitées et certaines classées AOC rhum.

**Tout grand projet répond à la logique du "éviter, réduire, compenser"**. Le projet des extensions du TCSP, après la concertation, fera l'objet d'une étude d'impact.

Mme CHAIGNEAU présente aussi la spécificité sur l'extension ouest : deux modes de transports collectifs sont à l'étude sur cette extension, soit un mode de TCSP routier de type BHNS, soit un transport par câble aérien. Pour le projet BHNS, compte tenu de l'environnement urbain très contraint, il ne peut être envisagée la création que d'une seule voie dédiée avec une vitesse commerciale obtenue assez faible d'environ 14/15 km/h. Les maîtres d'ouvrage ont décidé d'étudier aussi la possibilité de réaliser un projet câble avec plusieurs scénarios de desserte.

**Les coûts d'investissement de l'extension Est et Sud ressortent à 200 millions d'euros par extension, sans compter les coûts fonciers éventuels et les coûts des véhicules. L'extension ouest coûterait, selon le mode de transport retenu, environ 60 millions d'euros pour un mode routier et 200 millions d'euros pour un mode câble.**

La mise en service du projet serait possible à partir **de 2027 avec un phasage**.



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**19 mars 2021 – Rivière-Salée**

Le projet envisage, sur toutes les lignes de TCSP qui seront mises en place, une desserte toutes les dix minutes à l'heure de pointe, une amplitude large de 5 heures à 20 heures, éventuellement plus tard le week-end, des véhicules modernes et confortables, des temps de parcours optimisés.

Avec ce projet, **les parts de marché du transport en commun atteindraient environ 20%**, contre 16 % à l'heure actuelle.

Mme CHAIGNEAU propose **un focus sur l'extension Sud, de Carrère au pôle d'échange multimodal de Rivière-Salée, le long de la RN 5**. Sa longueur serait d'environ 9 km, avec 7 stations.

Les difficultés majeures du projet, du point de vue technique, c'est la sortie du pôle d'échange de Carrère, la traversée des giratoires de Champigny et Cocotte, relativement saturés du point de vue de la circulation automobile, un sujet de transparence hydraulique dans la plaine de la Rivière-Salée et la traversée du bourg de Rivière-Salée. L'idée est d'installer le pôle d'échange multimodal côté La Laugier.

Mme CHAIGNEAU zoome sur le positionnement envisagé du pôle de Rivière-Salée, compte tenu des contraintes techniques déjà étudiées, avec un sens nord sud le long de la RN 5, avec une révision du plan de circulation à imaginer autour du passage du TCSP.

**M. Yves BUSSY** propose de passer aux échanges.

**Mme Stéphanie NORCA**, s'interroge sur les différentes hypothèses quant au tracé du TCSP dans le bourg de Rivière-Salée et demande s'il est définitivement acquis que le passage du TCSP ne se fasse uniquement que sur la RN5.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** répond que le stade actuel est celui des études de faisabilité, c'est-à-dire regarder si le projet est faisable, si on a des solutions qui répondent bien aux besoins de desserte de la population. Il ressort que des solutions sont possibles, même si elles sont assez compliquées à mettre en œuvre. Il y a plusieurs solutions pour traverser la zone : soit les deux sens TCSP sont le long de la RN5 (faisable mais compliqué) ; soit il y a un sens le long de la RN5 et l'autre sens à l'intérieur de la ville, avec une station dédoublée au centre-



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**19 mars 2021 – Rivière-Salée**

ville. Ce n'est pas du tout gravé dans le marbre. Des idées ou des solutions peuvent être apportées durant ces échanges.

