

# 3<sup>ème</sup> Rapport intermédiaire de la concertation continue

## Extensions du TCSP de MARTINIQUE

Date de la concertation  
Du 01AVRIL 2024 au 30 AVRIL 2025

ALONZEAU Jean-Michel

Date de remise du rapport,  
le 3 Septembre 2025



# Sommaire

<b>Synthèse pour les décideurs et pour le public .....</b>	4
La concertation continue a connu la phase finale des études préliminaires après la phase préprogramme menant à la constitution du programme et à son approbation en Novembre 2024. Les réunions publiques se sont tenues pour la période couverte par ce bilan dans quatre communes complétant ainsi les précédentes pour apporter à la population les avancées des études de faisabilité approfondie.	
<b>Préambule .....</b>	5
A la suite de la concertation préalable sur le projet des extensions du TCSP de Martinique, menée du 1 Mars 2021 au 31 Mai 2021, les porteurs de projet à savoir la Collectivité Territoriale de Martinique (CTM) et Martinique Transport, autorité organisatrice unique sur l'île décident de poursuivre ce projet.	
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP .....	5
La mission des garants .....	5
<b>Fiche d'identité du projet .....</b>	10
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou de la concertation préalable .....	10
Engagement du responsable de projet .....	10
<b>Actualités liées au projet et évolution(s). .....</b>	10
Les rencontres techniques entre équipe projet et services municipaux .....	13
Le programme approuvé par les maîtres d'ouvrage .....	13
<b>Que s'est-il passé cette année en matière de participation ? .....</b>	20
Le suivi des engagements du porteur de projet .....	25
Avis des garants sur le déroulement de la concertation .....	26
<b>Les arguments exprimés .....</b>	28 -
29 .....	
La synthèse des arguments .....	28
Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade .....	28
Les prochaines étapes du projet et de la concertation .....	28
Préconisations du garant sur la suite de la concertation continue .....	29

## Liste des annexes

## **Synthèse pour les décideurs et pour le public**

La concertation continue a connu la phase finale des études préliminaires après la phase préprogramme menant à la constitution du programme et à son approbation en Novembre 2024. Les réunions publiques se sont tenues pour la période couverte par ce bilan dans quatre communes complétant ainsi les précédentes pour apporter à la population les avancées des études de faisabilité approfondie.

Le projet présente à la phase programme un investissement estimé à 524 120 000 millions d'euros avec une priorité donnée à l'extension Ouest.

## Préambule

A la suite de la concertation préalable sur le projet des extensions du TCSP de Martinique, menée du 1 Mars 2021 au 31 Mai 2021, les porteurs de projet à savoir la Collectivité Territoriale de Martinique (CTM) et Martinique Transport, autorité organisatrice unique sur l'île décident de poursuivre ce projet.

Dans ce cadre et pour garantir la continuité de l'information et de la participation du public, la Commission nationale du débat public a chargé Messieurs ALONZEAU et BALLAN de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°3 des garants, couvrant la période de MAI 2024 à AVRIL 2025. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des éléments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations des garants pour la suite de la concertation continue.

### Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 25 OCTOBRE 2019 : La CNDP est saisie par la Collectivité Territoriale de Martinique et Martinique Transport
- 1 MARS 2021 et 31 MAI 2021 : concertation préalable menée par Madame FLERET et Messieurs ALONZEAU, BALLAN et NERAULIUS
- 30 JUIN 2021: publication du bilan des garants
- 1 SEPTEMBRE 2021: publication de la décision du porteur de projet de poursuivre le projet, et présentant les enseignements tirés de la concertation préalable
- 6 OCTOBRE 2021: désignation par la CNDP des garants Messieurs ALONZEAU et BALLAN pour la concertation continue
- Janvier 2023 : Publication du rapport intermédiaire n°1
- Mars 2024 : Publication du rapport intermédiaire n°2
- Juillet 2025 : Publication du rapport intermédiaire n°3

### La mission des garants

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur

des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, les garants font attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, les garants s'assurent que :

- les recommandations des garants et les engagements des deux maîtres d'ouvrage issus de la concertation préalable soient bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fasse l'objet d'échange.

Les garants ont reçu une lettre de mission en date du 29 Octobre 2021 qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet « extensions du TCSP de MARTINIQUE.

Sur la période couverte par le présent rapport un seul garant a œuvré et désormais suivra la suite du projet.

# Fiche d'identité du projet

## Maître d'ouvrage :

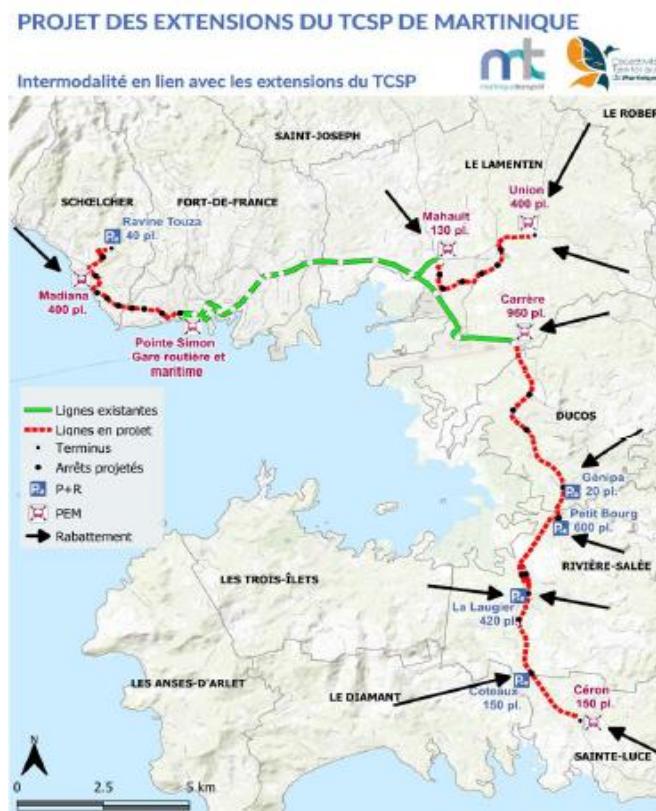
COLLECTIVITE TERRITORIALE DE MARTINIQUE ET MARTINIQUE TRANSPORT.

