

**cndp** Commission nationale  
du **débat public**

## BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L. 121-8

### Extensions du TCSP de Martinique

Du 1<sup>er</sup> mars au 31 mai 2021

Jean-Michel Alonzeau  
Etienne Ballan  
Francine Fleret  
Patrick Neraulius

garant.e.s  
Désigné.e.s par la Commission nationale  
du débat public

Remise du rapport, le 30 juin 2021

# **Bilan de la concertation**

## **Extensions du TCSP de Martinique**

1<sup>er</sup> MARS – 31 MAI 2021

# SOMMAIRE

<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>4</b>
<b>SYNTHESE.....</b>	<b>4</b>
Les enseignements clefs de la concertation.....	4
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
Le projet objet de la concertation.....	5
La saisine de la CNDP.....	6
Garantir le droit à l’information et à la participation.....	8
<b>LE TRAVAIL PREPARATOIRE DES GARANT.E.S .....</b>	<b>9</b>
Les résultats de l’étude de contexte .....	9
L’élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d’information, de mobilisation et de participation .....	9
<b>AVIS SUR le DEROULEMENT DE LA CONCERTATION.....</b>	<b>11</b>
Le droit à l’information a-t-il été effectif ?.....	11
Le droit à la participation a-t-il été effectif ? .....	11
<b>SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES .....</b>	<b>14</b>
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation .....	14
Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant).....	18
<b>DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AUX RESPONSABLES DU PROJET .....</b>	<b>19</b>
Précisions à apporter de la part des responsables du projet.....	19
Recommandations des garant.e aux porteurs de projet pour garantir le droit à l’information et à la participation du public suite à cette concertation, et jusqu’à l’ouverture de l’enquête publique .....	19
<b>LISTE DES ANNEXES .....</b>	<b>21</b>

## AVANT-PROPOS

*Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 30 juin 2021 sous format PDF non modifiable aux porteurs du projet, la Collectivité territoriale de Martinique et Martinique Transport, responsables du projet pour publication sans délai par leurs soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <http://www.extensions-tcsp.com>.*

*Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.*

*Les responsables du projet publieront de leur côté sous deux mois leur réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par leurs soins (R.121-24 CE).*

## SYNTHESE

### Les enseignements clefs de la concertation

La concertation sur les extensions du TCSP de Martinique s'est déroulée sur une période de trois mois entre mars et mai 2021, dans un contexte délicat marqué par l'aggravation de la situation sanitaire liée au COVID-19 en Martinique, et la préparation des élections territoriales des 20 et 27 juin 2021. La durée de 3 mois, justifiée par les multiples enjeux de ce projet, a été primordiale pour permettre une participation effective dans ce contexte de pandémie. Cette participation, malgré des moyens d'information importants, est restée modeste numériquement, mais de qualité.

Cette concertation a permis d'opérer une première rencontre entre un projet relativement technique, porté par des objectifs de report modal assez clairs, avec la réalité du territoire traversé. A cette occasion, l'objet TCSP a été questionné dans ses fonctionnalités, notamment le nombre de voies laissées aux voitures et la part faite aux modes doux. Il a été également questionné sur ses impacts sur le territoire, notamment urbains, et sa compatibilité avec les projets urbains portés par les différentes collectivités locales. La présence de l'Etat à toutes les réunions a également permis d'enrichir le débat sur la politique publique de mobilité qu'il encourage de façon plus globale notamment depuis l'entrée en vigueur de la loi sur les mobilités de 2019.

Enfin, on peut considérer que la procédure a permis de mettre en évidence les nombreux partenariats et collaborations que les porteurs de projet devront nouer et approfondir au vu des impacts sur l'île de ce projet structurant.