**Un intervenant** s'interroge sur le passage du TCSP au niveau de la passerelle qui se trouve avant l'embranchement pour rentrer à Ducos. Il s'interroge aussi sur le parking relais de 270 places à Petit-bourg en lieu et place du projet de la mairie pour les activités artisanales. Etant donné qu'il est stipulé 470 places de parking, et que les extensions futures pourraient aller jusqu'à Sainte-Luce, il se demande s'il ne serait pas utile de trouver après Rivière-Salée de l'espace pour le parking relais et le pôle multimodal.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** confirme qu'il y a certaines passerelles qui ne permettent pas l'élargissement souhaité ; elles devront être déposées et remplacées. Sur le parc relais de Petit-Bourg, les chiffres indiqués sont de premières estimations. Il ne s'agirait pas de faire une unité aussi importante dans un premier temps ; potentiellement, faire une petite unité de parc relais n'est pas incompatible avec l'idée suggérée. Il est possible de mutualiser les parcs relais avec des centres commerciaux ou des zones d'activités. L'idée est de travailler de façon partenariale pour trouver une bonne solution de compromis avec une petite unité de parc relais au sein de la future zone d'activité envisagée.

Elle estime que la proposition d'un parc relais plus au sud (de Rivière Salée) est très intéressante. Au début des études, le tracé allait jusqu'à Sainte-Luce, avec un projet de parc relais au niveau du Rond-Point des Coteaux. Finalement, il a été retenu d'arrêter le projet, sur sa branche sud, au niveau du bourg de Rivière Salée. Il faut rappeler que pour être performant, un parc relais doit être branché sur une station du TCSP. Si les études montraient que c'est vraiment trop compliqué d'insérer le pôle au cœur du bourg, l'hypothèse des Coteaux pourrait être ré-étudiée, cette option impliquant un allongement du projet jusqu'à ce site et donc son renchérissement.

**L'intervenant** suggère aussi l'aménagement d'une piste cyclable de Carrère à Rivière Salée.

**Un intervenant** préconise, compte tenu des nombreuses contraintes foncières tant dans le Nord que dans le Sud, de mettre des parkings en hauteur. Concernant l'extension ouest, il suggère de faire aussi une étude sur le monorail.



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**19 mars 2021 – Rivière-Salée**

**M. Marc MONGIS** rappelle que le stade de la concertation préalable est très en amont des projets. Les hypothèses faites manquent encore de précisions, notamment au niveau des parcelles. Construire en hauteur peut être une piste à étudier. Le choix du monorail est apparu, quant à lui, une hypothèse encore plus complexe que les deux solutions présentées. Toutefois toutes les propositions seront consignées ; des réponses plus détaillées seront apportées.

Concernant l'aménagement de pistes cyclables, il sera bien entendu tenu compte, des projets des communes. Une partie des études aura un impact sur les aménagements des communes. Des échanges avec les communes sont réalisés régulièrement.

M. MONGIS revient sur une question précédente concernant les infrastructures existantes. Un certain nombre d'infrastructures existent déjà le long des routes. Dans certains cas, les travaux routiers ont envisagés le passage d'un futur TCSP comme sur les travaux réalisés au Robert il y a quelques années à Mansarde. Toutefois, il n'est pas possible d'anticiper à chaque fois. Il y aura effectivement quelques ouvrages à démolir et reconstruire. Tout cela est inclus dans l'ordre de grandeur des coûts qui ont été présentés.

**M. SAINTE-ROSE, élu à la Ville de Rivière Salée**, informe que l'ouvrage hydraulique qui se trouve juste après le pont de Génipa est en train de s'affaisser. Il suggère que soit construit un viaduc après le pont pour aller jusqu'au carrefour de Lafayette, d'à peine un kilomètre. Malgré l'intervention de la DEAL, toute la vase commence à redescendre vers le carrefour de Lafayette.

Il réaffirme aussi que la Ville tient énormément à la zone d'activité incluse dans le projet du PLU. C'est un projet important pour arrêter la décroissance démographique de la Ville.

