

4^{ème} Rapport intermédiaire de la concertation continue

Extensions du TCSP de MARTINIQUE

Date de la concertation
Du 01 MAI 2025 au 30 AVRIL 2026

ALONZEAU Jean-Michel

Date de remise du rapport,
le 10 Juillet 2026

Sommaire

Synthèse pour les décideurs et pour le public	4
Préambule	5
• Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	6
• La mission des garants.....	7
Fiche d'identité du projet	8
• Maître d'ouvrage	8
• Contexte du projet	8
• Localisation du projet	8
• Objectifs du projet selon le MO.....	9
• Caractéristiques principales.....	9
• Coût.....	10
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou de la concertation préalable.....	11
• Engagement du responsable de projet.....	11
Actualités liées au projet et évolution(s).....	13
• Les rencontres techniques entre équipe projet et services municipaux.....	13
• Le programme approuvé par les maîtres d'ouvrage.....	13
• Le rôle de la SPL sur la desserte OUEST.....	13
• Les études et marchés lancés.....	14
• Le sujet des sources de financement.....	18
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?.....	19
• Les éléments de communication à destination du public.....	19
• Le suivi des engagements du porteur de projet.....	20
• Avis du garant sur le déroulement de la concertation.....	21
Les arguments exprimés.....	23
• Les prochaines étapes du projet et de la concertation.....	23
• Préconisations du garant sur la suite de la concertation continue.....	23
Liste des annexes	

Synthèse pour les décideurs et pour le public

La concertation continue a connu la phase d'adoption du programme des extensions en novembre 2024 avec une priorité votée sur la desserte Ouest entre Fort de France et Schoelcher. Aucune réunion publique n'a eu lieu pour la période couverte par ce bilan du fait de la neutralisation due aux élections municipales et dans l'attente des informations issues des premiers marchés de conception et de diagnostic. La population pourra prendre connaissance le moment venu des avancées des études de conception et formuler ses observations.

Le projet est 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°4 du garant, couvrant la période de MAI 2025 à AVRIL 2026. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des éléments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations du garant 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 les porteurs du projet à savoir 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 ; puis démission de Monsieur BALLAN en 2025
- 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 pris 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 publique 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 assumera le suivi 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 Huit 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 :

1. 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 kilomètres de trajet
 - 8 stations dont
 - 1 terminus
 - 2 Pôles d'échange multimodaux ou PEM équipés de P+R (dont 1 existant)
2. 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 kilomètres de trajet
 - 8 stations dont
 - 2 PEM équipés de P+R (dont 1 existant)
 - 4 P+R

3. Extension Ouest : Pointe Simon – Ravine Touza. Les études concernent l'extension Ouest jusqu'à Schœlcher (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 kilomètres de trajet
- 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 Euros
Sud	318 180 000 Euros
Ouest	96 430 000 Euros
Pour un total de	524 120 000 Euros

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite 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 :

Large concertation avec l'ensemble des acteurs et partenaires :

a) Avec les associations de défenses de l'environnement (débutée au commencement de la concertation continue)

Les représentants de plusieurs associations de défense de l'environnement en Martinique, doivent être en plus des invitations aux réunions publiques mises en groupe de travail sur les sujets de consommation des espaces ENAF, les solutions d'implantations dans les zones inondables ainsi que les compensations obligatoires à apporter.

Les porteurs de projet s'engagent toujours à poursuivre et renforcer cette démarche durant la concertation continue, notamment pour donner suite à la remise des états initiaux faune-flore. Le garant suivra un certain nombre d'ateliers et en veillant à la production de comptes-rendus sur les contributions, interrogations et propositions des entités associées pour communication au grand public.

b) Avec les communes impactées par le projet et les EPCI

- La CTM et Martinique Transport s'engagent à travailler étroitement avec les EPCI et les communes concernées sur de nombreux sujets. Le projet des Extensions du TCSP sera donc 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.

c) Avec les professionnels de la canne à sucre et la chambre d'agriculture

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 les impacts sur les parcelles ayant un classement en AOC Rhum.

d) Avec les organismes gérants les zones d'activité et industrielles

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.

e) Intégration de pistes cyclables

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.

f) Énergie des véhicules

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.