# INTRODUCTION

## Le projet objet de la concertation

Le projet est constitué de 3 extensions connectées aux deux lignes de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) déjà en service en Martinique depuis 2018 :

- A l'est : une branche jusqu'au Robert via Le Lamentin (12,8 km)
- Au sud : une branche jusqu'à Rivière-Salée (9,3 km)
- A l'ouest : une branche jusque Schoelcher depuis le centre de Fort-de-France, pour laquelle deux options sont considérées :
  - Si elle est routière, cette branche est longue de 4 km.
  - Si elle est aérienne (par câble), cette branche totalise une longueur de 10 km.

## Le mode de transport

- Les extensions Est et Sud seront exploitées en TCSP de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).
- L'extension vers Schoelcher dite extension Ouest sera exploitée soit en BHNS soit en Transport par câble aérien : ces deux options sont portées à la concertation.

## Le niveau de service prévu

- Les extensions en BHNS bénéficieront d'une desserte toutes les 10min aux heures de pointe avec une large amplitude de service (5h le matin à 20h le soir et plus tard le week-end)
- Dans le cas du système de Transport par câble envisagé, un départ de cabine est possible jusqu'à toutes les 2 minutes vers Schoelcher

## L'intermodalité

- Les réseaux interurbains et urbains de Martinique seront réorganisés pour favoriser le rabattement et les correspondances avec le TCSP dans de nouveaux pôles d'échanges multimodaux associant TCSP et gare routière urbaine et interurbaine à Gaschette à l'Est, Rivière-Salée au Sud et Madiana à l'Ouest.
- Ces parcs-relais seront équipés pour accueillir les voitures mais également les vélos dans les zones où celui-ci pourrait être utilisé en rabattement sur le TCSP.

## Les temps de parcours prévisionnels :

- A l'Est, 29 min entre Le Robert et Mahault via le centre-ville du Lamentin
- Au Sud, 16 min entre Rivière-Salée et Carrère
- A l'Ouest, 14 min entre Schoelcher et Pointe-Simon en BHNS / entre 22 et 26min entre Fond-Bernier et Pointe Simon en transport par câble et env. 6-7min entre Terreville et Madiana et entre Cluny et Madiana

## Les coûts et le planning

- Coûts globaux : entre 500 et 600 M€ (*Hors matériel roulant BHNS*)
- Une mise en service échelonnée à partir de 2027
  
- Responsable du projet/ plan/ programme et décideurs impliqués

Les porteurs de projet sont la Collectivité territoriale de Martinique et l'autorité organisatrice des transports unique (AOTU) Martinique Transport.

- Contexte du projet

Le projet des extensions du TCSP constitue un projet stratégique majeur pour l'ensemble de l'île puisqu'impactant les trois territoires des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sur le thème des mobilités.

Le TCSP constitue une des réponses à la démarche de modernisation des transports collectifs, modernisation engagée avec des nouvelles infrastructures et une nouvelle organisation. Ainsi le 13 Août 2018 deux lignes de BHNS circulant sur des voies réservées ont été mises en service, reliant la Pointe Simon à Carrère et à la Place Mahault et desservant, outre le centre-ville de la capitale, les zones d'activités et commerciales entre les deux plus grandes agglomérations de Martinique.

Les deux lignes exploitées actuellement couvrent quatorze kilomètres avec 18 stations y compris celles des 3 terminus et deux pôles d'échanges multimodaux.

Le projet consiste en trois extensions vers l'EST, l'OUEST et le SUD avec créations de voies dédiées, et pour l'OUEST une alternative consistant à créer une desserte par câble.

Au-delà de l'augmentation de l'offre en transport collectif ce dossier s'inscrit pleinement dans les questions de transition énergétique qui font partie des sujets de plus en plus importants dans le monde et donc à la Martinique avec des textes réglementaires de plus en plus coercitifs pour les pouvoirs publics. La loi de 2019 indique notamment une fin des ventes de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2040, le déploiement de la recharge électrique ou encore le développement des zones à faibles émissions.

- Calendrier du projet

Le calendrier du projet n'est pas établi avec précision, mais le dossier de saisine mentionne une déclaration d'utilité publique pour 2021 ou 2022. La CTM envisage cependant sa réalisation au cours du prochain mandat, soit après les élections Territoriales de 2021.