**M. Marc MONGIS** confirme que toutes les propositions sont notées. Il s'agira de les quantifier et voir les impacts en faisabilité. Il rappelle que les travaux en cours sur la plaine de Rivière-Salée faits par la CTM, sont le résultat d'une étude très longue, qui a débuté par des comités de concertation locale, avec des associations de riverains, des associations écologistes, des associations de pêcheurs en rivière, avec des agriculteurs, des éleveurs et avec la commune de Rivière Salée. Cette concertation a permis de compiler de nombreuses hypothèses. Le bureau d'études a remodelisé tout le bassin versant, avec toute une série de propositions pour



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**19 mars 2021 – Rivière-Salée**

arriver à réduire l'inondation dans cette plaine. La démarche de concertation préalable est donc importante pour arriver à trouver les solutions optimales.

D'une façon générale, pour ce type de projet, les meilleures solutions sont celles qui sont autant que possible gagnant/gagnant avec tous les acteurs. Pour toutes les communes impactées dans cette phase d'extension du TCSP, la concertation est primordiale de façon à harmoniser et trouver des solutions gagnant/gagnant.

**Un intervenant, membre de la SOPAMAR**, indique que le projet est intéressant puisque tout le monde veut améliorer le transport à un coût humain et à un coût écologique moins lourd. Cela dit, un certain nombre de questions demandent réponse. Il s'interroge sur l'intérêt du mode de transport routier, en termes d'impact écologique, foncier et humain. Il demande si le coût humain de la traversée de la commune de Rivière Salée a été évalué. Il craint que cela ne contribue à tuer davantage le bas du bourg de Rivière-Salée. Il demande à ce que soit étudiée l'option d'une prolongation vers les coteaux.

Sur la question de l'énergie pour le transport, il estime que cela demande réflexion.

Il craint également la traversée de la plaine de Rivière Salée, eu égard au problème d'inondation.

Enfin, concernant le parc relais de Petit-Bourg, outre la concurrence avec un projet d'urbanisation prévu par la ville de Rivière Salée, il indique aussi que c'est un secteur inondable, avec un accès très long.

**M. Marc MONGIS** indique qu'au stade actuel, un certain nombre de possibilités ont été triées, même si toute possibilité d'adaptation est encore possible. Plus les observations formulées seront nombreuses et argumentées, mieux cela vaudra pour la richesse du projet qui en sortira. Dans tous les cas, il rappelle que les transports en commun sont beaucoup plus vertueux que l'utilisation de véhicules individuels, en termes d'énergie consommée, et de gaz à effet de serre. Le type d'énergie n'est pas encore figé ; les technologies évoluent encore au jour d'aujourd'hui.

Sur les parcs relais, il indique qu'il faut des parcs relais tout le long des tracés avec des emplacements incitatifs, pour que le transport collectif soit performant et qu'autour de cette artère se coordonne toute une série de transports.





## TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

### Compte rendu détaillé

19 mars 2021 – Rivière-Salée

Cet écosystème de transport doit être envisagé comme un tout et doit tenir compte d'énormément de paramètres. C'est un projet complexe. Tout un chacun doit faire l'effort d'y contribuer pour avoir la meilleure solution, celle qui a qui aura le minimum d'inconvénients et le maximum d'avantages.

**Un intervenant** revient sur le coût de l'extension Sud qui lui semble sous-estimé par rapport à la géographie et aux contraintes hydrauliques. Si ce projet demandait un investissement supplémentaire, serait-ce l'Etat français qui supporterait ce coût ou la collectivité martiniquaise?

Concernant le passage du BHNS à la rue Schœlcher il demande si le bâti sera touché.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** répond que les premières estimations du coût du projet tiennent compte de la création d'un ouvrage hydraulique sur l'ensemble de la zone concernée. Une provision assez importante a été intégrée dans ce coût de l'extension, bien que les études ne soient pas à un stade suffisamment poussé pour connaître exactement le coût définitif. Ce seront les prochaines études qui permettront d'affiner le coût mais l'enveloppe est réaliste.

**M. Marc MONGIS** répond que sur la répartition des coûts, la Collectivité territoriale de Martinique et Martinique Transport vont supporter le coût de cet investissement et rechercheront tous les co-financements existants, du point de vue des fonds européens et des fonds d'État. Le solde sera supporté par les collectivités, maîtres d'ouvrage.