## Contexte du projet :

- Création de deux voies dédiées aux transports en commun le long des routes nationales depuis l'axe Fort-de-France ↔ Le Lamentin,
  - vers le nord
  - vers le sud
  - vers l'ouest
- Création des équipements d'accompagnement tels que stations, parkings relais, cheminements piétons spécifiques, gares/pôles d'échanges entre modes de transports.

## Localisation du projet :

Le projet est localisé sur les trois communautés d'agglomération de Martinique et couvre sept communes.



## Objectifs du projet selon le MO :

- Décongestionner le cœur de l'île et le tronçon Fort de France – Le Lamentin
- Inciter aux déplacements en transports en commun
- Améliorer les conditions de déplacement et d'accessibilité
- Restructurer plus largement le réseau de transports en commun de la Martinique
- Limiter l'étalement urbain sur l'île

## Caractéristiques principales :

La CTM et Martinique Transport retiennent trois extensions de réseau présentant à ce stade de la concertation les caractéristiques suivantes :

- Extension Est : Mahault – Union Le projet d'aménagement de l'extension Est s'accroche à l'infrastructure existante à Mahault puis passe au sud du centre-ville du Lamentin via Vieux-Pont, Bas Mission et Place d'Armes, se raccroche à la RN 1 au giratoire MANGOT VULCIN et s'insère le long de la RN1 jusqu'à Union
  - 4,7 km de trajet
  - 8 stations dont
  - 1 terminus
  - 2 Pôles d'échange multimodaux ou PEM équipés de P+R (dont 1 existant)
- Extension Sud : Carrère – Céron, L'extension Sud se raccordera au PEM existant de Carrère et longera la RN5 jusque Rivière-Salée bourg, elle traverse ensuite Rivière-Salée par l'axe central du bourg jusqu'à La Laugier puis emprunte la RD7A et se réinstalle le long de la RN5 à Médecin jusqu'à Céron.
  - 14,3 km de trajet
  - 8 stations dont
  - 2 PEM équipés de P+R (dont 1 existant)
  - 4 P+R

Extension Ouest : Pointe Simon – Ravine Touza. Les études concernent l'extension Ouest jusque Schoelcher (Université) en mode routier. Cette extension s'accroche à l'infrastructure existante à Pointe-Simon, suit ensuite le boulevard Attuly, puis le boulevard de la Marne jusqu'au Rond-Point. Certaines fonctions du projet de TCSP

(aménagements cyclables et voies VP) s'inscrivent sur l'itinéraire littoral. Le projet de TCSP s'inscrit ensuite sur la RN2 du Rond-Point à Madiana principalement sur voie pendulaire, puis sur la route de l'Université jusqu'à Ravine Touza.

- 5,1 km
- 10 stations dont
- 2 PEM équipés de P+R (dont 1 existant)
- 2 P+R

**Coût : au niveau programme les dessertes sont estimées à**

Est	109 510 000
Sud	318 180 000
Ouest	96 430 000
Pour un total de	524 120 000

**Calendrier :**

# Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou de la concertation préalable

## Engagement du responsable de projet

Dans leurs réponses au bilan des garants, les porteurs de projet formulent en septembre 2021, les engagements ci-dessous :

### 1/ Large concertation avec l'ensemble des acteurs et partenaires :

- Avec les associations de défenses de l'environnement (**à initier en fin 2025**) :

Des représentants de plusieurs associations de défense de l'environnement en Martinique, ont de fait participé à certaines réunions de la concertation préalable et encore plus lors de la phase de concertation continue. Les échanges avec ces parties prenantes s'intéresseront à la consommation des espaces ENAF et aux solutions d'implantations dans les zones inondables ainsi qu'aux compensations obligatoires à apporter.

Les porteurs de projet s'engagent toujours à poursuivre et renforcer cette démarche durant la concertation continue, notamment suite à la remise des états initiaux faune-flore dont l'appel d'offres arrive en mars 2025. La constitution des ateliers est possible pour fin 2025 et les garants suivront cet engagement en participant à un certain nombre d'ateliers et en veillant à la production de comptes-rendus. Le marché est en cours de passation à la date de rédaction de ce document et une communication se fera lors du lancement effectif de celles-ci.

- Avec les communes impactées par le projet et les EPCI (**début de réalisation en 2023**)

- La CTM et Martinique Transport travaillent étroitement avec les EPCI et les communes concernées sur de nombreux sujets depuis le début de la concertation continue. Le projet des Extensions du TCSP sera conçu dans cet esprit et nécessairement co-construit avec les trois intercommunalités, toutes concernées par le projet et les communes impactées. L'enjeu est de bien prendre en compte les projets portés par ses partenaires. Le garant participe en priorité aux séances de travail où les maires sont présents et où des arguments divergents sont susceptibles d'émerger et afin de s'assurer que les évolutions soient portées à la connaissance du public.

Ainsi toutes les communes concernées ont été concertées (services des villes, élus, population)

(Le tableau récapitulatif des réunions de concertation a été transmis aux garants de la CNDP).