## La saisine de la CNDP

- Décision d'organiser une concertation

Par décision lors de la séance plénière du 6 novembre 2019, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L121-8 du code de l'environnement et a désigné Madame Francine Fleret et Messieurs Patrick Neraulius et Etienne Ballan, comme garant.e.s de la concertation, « considérant que :

- ce projet comporte des enjeux socio-économiques et environnementaux locaux importants,
- le projet est à un stade d'avancement qui permet de pleinement débattre avec le public de son opportunité, de ses alternatives, de ses enjeux socio-économiques et de ses impacts environnementaux »

Lors de sa séance plénière du 7 octobre 2020, la CNDP a nommé Monsieur Jean-Michel Alonzeau comme garant de la concertation.

- Contexte de la concertation

Cette concertation préalable représente le premier exercice d'une procédure relevant de la CNDP en Martinique. Elle intervient après que les premières études techniques de faisabilité aient été réalisées, principalement par le groupement ayant comme mandataire le bureau d'études Systra pour la partie terrestre, et par le bureau d'études EGIS Rail pour la partie aérienne (câble). C'est sur ce dossier d'étude que l'essentiel des informations techniques présentées en concertation ont été basées, et que le dossier de concertation a été réalisé.

Pour autant, cette concertation a subi un contexte très perturbé. En effet, la saisine de la CNDP a eu lieu en octobre 2019, et la concertation a débuté en mars 2021, soit un délai total de 16 mois. La préparation de cette concertation a ainsi connu plusieurs vicissitudes :

- Le COVID 19 : le premier confinement a ralenti le travail et suspendu les délais administratifs. Ensuite, les garants et le maître d'ouvrage ont présenté le dossier et les modalités à la CNDP qui les a approuvées en octobre 2020. Le second confinement décidé à la fin octobre 2020 a conduit le maître d'ouvrage à reporter le démarrage de la concertation à une date ultérieure. Lorsque cette concertation a pu enfin démarrer, le troisième confinement en a modifié sensiblement les modalités, en particulier du fait des interdictions d'accès aux établissements recevant du public et du couvre-feu instauré à 19 heures.
- Le changement d'équipe au sein de la maîtrise d'ouvrage : le départ du chef de projet en décembre 2020 a entraîné également des perturbations dans le suivi du projet et le lancement de la concertation. Les équipes de la CTM ont dû s'adapter pour couvrir le sujet, et se sont largement appuyées sur leurs AMOs qui ont assuré la continuité du travail sur le projet.
- Les élections territoriales : au moment de finalement pouvoir lancer cette concertation, le calendrier électoral fixé par le gouvernement a positionné les élections en juin 2021. Il a été envisagé de décaler encore le début de la concertation, mais aucun élément n'empêche la tenue d'une concertation en période électorale, et les garants ont estimé que la concertation pouvait se tenir. Ils ont donc établi certaines règles précises pour éviter la confusion : le bilan de la concertation est rendu après les élections, et les réunions publiques sont ouvertes aux élus, mais les élus de la CTM sont invités à ne pas s'exprimer pendant ces réunions, et à ne pas en faire d'usage politique. Cette règle a été totalement respectée par les élus de la CTM, et globalement aucune difficulté majeure n'a émergé sur ce risque de confusion entre réunions de concertation et réunions de campagne électorale.

Si l'on peut considérer comme inhabituel de mener une concertation sur un projet de ce type en fin de mandat, les garants jugent que la CTM et Martinique Transport en avaient la possibilité, et le projet existant avant la dernière année dudit mandat, la concertation ne peut être jugée comme une procédure utilisée à des fins électorales.

## Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- Le rôle des garant.e.s

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les public concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation continue est mise en place jusqu'à l'enquête publique, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.