Il n'y aura pas de participation directe des communes ou des particuliers. Ce sera indirect puisque les ressources des collectivités proviennent également des impôts et des deniers publics. Les 200 millions seront préfinancés automatiquement par la collectivité, mais les subventions permettront de réduire la participation finale de la collectivité.

Il y aura aussi un volet de fonctionnement. C'est le retour d'expérience de la première tranche du TCSP qui apportera ses éléments de fonctionnement.

**Mme Régine LEBEL** complète en indiquant que c'est difficile à chiffrer à ce stade. Martinique Transport prend en charge l'exploitation du TCSP à travers les délégations de service public



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**19 mars 2021 – Rivière-Salée**

ou à travers la Régie des Transports de Martinique. Des études sont prévues pour chiffrer ce que représentera l'exploitation de ces 3 lignes si elles sont retenues et mises en place.

Une réflexion est demandée à la maîtrise d'œuvre quant à la ressource énergétique la plus intéressante en fonction des avancées technologiques et des possibilités offertes dans le territoire pour réaliser les investissements matériels roulants.

**M. Marc MONGIS** revient sur la question de l'impact sur le bâti et indique que l'hypothèse qui a été faite vise à ne pas toucher les bâtiments existants. Le travail consiste à réorganiser les fonctionnalités sur les emprises existantes pour laisser de la place au TCSP mais sans démolition de bâtiments. Une réorganisation de la circulation au sein du centre-ville sera nécessaire. Sur les deux voies de circulation, une sera dédiée à un sens unique pour les voitures et une autre pour le transport en commun en site propre. L'objectif est aussi d'améliorer le déplacement au niveau des piétons et de l'accessibilité aux quais. Le détail de la réalisation viendra dans les prochaines études.

**Un intervenant** souligne que faire un TCSP sans mettre hors d'eau la Ville de Rivière Salée reviendrait à mettre la charrue avant les bœufs. Les travaux actuels essaient de canaliser les eaux. Toutefois, le problème fondamental c'est que la rivière est sous le niveau zéro. Elle ne s'évacue que quand il y a des inondations. Faire un exutoire ne suffit pas. La Viaduc peut être une bonne proposition, une fois les corridors écologiques étudiés.

Sur la question du coût réel des travaux, pour mettre hors d'eau cette portion, il suggère de mettre des palplanches tout au long de cette rivière, comme cela a été fait sur Fort-de-France. Sinon, tout ce qui pourra être imaginé ne servira à rien. D'autant que les pôles relais doivent être mis en entrée de bourg par en sortie de bourg.

**M. Marc MONGIS** prend note des observations. L'objet de cette réunion n'est pas spécifiquement de parler des travaux de mise hors d'eau de la plaine de Rivière Salée bien que la CTM possède énormément d'éléments sur ce dossier. Les travaux que la Collectivité met en œuvre actuellement pour réduire le niveau des inondations se résument en cinq actions : rétablir l'écoulement naturel, recalibrer les canaux pour que l'eau puisse s'évacuer plus



## TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –

### Compte rendu détaillé

19 mars 2021 – Rivière-Salée

simplement ; rabaisser certains bords pour encourager des débordements côté mangrove ; créer un canal comme un bassin d'orage pour réguler la quantité d'eau.

L'étude faite est assez globale et scientifique. Des travaux complémentaires sont réalisés directement par la maîtrise d'ouvrage de l'État qui permettent de maintenir et d'améliorer les écoulements, notamment via les embouchures. La solution des palplanches doit être resituée dans les réglementations actuelles et notamment dans des zones protégées. Il faudrait réévaluer l'impact écologique.