Actualités liées au projet et évolution(s).

Les rencontres techniques entre équipe projet et services municipaux

Les porteurs de projet sur la période couverte par ce rapport, continuent de travailler sur différents sujets avec les services des villes concernés, pour mettre en application les orientations votées au programme.

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 2024 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 Schoëlcher. 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 kilomètres.

Ce programme prend en compte les retours de la concertation préalable et ceux 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.

Le rôle de la SPL sur la desserte OUEST

Cette société qui est l'un des satellites de la Collectivité territoriale de Martinique par délibération du 23 et 24 juin 2025 reçoit délégation pour assurer le suivi des études et travaux pour la desserte dite Ouest.

La Société Publique Locale Mobilité Martinik intervient en qualité de maître d'ouvrage délégué, en application d'une convention de mandat conclue conformément aux dispositions des articles L.2422-1 et L.2422-5 à L.2422-11 du Code de la commande publique.

Une délibération référencée 25-124-1 des 23 et 24 juin 2025 confie à cette entité un mandat de réalisation pour la branche Ouest hors acquisitions du foncier et du matériel roulant et détaille les tranches fermes et optionnelles.

Sur la période couverte par ce rapport intermédiaire, cet intervenant a procédé au lancement de trois appels d'offres d'assistance à maîtrise d'ouvrage au premier trimestre de 2026.

Les études et marchés lancés LES ETUDES DE MARCHES LANCES

Un certain nombre de marchés sont passés sur le délai couvert par ce quatrième rapport intermédiaire :

- le marché d'études de l'état initial de l'environnement avec un appel d'offres en 2025 a démarré le 16 octobre dernier.

Le marché en cours regroupe la réalisation des inventaires et la caractérisation du milieu naturel pour adapter le projet au fonctionnement des écosystèmes traversés grâce à l'identification des enjeux écologiques à prendre en considération, l'identification des espèces ou habitats présents, protégés ou rares, des analyses sur les impacts du projet sur les espèces faunistiques, floristiques et les habitats naturels et une évaluation des continuités écologiques. Les prestations incluent également 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.

Dans le respect des normes s'appliquant à ces prestations le marché se déroule sur les deux types de saisons du territoire avec des phases comme la délimitation précise des aires d'études, les inventaires des habitats naturels et de la flore et ceux de la faune de tous les milieux concernés, y compris des sols, les analyses des impacts du projet vis-à-

vis des milieux naturels (destruction, dérangement, modification du milieu ou des écoulements, effet d'emprise) et des propositions de mesures d'évitement et de réduction. Éventuellement en cas de découvertes d'espèces protégées sur le périmètre d'études, le prestataire doit un dossier de demande de dérogations puis une assistance aux maîtres d'ouvrage lors de l'instruction du dossier auprès du CNPN.

Les interventions sur le terrain doivent s'étaler sur la saison sèche dite « carême » de février à avril ainsi que la saison plus chaude et humide, dite « hivernage » de juillet à octobre.

Le marché comprend bien une identification et une cartographie des Espèces Exotiques Envahissantes (EEE) et des diagnostics hydrobiologiques (poissons, crustacés) et hydromorphologiques (nature, largeur et sinuosité du lit mineur ; nature, hauteur et pente des Berges).

Le garant de la CNDP veillera à ce que les enseignements de ce marché faisant l'objet de livrables soient pour leurs éléments principaux communiqués au public et aux parties prenantes.

L'équipe projet doit de plus lancer un marché d'études de circulation sur Fort de France et le Lamentin suites aux demandes des édilités de ces deux villes pour une évaluation des impacts des futurs changements induits sur les déplacements des citoyennes et citoyens. A la date du présent rapport le cahier des charges n'était pas finalisé.