## LE TRAVAIL PREPARATOIRE DES GARANT.E.S

### Les résultats de l'étude de contexte

Les garants n'ont pas mené d'étude de contexte à proprement parler, principalement du fait qu'étant basés en Guadeloupe et dans l'Hexagone, ils n'ont pas pu se déplacer aisément, et surtout pas après mars 2020 et le début de la pandémie de Covid-19. Deux garants ont rencontré les maîtres d'ouvrage en janvier 2020, puis le travail s'est tenu exclusivement en distanciel. A l'approche de la concertation les garants se sont rapprochés des services de l'Etat, pour les informer et les associer le plus étroitement possible aux rencontres de la concertation.

### L'élaboration du dispositif de concertation :

L'élaboration du dispositif de concertation a eu lieu principalement au printemps et à la rentrée 2020. C'est le fruit d'une collaboration étroite entre les garants, qui ont pu proposer l'architecture globale et les modalités plus précises de la concertation, et les maîtres d'ouvrage et leurs AMOs, qui ont globalement accueilli ces propositions favorablement, et ont adapté les solutions techniques pour permettre leurs mises en œuvre.

- Les recommandations des garant.e.s concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation
  - La durée de la concertation :

Les garants ont exigé que la concertation puisse durer le temps maximum possible, soit trois mois, du fait que le projet concerne en fait trois extensions sur trois territoires distincts, et qu'en même temps il interroge l'aménagement du territoire de tout le Sud de l'île, le plus peuplé. De plus, les questions de mobilité apparaissent fortement complexes, et concernent le grand public en général, usager des infrastructures de transport. Au vu de ces enjeux, les garants ont maintenu cette exigence de durée, y compris lorsque les conditions sanitaires ou le calendrier électoral auraient pu inciter à réduire cette durée.

- La lisibilité du dossier de concertation :

De nombreux échanges ont eu lieu au printemps et été 2020 afin d'élaborer le dossier de concertation. Les éléments proposés par le maître d'ouvrage étaient principalement issus des études techniques, et les garants ont demandé une restructuration du plan et une évolution de l'écriture vers une vulgarisation plus forte des éléments techniques.

- Des échanges en présentiel autant que possible, et dans des salles bien situées :

La préparation a été marquée par des difficultés à trouver des salles adaptées à la participation du public. Pour des raisons de dialogue politique difficile entre la CTM et certaines communes, les salles communales n'ont pas toujours été recherchées. Les garants ont insisté au contraire pour que les salles soient au plus près des densités de population, en zone urbaine comme péri-urbaine. Les garants ont également insisté pour maintenir le plus possible de réunions en présentiel jusqu'en mars 2021 compris. Le rebond de l'épidémie et les décisions préfectorales conséquentes ont obligé à mener cependant les réunions thématiques et de synthèse en distanciel.

- Des moyens de communication complets et adressés au grand public :

Les garants ont été très attentifs à la couverture médiatique et aux moyens déployés par les porteurs de projet pour informer le grand public. De ce point de vue, l'usage des réseaux sociaux, de l'affichage, des médias audio-visuels a été satisfaisante.

- La prise en compte des recommandations par le/la responsable du projet

Come indiqué plus haut, les modalités de la concertation ont été largement proposées par les garants, et validées par le maître d'ouvrage. L'ensemble des recommandations ou presque ont été mises en œuvre.

- Le dispositif de concertation :

Pour permettre une information complète des citoyens plusieurs éléments ont été mis en œuvre, tels que :

- Distribution de 50 000 flyers dans les boîtes aux lettres,
- Création d'un site dédiée donnant accès aux planning des rencontres, à la documentation présentant le projet, à un forum et aux comptes-rendus et enregistrements sonores de tous les épisodes d'échanges avec le public,
- Campagnes d'envoi de SMS de rappel des dates et horaires des webinaires et réunions en présentiel,
- Création de pages sur certains réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn, Calameo),
- Publications dans la presse écrite locale,
- Diffusions de spots sur les radios et télévisions locales.