- Avec les professionnels de la canne à sucre et la chambre d'agriculture (**à réaliser en fin 2025**)

Les prochaines études techniques permettront de préciser les emprises à mobiliser pour le projet et les typologies de foncier concernées. Avec ces éléments, il sera possible de rencontrer les professionnels de la canne à sucre et la chambre d'agriculture et évoquer avec eux les changements de destinations de sols classés agricoles ou AOC Rhum.

- Avec les organismes gérants les zones d'activité et industrielles (**à réaliser en fin 2025**)

Une stratégie globale de mise en place et portage de démarches Plan de déplacement entreprise (PDE), Plans de déplacements Interentreprises (PDIE), sera à définir dans le cadre de l'élaboration du futur Plan de Mobilité. Les réflexions portées sont également sur la desserte interne des zones contiguës aux lignes actuelles et à créer pour identifier les actions faisables à court et moyen terme. La Fédération des zones industrielles de Martinique est d'ores et déjà moteur pour avancer avec Martinique Transport sur des démarches PDIE (Plans de déplacements Interentreprises) qui pourraient s'inscrire en complément du projet TCSP.

#### Intégration de pistes cyclables (**début de réalisation en 2023**)

Concernant les choix d'aménagements cyclables autour du projet des Extensions du TCSP, les hypothèses prises au stade des études de faisabilité seront réinterrogées dans la logique de la loi d'orientation des mobilités en tenant compte des contraintes et comportements de mobilité propres à la Martinique.

Le programme validé par les porteurs de projet fin 2024 comprend des aménagements cyclables et respecte les dispositions de la loi d'orientation des mobilités (la LOM) et du code de l'environnement concernant l'obligation d'aménagements cyclables lors de réalisations ou de réaménagements de voies.

### Énergie des véhicules (début de réalisation en 2024)

La réflexion d'actualisation de la PPE de la Martinique est déjà en cours et associe d'ores et déjà l'ensemble des parties prenantes dont les acteurs de la mobilité. La question de l'énergie des futurs BHNS et plus largement des véhicules de transport collectif sera nécessairement abordée lors de ces travaux. Les choix pour le TCSP s'inscriront dans les orientations fixées par la future PPE en matière de choix énergétique.

La réflexion se poursuit sur les sources possibles et la fin des solutions fossiles va entraîner une refonte de la fiscalité associée. Martinique Transport expérimente les bus électriques et à hydrogène depuis quelques mois.

## **Actualités liées au projet et évolution(s).**

### **Les variantes retenues au stade pré-programme**

- Pour la desserte EST

Accroche au PEM de Mahault : déplacement sur RD15A retenu

Gestion de la circulation automobile entre le carrefour de l'Horloge et le giratoire Mandela

- Pour la desserte SUD

Traversée de Rivière Salée : choix de dissocier les itinéraires et de rester sur la route de Médecin à partir de la Laugier

Localisation de la station sur la route de Médecin avec choix d'utiliser la parcelle CFA pour la halte routière et la parcelle de 2019 pour le P+R

- Pour la desserte OUEST

Terminus commercial à Ravine Touza

Optimisation des emprises viaires pour insérer une voie de site propre entre Centre Commercial Rond- Point et Ozanam avec le choix d'une voie en alternat

### **Les rencontres techniques entre équipe projet et services municipaux**

Les porteurs de projet ont fait la demande au groupement de bureaux d'études de travailler sur un strict minimum d'expropriation pour minimiser les impacts ce qui a entraîné une série de rencontres sur le terrain.

### **Le programme approuvé par les maîtres d'ouvrage**

La Collectivité Territoriale de MARTINIQUE et Martinique Transport respectivement lors d'une plénière en date du 28 Novembre 2024 et d'un conseil d'administration en date du 5 Novembre ont pu présenter et faire approuver par les élus le programme des extensions du TCSP avec une estimation affinée des dépenses et un planning reprenant les

principaux jalons ; les priorités de réalisation sont indiquées à cette occasion avec en premier la desserte Ouest depuis Fort de France vers l'Université et la ville de Schœlcher. Le coût global estimatif est présenté à 524 millions d'euros avec la répartition suivante :

- Desserte EST pour un montant de 109 510 000 millions d'euros
- Desserte OUEST pour un montant de 96 430 000 millions d'euros
- Desserte SUD pour un montant de 318 180 000 millions d'euros

Ces chiffres sont amenés à évoluer classiquement au fur et à mesure de l'avancée des études de maîtrise d'œuvre.

Le tracé du projet étudié à l'issue des études de faisabilité approfondies comporte 27 nouvelles stations, 7 parcs relais et couvre un linéaire de 24.1 km.

Ce programme prend en compte les retours de la concertation préalable et de la concertation continue en cours avec le public et les parties prenantes rencontrées lors des réunions publiques et des séances de travail avec l'équipe projet.

## **Les études à lancer**

Un certain nombre d'études complémentaires doivent être lancés suite au passage de ce jalon et notamment sans être exhaustif :

- études écologiques de l'état initial de l'environnement
- études de circulation sur Fort de France et le Lamentin

Le marché en cours de passation regroupe la réalisation des inventaires et la caractérisation du milieu naturel pour adapter le projet dans le fonctionnement des écosystèmes traversés grâce à l'identification des enjeux écologiques à prendre en considération, l'identification les espèces ou habitats présents, protégés, rares, des analyses sur les impacts du projet sur les espèces faunistiques, floristiques et les habitats naturels et une évaluation des continuités écologiques. La définition des mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation et la production du dossier CNPN (Conseil national de protection de la nature) figurent aussi dans les attendus du marché.