Le début de l'année 2026 a vu la SPL Martinik Mobilités mettre en ligne trois marchés de prestations intellectuelles pour la desserte Ouest à savoir :

- 1) Un marché d'assistance technique** (appel d'offres lancé le 8 janvier 2026) nécessaire à la conduite, au pilotage et au suivi de l'opération où le titulaire intervient en qualité de conseil technique du maître d'ouvrage délégué, afin de l'assister dans les prises de décisions et dans la conduite opérationnelle de l'opération, notamment pour :

- ✓ Le suivi et la coordination des procédures nécessaires à la réalisation de l'opération ;
- ✓ L'assistance à la conduite et au pilotage du projet, y compris la coordination des différents intervenants ;
- ✓ L'accompagnement du maître d'ouvrage délégué dans le suivi de l'exécution des marchés, et notamment du marché de maîtrise d'œuvre ;
- ✓ L'appui technique relatif aux composantes du système de transport, dans la limite d'un rôle de conseil, à l'exclusion de toute mission de maîtrise d'œuvre ou de conception.

Entre autres missions, le prestataire retenu devra analyser la conformité des choix techniques proposés (infrastructures, insertion, stations, pôles d'échanges, etc.) avec les objectifs du projet TCSP/BHNS et les performances attendues du système de transport ou fournir des avis et conseils sur les interfaces entre infrastructures, matériels roulants, équipements et système d'exploitation (fréquences, temps de parcours, exploitabilité, organisation des terminus, etc.).

2) Un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) Juridique et Financière (appel d'offres lancé le 7 janvier 2026) qui comprend :

a) Les prestations juridiques

- ✓ L'appui juridique à la prise de décision du représentant du pouvoir adjudicateur tout au long de l'opération, incluant l'identification, l'analyse et la maîtrise des risques juridiques et contractuels ;
- ✓ L'assistance au choix, à la structuration et à la mise en œuvre de schémas de contractualisation et d'organisations juridiques adaptés aux objectifs et contraintes de l'opération ;
- ✓ L'analyse, la structuration et la sécurisation de montages juridiques et contractuels complexes tenant compte des contraintes institutionnelles, réglementaires, financières et opérationnelles.

b) Les prestations financières

- ✓ L'appui à la prise de décision financière du représentant du pouvoir adjudicateur et à l'analyse des impacts économiques et budgétaires des évolutions du projet ;
- ✓ L'élaboration, l'actualisation et l'analyse de scénarios financiers et d'outils d'aide à la décision relatifs à la soutenabilité économique et budgétaire de l'opération ;
- ✓ La conception, l'analyse et l'optimisation de montages financiers complexes et de schémas de financement pluriannuels

Entre autres missions, le titulaire aura en charge de réaliser une analyse comparative des différents schémas contractuels envisageables pour la réalisation du projet (marchés publics, marchés de partenariat, conception-réalisation, concessions, montages mixtes, sociétés de projet, etc.), en évaluant pour chacun d'eux les incidences juridiques, financières et organisationnelles.

Cette analyse vise à fournir à la CTM une aide à la décision claire et argumentée, afin de retenir le montage le plus adapté, conciliant sécurité juridique, efficacité économique et maîtrise des risques.