**L'intervenant** précise qu'il n'a pas suggéré de mettre des palplanches jusqu'à l'embouchure mais jusqu'à la jonction Lafayette. Il estime qu'écologiquement, ce qui est en train d'être fait peut mener à une catastrophe. Les travaux vont affaïsser la rive droite ; celle côté mangrove. Or, la CTM a un projet de réserve. Le déversement de boue dans cette mangrove aura des impacts écologiques. Il estime qu'au lieu d'affaïsser ce merlon, il faudrait mettre des palplanches. La rivière va s'écouler correctement dès lors que l'embouchure sera libérée. Il indique de plus que si la DEAL faisait simplement un curage sur les deux berges tout pourrait être réglé. Recalibrer des canaux pour le reflux, techniquement, cela se comprend, mais ce n'est qu'un début. Un TCSP le long de la RN5 dans ces conditions lui semble impossible ; la plaine sera toujours inondée. A 40 cm dans le sol, il y a de l'eau qui remonte par capillarité.

Il aimerait aussi une réponse sur les palplanches à l'entrée de bourg de Petit-Bourg et sur Rivière Salée. Écologiquement, il ne voit pas le problème.

**Une intervenante** remercie la CTM et Martinique Transport pour ce projet d'extension du TCSP. Saléenne, travaillant à Fort-de-France, elle prend les embouteillages tous les jours. Elle voudrait savoir s'il est envisageable de mettre en place un projet de desserte maritime par navette, à l'instar de ce qui existe entre la Pointe du Bout et Fort-de-France. Elle estime que l'impact écologique serait moindre. Par le passé, il était question d'un projet de transport maritime à Rivière Salée. Elle voudrait savoir si c'est encore envisageable.

**M. Marc MONGIS** répond que la possibilité de se déplacer sur la Rivière-Salée a déjà existé, avec beaucoup d'informations dessus. A priori, ce mode de transport ne serait pas suffisant pour permettre le maillage de déplacements et répondre aux besoins répertoriés dans les enquêtes ménages déplacements. Il faut toutefois noter cette proposition qui peut avoir



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**19 mars 2021 – Rivière-Salée**

d'autres objectifs : préservation, découverte, appropriation de la mangrove, etc. avec toutes les précautions et toutes les contraintes environnementales que la DEAL imposerait. Cela pourrait aussi contribuer à draguer régulièrement les embouchures.

Il propose de répondre plus en détail à l'intervenant sur la question des palplanches en privé en fin de réunion.

**Une intervenante** partage le fait que depuis plusieurs années, on assiste à des affaissements de chaussée à Rivière Salée, souvent dus aux canalisations défectueuses pour l'évacuation des eaux usées. Il y aura probablement une concertation à élaborer avec la municipalité, et l'Espace Sud, sur ce point pour le passage du TCSP dans le bourg de Rivière Salée.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** explique que les projets de ce type font l'objet de concertation avec tous les acteurs, en particulier concernant les réseaux d'assainissement. En effet, quand on met en place un TCSP sur une voirie de ce type, on déplace et on refait une partie des réseaux souterrains. Ceux-ci sont extraits du dessous de la plateforme pour éviter d'arrêter l'exploitation du TCSP, en cas de besoin d'intervention sur un réseau. La Communauté de l'Espace Sud gérant une partie des réseaux, sera forcément consultée et associée à ce travail.

**Un intervenant** aimerait savoir si les emplois générés par ces extensions ont été quantifiés. Il demande aussi qu'un service minimum soit prévu sur le TCSP en cas de grève. Enfin, il espère que les travaux débiteront par l'extension de Rivière Salée.

**Mme Elisabeth CHAIGNEAU** confirme que ce type de projet génère évidemment des emplois pendant la construction et après, dans les phases d'exploitation. Plus on fait de transport, plus il y a des gens qui vont travailler dans les métiers du transport. Des formations vont se mettre en place. C'est un des critères regardés par l'Europe pour des projets de ce type. Former les gens à la maintenance, générer de l'emploi local avec des métiers spécialisés pour garder les jeunes en Martinique est effectivement un des effets du projet.