## **La période électorale à venir et planification des événements publics**

Le garant a transmis aux deux maîtres d'ouvrage la décision de la CNDP du 5 mars dernier sur la participation en période préélectorale et électorale avec un certain nombre de recommandations. Cette correspondance interrogeait également sur la planification de rencontres publiques sur l'année 2025 et la réponse de la CTM du 16 Avril dernier indique que l'attente de résultats d'études conduit à ne pas prévoir de séance avec les citoyens et que la continuité de l'information se fera par le biais des réseaux sociaux.

## **Le site du terminus de la desserte SUD à CERON**

Il est à noter que suite à un arrêt du Tribunal Administratif en date du 19 Décembre 2024 les dispositions du plan local d'urbanisme, relatives à la création d'une zone 1AUe au lieu-dit Céron sur la commune de Sainte-Luce, sont déclarées incompatibles avec l'article L. 121-8 du code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le schéma d'aménagement régional de la Martinique et le schéma de cohérence territoriale de l'espace sud Martinique. Cet espace était proposé comme site d'implantation du terminus de la ligne Sud avec un certain nombre de fonctionnalités.

## Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?

### Les réunions publiques

Outre la poursuite des réunions de travail l'année 2024 a connu une reprise des réunions publiques avec quatre rencontres sur les trois dessertes. L'enjeu pour les porteurs de projet était de venir vers la population avec les enseignements de plus en plus précis suite à l'avancement des études et investigations techniques avant l'approbation du programme de l'opération. Chacune de ces présentations a eu lieu après rencontres avec les élus et les services des quatre municipalités pour bien répondre aux demandes de précisions et demandes d'approfondissement.

- La réunion publique du 8 Avril 2024 à SCHOELCHER au restaurant du casino de la ville a vu une participation importante et une salle comble de plus de 250 citoyens pour informer sur l'infrastructure projetée de Pointe Simon à Ravine Touza.

Les échanges ont porté notamment sur un retour sur les deux modes proposés au stade de concertation préalable en 2021 (mode câble et mode routier) et les raisons du choix retenu. L'inconvénient du mode aérien étant le coût de l'exploitation et de la maintenance associé à des contraintes (arrêt de service selon la vitesse du vent par exemple). Le tracé routier envisagé a conduit à des débats sur la desserte de plusieurs quartiers hors circuit et les réflexions qui seront à mener pour un maillage entre le flux du TCSP et les lieux d'habitat de la commune. Plusieurs prises de paroles évoquent le fonctionnement actuel du réseau de bus sur la commune.

La présentation de la desserte de Pointe Simon au rond-point de Ravine Touza permet de dérouler les séquences et le mode pendulaire proposé selon les pointes de trafic et son rôle dans la stratégie foncière envisagée affichant un recours limité aux expropriations. La vitesse commerciale annoncée est de 18 kilomètres/heure.

Les équipements existants qui seront desservis par l'extension Ouest sont le Centre de formation Skill Martinique, l'Université et le campus de Schœlcher, le Palais des Congrès de Madiana, le Casino de La Batelière, l'ensemble commercial du Rond-Point – Bellevue, les lycées Schœlcher et Bellevue, le centre commercial de La Batelière, le Squash hôtel et le complexe sportif du stade Louis-Achille. Pour les projets d'équipements le tracé

permettra d'accéder aux abords de la future ZAC de Case Navire (projet porté par la CACEM) et le nouveau Campus Universitaire de Fort-de-France à Pointe des Nègres.

La question du parking relais de l'Anse Madame et de sa capacité finale ressort ainsi que les impacts du tracé aux abords des établissements scolaires de Bellevue et du Lycée SCHOELCHER.

Parmi les autres sujets qui émergent, on trouve l'accueil des personnes en situation de handicap, la possibilité de dessertes maritimes et les futures voies cyclables avec le projet porté par la ville de Fort de France depuis le secteur de Pointe des Nègres et un parcours en continuité envisagé sur cet axe Ouest. La question des conséquences foncières émerge de plusieurs intervenants et le chef de projet affirme la stratégie de minimiser les impacts à ce niveau notamment par le moyen le plus visible qui est le mode pendulaire (utilisation de la même voie dans les deux sens selon le moment de passage).

Le Président de l'autorité organisatrice des transports a profité pour d'abord évoquer les difficultés du réseau actuel, dessiner les étapes des réorganisations qui s'étaleront sur plusieurs années avec une offre multimodale (route et maritime). Sur le NORD le réseau par mer est évoqué avec le retour sur les contraintes à ce développement. Ainsi ces échanges confirment que la création de lignes maritimes est un complément du projet soumis à la concertation continue.

- La réunion du 9 Avril 2024 à DUCOS à la cantine scolaire du bourg permet de noter une forte assistance de nouveau et voit la présence des représentants de la CTM, de Martinique Transport, de la ville de Ducos et du sous-préfet du Marin.

Les interventions de chacun des organismes concernés étaient suivies de séquences de questions-réponses avec le public. Les habitants ont ainsi pu soumettre leurs doléances, apporter des observations et bénéficier de différents éclairages.

Les échanges après la présentation de la desserte portent d'abord sur la proximité de celle-ci avec les projets à moyen et long terme publics et privés sur le Sud cités par le public comme le futur centre commercial du Bac à DUCOS, la zone d'activités de Maupéou ou avec à terme le siège de la communauté d'agglomération de l'Espace Sud et le multiplexe cinéma (douze parcelles à aménager).

Les représentants de la CTM reviennent sur les nœuds de trafic connus de tous sur les giratoires de Champigny, Cocotte, Petit Bourg et le pont vers Trois Ilets avec des échangeurs de type viaduc en majorité). Sur Champigny il est ainsi fait état du grand projet de la CTM sur la voie interzones et la zone de Pays Noyé ainsi que des réflexions sur un accès supplémentaire au secteur de localisation de la prison et des activités commerciales et industrielles.