- c) Un marché de maîtrise d'œuvre (appel d'offres lancé le 28 janvier 2026) pour la nouvelle ligne de BHNS reliant le centre-ville de Fort-de-France au secteur de Ravine Touza à Schœlcher. Ces prestations incluent la requalification de la voirie littorale desservant le centre-ville de Fort-de-France, la réorganisation de la circulation routière en 2x1 voie continue et la création d'une continuité cyclable avec des pistes cyclables bidirectionnelles, des voies vertes, des voiries à circulation apaisée de type vélo-rue, des bandes cyclables, ainsi que des zones de circulation apaisée de type zone 30. Également dans le périmètre du marché figurent des réalisations d'ouvrages et aménagements annexes nécessaires à la mise en œuvre du projet, tels que des élargissements d'ouvrages d'art, des ouvrages d'art, des passerelles, des murs de soutènement,

Des équipements plus importants projetés en complément des voies à créer ou requalifier incluent :

- ✓ un nouveau Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) au quartier Madiana, destiné à structurer les correspondances entre les différents modes de transport ;

- ✓ Deux parcs-relais (P+R) implantés dans les quartiers de Madiana et de Ravine Touza, offrant une capacité globale d'environ 450 places ;
- ✓ Dix (10) stations de BHNS, réparties le long de l'itinéraire et assurant une desserte des quartiers et des principaux pôles d'activités à proximité du tracé.

[Le sujet des sources de financement](#)

Ce sujet vient en actualité puisque la Collectivité Territoriale de Martinique acte sur deux plénières des plans de financements prévisionnels partiels pour les extensions SUD et EST :

- a) Pour le SUD pour les interventions sur la portion entre Génipa et Rivière Salée.
- b) Pour l'EST pour la liaison entre les pôles d'échanges multimodaux de MAHAULT et d'UNION.

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

La période couverte par ce rapport a connu une absence de réunions publiques du fait des élections municipales et la poursuite des séances de travail entre l'équipe projet et les services de certaines communes.

Le garant avait transmis aux deux maîtres d'ouvrage la décision de la CNDP du 5 Mars 2025. Cette correspondance interrogeait également sur la planification de rencontres publiques sur l'année 2025 et la réponse de la CTM du 16 Avril 2025 indiquait 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.

Les éléments de communication à destination du public

Sur la période prise en compte par le présent rapport les porteurs de projet mènent une refonte graphique du site dédié et continuent la diffusion sur ce dernier de documentations à jour comme les délibérations et un dépliant élaboré contenant les caractéristiques des extensions au stade du programme avec les contenus suivants :

- La délibération référencée 25-369-1 prise en plénière du 2 décembre 2025 qui traite pour l'extension Sud de son plan de financement prévisionnel
- La délibération référencée 26-30-1 prise en plénière du 29 janvier 2026 qui traite pour l'extension Est de son plan de financement prévisionnel
- La délibération référencée 25-124-1 prise en plénière des 23 et 24 juin 2025 qui traite de la convention de mandat passé avec la SPL Mobilités Martinik pour l'extension Ouest avec le détail des missions prévues sur la tranche ferme et optionnelle
- Le dépliant de 8 pages regroupant les informations clés à la phase programme avec les objectifs, les trois tracés, le coût et un planning

Le site dédié est toujours accessible ici : <https://www.extensions-tcsp-martinique.mq> avec une redirection depuis l'URL initial et aucun dysfonctionnement majeur n'a été constaté.

Le suivi des engagements du porteur de projet

- ***Mettre en place une gouvernance adaptée au projet :***

Le garant note la mise en place d'une équipe projet début 2024 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.

- ***Concertation avec les associations de défenses de l'environnement :***

Ce point au-delà de la participation de ces dernières à toutes les réunions publiques de la concertation continue va entrer dans une autre phase avec les livrables du marché des états initiaux faune et flore. La constitution du groupe de travail permettra de traiter notamment de sujets tel que la consommation des sols de type ENAF, les contraintes des protections environnementales applicables sur le foncier des tracés, les impacts attendus du projet et leurs compensations, la réalisation des infrastructures en milieux inondables et la prise en compte du recul du trait de côte.

- ***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.

- ***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.

- ***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.

- ***Intégration de pistes cyclables :***

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. Il a fait l'objet de rencontres avec certaines communes porteuses de projets de voies cyclables pour une mise en cohérence des trajets.