Concernant le phasage du projet, il n'est pas encore défini. La première mise en service est envisagée en 2027, mais le projet sera probablement fait en 2 ou 3 phases. Il faut les moyens humains pour le réaliser et étaler la dépense. L'ensemble des extensions ne peut pas se faire en même temps car les travaux génèrent quand même un certain nombre de nuisances



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**19 mars 2021 – Rivière-Salée**

pendant une période d'au moins une année en général. Le phasage sera défini en lien avec les retours de la concertation et ces différents paramètres.

**Mme Régine LEBEL** confirme que Martinique Transport reçoit déjà beaucoup de demandes de retour au pays pour exercer l'activité de conducteur de bus, voire de BHNS. Dans l'encadrement ou dans les emplois d'exploitation, ce ne sont quasiment que des emplois martiniquais. Il y a fort à penser que le développement de la mobilité en Martinique induira un intérêt particulier pour les jeunes pour se former dans ces métiers parce qu'il y a la possibilité de trouver des emplois. C'est déjà ce qui est constaté en ce moment.

La question du service minimum est une obligation légale sur laquelle Martinique Transport travaille d'une manière générale avec les organisations syndicales. Cela doit aussi être négocié au niveau de chacune des entreprises. Il y a un souhait, dans l'approche qui a été faite avec eux, de mettre en place un service minimum pour la Martinique sur l'ensemble des réseaux.

**Un intervenant** rappelle que la plaine de Rivière Salée est déjà assez sollicitée par la voie express. Pour le projet de TCSP, il y a l'élargissement de la voie, la construction des gares relais, ce qui accentue l'imperméabilisation du sol. Il demande si l'imperméabilisation des sols a été prise en compte dans les travaux à venir.

**M. Marc MONGIS** indique qu'au stade actuel, la mesure des surfaces qui seront imperméabilisées n'est pas arrêtée définitivement, puisque les options retenues vont générer plus ou moins d'imperméabilisation et d'impacts au sol. Il faut regarder le projet dans son ensemble. Il y aura peut-être des impacts inévitables, mais qu'il s'agira de réduire au maximum. Il ne faut pas perdre de vue que ces améliorations de transports ont un effet globalement bénéfique sur l'écologie.

Sur la question précédente des emplois créés, il complète en disant que le fait d'améliorer les déplacements va aussi permettre d'améliorer l'employabilité des martiniquais.

**Un intervenant** indique qu'il faut améliorer les trajets actuels, pouvoir sortir de Sainte-Anne pour arriver à Fort-de-France directement sans arrêt. Il estime aussi qu'il faut mettre plus de



## **TRANSCRIPTION réunion de concertation publique – extension TCSP –**

### **Compte rendu détaillé**

**19 mars 2021 – Rivière-Salée**

moyens transport là où il y a un manque de desserte comme à Trinité, Case Pilote, Vauclin. Il suggère de multiplier les bus plutôt que de faire des BHNS. Il estime qu'on peut améliorer les lignes express, comme anciennement les taxis collectifs.

**Mme Régine LEBEL** répond que l'idée est de vraiment mettre en place un maillage de l'ensemble du territoire et d'en améliorer l'attractivité. Les lignes express permettent effectivement d'aller plus rapidement sur Carrère, pour ceux qui ont des activités pendulaires. Il ne s'agit toutefois pas de reproduire ce qui existait avant avec les taxis collectifs. Il s'agit vraiment d'offrir à l'ensemble du territoire la possibilité de se déplacer sur l'ensemble de celui-ci ; cela fait apparaître la nécessité de correspondances, comme cela existe par ailleurs avec des pôles d'échanges qui permettent de fluidifier les déplacements. Les lignes express évoquées sont dans la circulation courante ; pour que le transport soit attractif et qu'il puisse favoriser le report modal, il faut vraiment qu'il se fasse sur un site dédié. Le site dédié est préconisé ainsi que des pôles d'échanges pour changer de direction, comme cela existe dans toute correspondance de réseau.

**M. Yves BUSSY** remercie l'ensemble des participants et des intervenants qui ont enrichi les débats. Il informe que le 10 avril il y aura une réunion spécifique sur l'extension Sud de Rivière Salée.