Par séquence le public peut visualiser les ouvrages à réaliser (stations et parkings relais) et le type d'insertion possible (bilatéral ou unilatéral).

Les infrastructures existantes pourraient se transformer (comme Carrère qui est un terminus et va devenir station de passage avec moins de besoin de stationnement de BHNS). Les citoyens parlent de leurs ressentis et de périodes passées de difficultés d'accès à la gare routière limitrophe de Carrère sur la commune du Lamentin.

Les questions hydrauliques apparaissent comme un sujet notable au titre de l'Environnement et des difficultés de réalisation de travaux et occuperont un chapitre des études d'impact à venir.

Le thème de la consommation de terres agricoles, naturelles et forestières est évoqué avec les compensations obligatoires à prévoir et un membre d'une association aborde le passage devant la CDPENAF. Le travail avec les associations œuvrant dans ce domaine pourrait commencer avec le résultat des études faune-flore et le bilan précis des besoins en surfaces.

La question foncière demeure dans les échanges sur le volume des expropriations à venir et l'impact bruit pour les riverains et sa réduction possible. Des précisions sont données sur les procédures possibles à l'amiable ou en application de la future DUP en cas de désaccord sur les conditions.

Comme pour tout exercice en face du grand public les porteurs de projet entendent les retours des usagers de la ligne actuelle de BHNS sur la fréquence, les modes de paiement, le manque de liaisons entre certains arrêts et des points d'intérêts (bassins de travail ou de commerces) et l'information en temps réel des passagers en cas d'anomalies sur le service. Le Président de Martinique Transport précise que les futures

Délégations de service public vont arriver avec les enseignements des actuels contrats et une place accrue souhaitée pour les voies maritimes.

Les circulations cyclables viennent en discussion en référence à des travaux en cours sur Rivière Salée sur les accotements.

La réunion publique du 7 Novembre 2024 à Fort de France au lieu-dit Bô-Kannal à proximité du terminus de la ligne en fonction avec une affluence d'environ 250 citoyens. Cette rencontre a vu la participation du maire de Fort de France ainsi que du président de Martinique Transport avec l'affirmation de points forts comme le futur rôle dévolu au TCSP de devenir l'épine dorsale de l'organisation générale du transport en Martinique ; le défi du projet face à la transition environnementale et l'objectif d'une Martinique mieux équilibrée dans son développement.

Le chef de projet a repris les évolutions de tracés et présente notamment le schéma de fonctionnement prévu entre Pointe Simon et le giratoire de Pointe des Nègres et le principal impact connu à savoir un report de la circulation automobile venant du Nord vers la route littorale passant par Pointe la Vierge et Texaco.

Les préoccupations de l'assistance portaient sur les conséquences du tracé sur leur cadre de vie et les conditions du changement de flux d'automobiles.

Cette future étude de plan de circulation, doit permettre de voir quelles sont les meilleures options possibles et la proposition exposée ce soir-là n'est pas définitive.

La réunion publique du 9 Novembre 2024 au Lamentin se déroule à l'amphithéâtre de l'Institut Martiniquais du Sport en présence du Maire devant une assistance d'environ 60 personnes pour découvrir l'extension EST. A ce sujet le chef de projet explique dans une première phase que l'infrastructure reliera la gare de Place Mahault à un parking relais situé à l'Union en incluant sept stations. L'objectif d'amplitude de service et le temps de parcours est mis en avant.

Le terminus actuel de MAHAULT deviendra une station de passage avec une éventuelle restructuration des espaces et sur UNION se dressera un parking de 400 places. Ainsi les usagers des bus du Nord Atlantique et venant du François seront invités à descendre et emprunter les BHNS.

Une fréquence de BHNS tous les dix minutes est annoncé en heure de pointe avec une vitesse commerciale de 23 KM/H et une durée de trajet de 12 minutes.

Les équipements qui seront desservies concernent entre autres les centres commerciaux, le stage Gratiant, le hall des sports, la Police nationale, les services techniques, la Sécurité Sociale et un futur projet à savoir l'aménagement paysager des berges de Calebassier.

Sur certains tronçons pour limiter les emprises à acquérir il y aura un sens unique de circulation des BHNS. Par exemple devant le collège Gratiant, il est envisagé de créer une voie de report par la zone industrielle de Place d'Armes.

Une étude de circulation est à lancer pour garantir une circulation apaisée au centre-ville au cours de 2025 et envisager les besoins de modifications de sens des véhicules sur les voies autour de cette desserte (Rue du trou au chat par exemple). Cette démarche pourrait offrir des alternatives notamment sur les sections où la double voie pour les véhicules est à supprimer.

La réalisation entraînera une requalification du pont du Calebassier ancien avec un élargissement.

Ce secteur est dans un périmètre d'enjeu pour la commune avec un programme de logements, commerces et services qui se développera sur l'espace occupé actuellement par un parking en contrebas de la mairie.

La CTM travaille déjà sur un ouvrage routier de type double viaduc au giratoire de Mangot Vulcin, un doublement de la voie entre le giratoire et l'hôpital et un projet de liaison routière entre Union et Bois Rouge.

Un point est effectué sur le renouvellement partiel de flotte de BHNS suite aux pannes rencontrées sur le véhicule de VAN HOOL par un matériel de type bus articulé.

L'augmentation du réseau en longueur entraînera des réflexions sur les lignes de bus pour optimiser le rabattement des habitants vers les stations du TCSP.

Une captation vidéo complète l'enregistrement sonore.

Le sujet du foncier revient comme à chaque rencontre avec des interrogations de propriétaires participants et anticipant les démarches d'acquisition pour réaliser les infrastructures. Le chef de projet indique qu'à ce stade des investigations complémentaires sont nécessaires avant de lister les propriétés impactées et les besoins en surface pour le projet.