Les plans d'insertion les prévoient en continuité à ce stade de rendu.

Les réflexions avec les projets communaux de trajets en vélo existent et se poursuivent.

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 par l'autorité organisatrice des transports.

Avis du garant sur le déroulement de la concertation

Sur la période couverte le porteur de projet n'a pas souhaité organiser de réunions publiques du fait de la période électorale et de l'absence de données nouvelles puisque les premiers marchés sur la période du rapport sont soit en début de réalisation ou en cours d'appel d'offres.

Le garant attend pour la suite que la livraison de diagnostic ou esquisses de conception permette de démarrer la concertation avec les parties prenantes avec la constitution 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 entre autres.

Le garant confirme la disponibilité du site dédié à cette concertation sur la période couverte par ce quatrième rapport et la mise à jour de la documentation au vu de l'avancement des actions de l'équipe projet (un dépliant résumant le programme et les dernières délibérations prises).

Le garant n'a reçu sur la période aucun message par courrier électronique émanant de citoyens.

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

Les arguments exprimés

Cette période couverte par ce document n'a pas connu de réunions publiques (pour les raisons indiquées dans d'autres rubriques) et aucune sollicitation écrite du public au niveau des maîtres d'ouvrage ou du garant.

Les précédents arguments nécessitent un avancement des études de diagnostic ou de conception pour des retours complets au public.

Les prochaines étapes du projet et de la concertation

L'approbation du programme fin 2024 a permis 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 en fin 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 par suite des remises des états faune-flore initiaux.

Les dispositifs de concertation devront tenir compte de la période électorale en 2028 de la CTM maître d'ouvrage et de la neutralisation de communication réglementaire.

Le site dédié continuera son rôle clé avec la parution de nouvelles lettres d'information et des documents issus des marchés en cours (état initial de l'environnement, études de maîtrise d'œuvre pour la branche Ouest) du programme.

Préconisations du garant sur la suite de la concertation continue

La période à venir verra la livraison des premières données environnementales issues de l'état initial de la faune et de la flore du périmètre du projet et le début de trois marchés de prestataires intellectuels sur le trajet prioritaire de Fort de France à Schoelcher.

Il conviendra donc que les porteurs de projet présentent avec les supports suffisants lors des réunions publiques et sur le site dédié les enseignements majeurs de leurs travaux.

Le garant veillera particulièrement à la forme du rendu de ces études pour une compréhension optimale par tous les citoyens des termes techniques.

Le rendu des études de maîtrise d'œuvre va revêtir une importance particulière puisque devant produire des schémas et plans avec un niveau de précision et de légende suffisant pour que les habitants puissent visualiser la future circulation dans leur ville.

Pour les deux villes les plus peuplées de Martinique, le garant veillera au meilleur partage des résultats des études de circulation 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 circulations 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 ou les usagers des transports en commun puisque la concertation ne se fait pas simplement dans des lieux fermés.

La présentation du projet au stade programme aux associations d'usagers de transports en commun de l'île est souhaitable au vu de leur connaissance du secteur.

Cette phase qui s'ouvre va permettre de rentrer dans un état des lieux puis d'élaboration du projet sur la desserte prioritaire de l'Ouest.

Ainsi la livraison de différents diagnostics doit permettre de débiter 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, sans se substituer à la concertation directe avec les citoyens.

Le garant recommande une présentation des extensions aux deux nouveaux exécutifs des villes du Robert et de Schoelcher pour indiquer les impacts repérés au stade du programme et entendre les projets de ces deux mandatures qui viendraient à proximité des tracés.

Enfin le garant recommande pour les prochaines réunions publiques d'inclure une communication préalable dans la presse écrite plus marquée en plus du numérique et de solliciter systématiquement une mobilisation des moyens de communication des partenaires publics comme les communes concernées ou EPCI (avec leurs journaux et réseaux sociaux).

Le 10 juillet 2026

ALONZEAU Jean-Michel