Le mécanisme de sens unique pour les véhicules de particuliers sur plusieurs portions entre le rond-point de l'horloge et le giratoire proche du Palais des sports de la commune soulève des interrogations des participants. L'approfondissement des études permettra de revenir en détail sur ces modifications proposées.

La Maire indique clairement les points intangibles que sont l'entrée de ville requalifiée, le respect des projets portés par la ville (ancien hôpital, Bas Mission, Vieux Pont), le maintien de certains arbres remarquables, la limitation demandée des emprises foncières et cette étude des mobilités sur la ville plusieurs fois rappelée (garantir le maintien de la fluidité des déplacements des riverains et visualiser les reports de flux entraînés) et confirme la volonté d'établir une navette électrique pour des liaisons entre points d'intérêts en hyper centre.

Les échanges reviennent sur la raison du tracé proposé et notamment le choix de ne pas passer par les voies du centre avec trop de contraintes (destructions du bâti).

Le sujet de la mobilité entre les stations du TCSP et les zones industrielles contigües vient en débat avec en objectif des dessertes par navettes internes et avec une gestion des propriétaires de lots.

Le sujet des sources de financement vient en débat avec des suggestions de péage ou de mécanisme incitatives de dissuasion des véhicules particuliers (restrictions de circulations ou de stationnements). Un point avec estimations de coûts des équipements roulants est effectué et le débat de la gratuité refleurit avec des pistes de fiscalité verte. La baisse programmée des énergies fossiles et des taxes associées perçues par la CTM fait l'objet d'études d'impact.

La séance voit l'intervention d'un membre d'une association de Vieux-Pont avec l'impact du tracé sur ce quartier et la suite d'une opération de régularisation foncière en cours.

Un point se présente sur l'attractivité du transport en commun par rapport à l'information des passagers au niveau des stations d'arrêt et il est précisé que Martinique Transport a acquis un système de géo localisation des bus qui se reporte sur l'application dédiée (accessible sur les smartphones des usagers) et donne des heures d'arrivées fiables et donc des horaires réels.

Sur le tracé présenté les interactions avec les services techniques de la ville et la Police Nationale sont évoquées avec des modifications inévitables des fonctionnements (entrées et sorties de véhicules et équipements). L'un des résultats de la concertation est bien la discussion entamée avec les entités publiques ou privées qui devront modifier leurs modes opératoires suite à la mise en place du nouveau réseau.

La CNDP note la qualité des supports de présentation de ces quatre rencontres ainsi que leurs mises à disposition rapide sur le site dédié pour le plus grand nombre, la diffusion des courriers d'invitation et la bonne gestion des éléments de communication. L'intérêt du public s'est bien manifesté tout au long de ces rencontres.

### **Les réunions de travail avec les collectivités, les propriétaires fonciers et les instances liées à la démocratie participative**

La période couverte par ce rapport a vu la poursuite des séances de travail entre l'équipe projet et les collectivités (pour anticiper l'évolution de leurs projets et documents de planification) et un certain nombre de porteurs de projets ou de propriétaires fonciers riverains des futurs tracés connus (pour entendre leurs problématiques actuelles, appréhender leurs investissements à moyen et long terme et au plus tôt identifier les points durs à solutionner). Un certain nombre de rencontres concerne en 2024 des sociétés dont le foncier est nécessaire à la réalisation d'infrastructures avec des négociations à affiner.

Sur le plan des collectivités pour les deux communes les plus peuplées à savoir Fort de France et le Lamentin, les séances de travail menées en présence des deux maires (avec à chaque fois la participation d'un des garants) font ressortir des réflexions de ces derniers sur les contraintes de circulation induites par le fonctionnement des lignes de BHNS à créer :

- Sur Fort de France le passage devant le lycée Schœlcher avec trois voies possibles (2 BHNS et une pour VL/VP) va imposer que les véhicules venant du Nord Caraïbes auront un itinéraire par le littoral à compter du giratoire de Pointe des Nègres et devront traverser les lieux-dits de Pointe la Vierge ou Texaco. Ce changement va entraîner des reports de flux sur le secteur Bellevue ou avoisinants et la municipalité souhaite disposer de données de fréquentation plus récentes pour bien prendre connaissance des impacts. Il est demandé aux deux porteurs de projet de lancer pour pouvoir affiner les choses, faire des hypothèses et finalement arriver à un projet qui apporte une amélioration en matière de transports collectifs et en matière de qualité de vie dans ces quartiers.
- Sur le Lamentin, les inconvénients supposés des nouveaux flux de circulations en cas d'adoption de la desserte Est avec les limitations de circulation de VP/VL et les déviations induites dans l'hypercentre sont évoqués lors de la réunion publique. L'édilité réaffirme son approbation du tracé (accès au plus près de services municipaux, d'établissements scolaires, d'offres de commerces, d'équipements sportifs ou de services publics) tout en listant ses remarques comme :
  - Sur des quartiers ou infrastructures fortement empruntés actuellement par les véhicules dans les créneaux horaires de pointe (Place d'Armes ou Rue Ernest André) les reports de flux pourraient entraîner des congestions et une réorganisation globale est nécessaire.
  - Les voies de délestages des VL avancées par les porteurs de projet présentent des gabarits pour le moment demandant des adaptations.
  - Le passage par le secteur de Petit Manoir pourrait bouleverser le fonctionnement et les accès de services publics comme la Police Nationale, l'école maternelle et les services techniques de la ville.
  - Il est à prévoir des impacts sur les usagers de différents établissements scolaires en termes de commodités d'accès et d'évolutions aux abords de ceux-ci

Le garant signale les séances de travail courant 2024 avec les Instances de participations instaurées par cette mandature de la CTM à savoir Conseil des Jeunes et Conseil des Sages sur le contenu du programme et des rapports émis et lus pendant la plénière d'approbation.

Le Conseil des Jeunes indique souhaiter avec le développement du TCSP, une augmentation des modes de transports parallèles (bus, vélo, bateaux), une amélioration

du maillage du territoire et des horaires de fonctionnement plus larges s'adaptant aux modes de loisirs des jeunes. Ce Conseil des Jeunes Citoyens souhaite disposer des chiffres du nombre de personnes qui prennent les transports en Martinique par an, ainsi qu'à certaines périodes clés de l'année.

Le CESER de Martinique bien que sollicité avant plusieurs mois avant l'approbation de la phase programme pour une présentation du programme n'a pas donné suite.

### **Les nouveaux éléments de communication à destination du public**

Sur la période prise en compte par le présent rapport les porteurs de projet inaugurent la création et diffusion de newsletters (disponibles sur le site dédié) avec les contenus suivants :

- le premier numéro explique ce qu'est un BHNS et détaille les deux types roulant actuellement en Martinique puis informe sur d'autres de transport en site propre sur d'autres territoires d'outre-mer (en travaux ou en projet) et finit avec des rappels de règles de sécurité.
- le numéro deux revient sur l'organisation et le déroulement de la concertation (entités rencontrées ; actions mises en place vers le public) et présente un projet similaire sur la Réunion

L'année 2024 voit apparaître un nouveau logo qui ne fait plus apparaître des visuels de transport par câble au vu des décisions de ne pas retenir ce mode.

Le site dédié a connu un changement d'adresse avec une nouvelle terminaison et est accessible ici : <https://www.extensions-tcsp-martinique.mq> avec une redirection depuis l'URL initial ; l'ensemble des documents est disponible et la migration nécessite encore quelques vérifications sur une ou deux fonctionnalités.

### **Les modifications au niveau de la gouvernance**

La période couverte par le rapport voit des évolutions sur le suivi du dossier avec une nouvelle direction de la CTM « grands projets et Littoral » qui prend la conduite des extensions. Le chef de projet présent depuis le début de la concertation continue en 2022 quitte son poste en Mars.

Le début de collaboration avec l’Institut national de l’origine et de la qualité INAO : une première visioconférence a eu lieu le 17 mai 2024 entre le chef de projet et l’ingénieur de l’INAO en charge des DROM avec la participation d’un des garants de la CNDP. Il est à noter également la participation d’un représentant de l’association AOC (appellation d’origine contrôlée) Martinique marquant donc le début de concertation avec les socioprofessionnels du rhum. Il ressort une méconnaissance du fonctionnement de l’institut INAO par les porteurs du projet.

## Le suivi des engagements du porteur de projet

1/ Mettre en place une gouvernance adaptée au projet : Le garant note la mise en place d’une équipe projet et d’instances de pilotage du projet à savoir COPIL et COTECH. L’équipe projet conduit des séances de travail régulières avec parfois la participation d’un garant. Un agent est désigné pour animer cette concertation, suivre la vie du site dédié et veiller à la sortie d’éléments d’informations de type newsletters et dépliants.

Les porteurs de projet font paraître dans le premier semestre de 2025 sur le site dédié leur stratégie de concertation qui présente les actions qu’ils mettront en place dans ce domaine.

La Concertation en interne avec les services de la CTM et de Martinique Transport se poursuit pour affiner les besoins : services communications, services informatiques, services techniques routiers, service ouvrage d’art, services financiers, la régie des transports de Martinique Transport.

2/Concertation avec les associations de défenses de l’environnement : Ce point n’a pas encore connu de concrétisation au vu du retard pris sur le marché des états initiaux faune et flore (appel d’offres paru au premier semestre 2025). La constitution du groupe de travail peut s’envisager pour la rentrée de Septembre prochain avec en sujets à explorer tel que la consommation des sols de type ENAF, les contraintes des plans et programmes applicables, les impacts attendus et leurs compensations, la réalisation des infrastructures en milieux inondables et la prise en compte du recul du trait de côte.

3/ Concertation avec les communes impactées par le projet et les EPCI : Ce volet est mené depuis le commencement de la concertation continue avec des échanges fréquents (réunions et visites de terrain). Les sujets qui ressortent sont la prise en compte des projets des villes et la minimisation des impacts fonciers.

4/ Concertation avec les professionnels de la canne à sucre et la chambre d'agriculture : Une première visioconférence a pu se tenir en 2024 avec la chargée d'affaires de l'INAO, le chef de projet, un garant et un représentant de l'AOC Martinique pour une présentation du fonctionnement de ce label. Pour la suite, il faudra affiner les consommations nécessaires de parcelles classées.

5/ Concertation avec les organismes gérants les zones d'activité et industrielles : Ce groupe de travail reste à constituer avec des représentants de l'ensemble des zones d'activités riveraines des futurs tracés.

6/ Intégration de pistes cyclables : les plans d'insertion les prévoient en continuité.

7/ Énergie des véhicules : la phase finale de la révision de la PPE de Martinique est à venir ; des essais de véhicules électriques ou à hydrogène sont en cours.

#### **Avis d'acteurs sur le déroulement de la concertation**

Sur la période couverte les réunions publiques ont permis de fournir au public les avancements du projet avec des échanges très nourris et la possibilité de télécharger les supports de présentation sur le site dédié. Lors de ces réunions le temps passé (toujours plus de trois heures) a permis au public de s'exprimer librement et de mettre en avant des arguments pour des variantes. Les échanges ont été l'occasion d'approfondir des points de vue, de clarifier des sujets techniques portés dans certains acteurs.

Les séances de travail avec les établissements scolaires ou l'Université, avec les acteurs privés ayant du foncier aux abords des tracés et avec les collectivités locales sur la période couverte par ce troisième rapport intermédiaire permettent de préciser les informations et plans mis à disposition de tous.

Le garant attend pour la suite que la concertation avec les parties prenantes devienne complètement effective avec la convocation de groupes thématiques et les échanges sur des thèmes tel que l'environnement, les mobilités douces, la consommation de sols agricoles ou classés en AOC rhum.

Le garant établit de manière claire que les démarches mises en place ont permis un droit d'information individuel.

## Les arguments exprimés

Cette phase d'échanges a vu revenir des questions et argumentaires déjà exprimés en concertation préalable : choix d'un prolongement de la desserte Sud, possibilité de scénarios alternatifs sur certains centres-villes.

### La synthèse des arguments

Le garant constate une récurrence assez marquée des préoccupations citoyennes et des riverains autour de problématiques différentes :

- Une demande d'évaluation du TCSP existant qui est en service depuis 2018 pour concevoir dans quelle mesure les objectifs du projet ont été atteints ainsi que connaître les chiffres des estimations de coûts initiales et du coût final
- Une demande de vision de la future organisation des transports au niveau de l'île (actuellement pour certains le réseau ne répond pas aux besoins des personnes isolées des grands axes routiers ou des personnes aux horaires décalés) en termes d'offres multimodales (place accrue espérée du mode maritime) ou de fréquences/amplitudes horaires. La place du maritime revient dans chaque rencontre citoyenne.
- Une interrogation sur le financement espéré au vu du schéma des recettes actuelles du service et des évolutions structurelles des énergies fossiles. Le débat sur la gratuité figure dans le paysage martiniquais.
- Une préoccupation sur des cheminements adaptés au public PMR depuis les stations à venir vers les lieux d'intérêt environnants.

### La suite de la concertation continue

### Les prochaines étapes du projet et de la concertation

L'approbation du programme fin 2024 permet de lancer des études et investigations complémentaires qui alimenteront le début des phases de conception à proprement parler du projet et notamment les diagnostics faune-flore lancés au premier trimestre

2025 pour établir l'état initial de l'environnement et les deux études de circulation pour Fort de France et Le Lamentin sur les quartiers avoisinants les tracés proposés.

La fin du marché du groupement en charge des études de faisabilité est attendue avec des livrables sur la question environnementale suite aux remises des états faune-flore initiaux.

La publication par les porteurs de projet de leur stratégie de concertation sur le site dédié permet au public et partenaires de visualiser les possibilités de participation.

Les dispositifs de concertation devront tenir compte de la période électorale induite par les municipales de 2026 et le courrier du Président du Conseil Exécutif du 16 avril 2025 indique un choix de revenir aux réunions publiques après ces échéances d'autant plus que la production des études faune-flore est indispensable pour débuter la phase conception; pendant ce laps de temps le site dédié continuera son rôle clé avec la parution de nouvelles lettres d'information, la production d'un dépliant listant les caractéristiques de l'opération au stade du programme et des réunions thématiques.

### **Préconisations du garant sur la suite de la concertation continue**

Il conviendrait tout d'abord pour les deux porteurs de projet de remplacer sans trop de délai le chef de projet pour ne pas gêner l'animation de l'équipe projet et s'approprier la documentation produite à ce jour.

Il conviendrait de diffuser vers le grand public les enseignements clés du programmé approuvé fin de 2024 sous une forme pas uniquement numérique et avec un condensé des décisions votées.

Il conviendrait que les communes présentent avec les supports suffisants lors des réunions publiques les aménagements projetés de leur ville en lien avec les nouvelles dessertes pour que les habitants puissent visualiser la future organisation spatiale de leur ville.

Pour les deux villes les plus peuplées de Martinique il conviendrait que les études de circulation s'établissent sur 2025 pour fournir une image la plus fiable possible aux habitants des impacts du passage du TCSP vers Schoelcher et au centre-ville du Lamentin avec les interdictions et les reports de circulation qui vont en découler. Ces

livrables devront être mis à disposition du public puisque recensant les conséquences du projet sur leurs déplacements routiers et piétons.

Pour la suite il conviendrait de mettre en place des débats mobiles pour que d'autres publics viennent comme des jeunes, des scolaires puisque la concertation ne se fait pas simplement dans des lieux fermés.

Cette phase qui s'ouvre va permettre de rentrer dans un état des lieux puis élaboration du projet sur le sujet environnement pour les riverains et les associations environnementales ou de défense du cadre de vie et il conviendrait de systématiquement prévoir des documents de restitution sous forme accessible pour le plus grand nombre (comme les résumés non techniques accompagnant les études d'impacts).

Pour le garant le passage de la phase « programme » doit permettre de débuter les espaces d'échanges pour aborder des sujets transverses, approfondir des sujets techniques qui font débat avec les parties prenantes, offrir un espace où elles peuvent porter leurs propositions aux maîtres d'ouvrage, entendre leurs argumentaires, expliquer le processus projet, sans se substituer à la concertation directe avec les citoyens.

Enfin la publicité autour des réunions publiques pour être plus inclusive pour le futur devra inclure une communication préalable dans la presse écrite pour ne plus être que numérique et aller vers tous les publics et une mobilisation des moyens de communication de partenaires publics comme les communes concernées ou EPCI (avec leurs journaux et réseaux sociaux) sera précieuse.

Le 3 Septembre 2025

**ALONZEAU Jean-Michel**

*Nota : les comptes-rendus des réunions, verbatim, observations reçues sont disponibles sur le site de la concertation*





@debatpublic.fr



@CNDPDebatPubli



Commission  
nationale du débat  
(CNDP)

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France  
T. +33 1 40 81 12 63 -  
[contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)