La participation du public a été structurée autour de trois phases : Les trois phases de la concertation :

- Phase 1 : les réunions locales :

En Mars six réunions en présentiel sur l'ensemble des communes concernées par les extensions, à raison de deux réunions par extension. Ces réunions de proximité, au plus près des territoires, ont été organisées en présentiel, avec en moyenne une trentaine de personnes.

- Phase 2 : les réunions thématiques :

Fin Avril et sur la première semaine de Mai six webinaires thématiques ont été organisés, les conditions sanitaires ne permettant plus des réunions en présentiel. Trois séances présentaient un focus sur des thèmes liés au projet tel que les impacts sur l'environnement, les améliorations de la mobilité et les impacts du projet sur l'aménagement du territoire. Les trois autres séances étaient chacune organisée sur une extension, présentant les enjeux locaux, les points d'intérêt desservis, les spécificités de chaque ligne avec les plans d'insertion issus des études de faisabilité.

- Phase 3 : les réunions de synthèse :

Fin Mai trois webinaires de synthèse ont été organisés à nouveau sur chacun des trois territoires concernés, où sont apparus les premiers éléments de réponse des porteurs de projet.

## AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programme qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

### Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le dossier de concertation a été largement travaillé et repris au cours d'échanges avec les garants. *In fine*, il fournit une information complète et sincère sur le projet, même si quelques éléments auraient pu être un peu plus développés, notamment le budget du projet.

Au cours de la concertation, les éléments portés à connaissance du public ont connu un accroissement continu avec pendant la première phase la remise à chaque participant d'une du dossier de concertation, ainsi que l'envoi aux mairies concernés de cinquante exemplaires.

Les garants ont suite à la première phase fait une demande de dépôt sur le site dédié de documents évoqués lors des réunions publiques en présentiel à savoir :

- Les deux rapports de pré-programme pour l'opportunité de création de voies en site propre jusqu'à Trinité, Schoelcher et Sainte-Luce
- L'étude de faisabilité d'un mode de transport par câble aérien entre Fort de France et Schoelcher (extension Ouest)
- Les trois études d'insertion des voies sur le Sud, l'Est et l'Ouest

Pour les réunions thématiques, enfin, les porteurs de projet ont enrichi leurs présentations avec des éléments plus précis et chiffrés sur la plupart des sujets.

### Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

La mobilisation du public est restée modeste au regard de l'importance du projet, dans une période marquée par de fortes contraintes sanitaires et une période pré-électorale malgré une communication multiformes avec une utilisation notable des réseaux sociaux.

Cependant toutes sortes de moyens d'information étaient mis à disposition du public déjà sur le contenu du projet, sur le contenu des quinze séances de présentation (avec leur contenu mis en ligne au plus tôt sur le site dédié).

Les porteurs de projet sur la seconde partie de réunions ont bien fait l'envoi d'invitations à plusieurs interlocuteurs tels que les associations agréées de défense de l'environnement, les collectivités locales, les chambres consulaires, les syndicats du domaine des transports et des acteurs économiques.

Les mesures préfectorales restreignant les rassemblements sur l'espace public ont mis fin à la volonté de débats mobiles qui étaient programmés autour des gares routières.

La durée de 3 mois et les dates de la concertation ont été suffisantes et adaptées par rapport aux épisodes successifs d'évolution de la pandémie sur ce début d'année 2021 en Martinique.

Le site participatif a été régulièrement adapté et enrichi et une attention particulière a été apportée aux réponses à donner aux questions du forum.

La participation s'est traduite notamment par le retour de 4 correspondances aux garants versées au dossier pour réponses et prises en considération par les porteurs de projet, émanant de :

- La ville du Lamentin
- La communauté d'agglomération de l'espace Sud (CAESM)
- Le groupe Bernard HAYOT
- Un collectif d'habitants de la ville de SCHOELCHER

### **Les dispositifs d'échanges :**

Les différents publics ont disposé d'informations claires et adaptées pour leur permettre de participer avec une demande des garants pour enrichir l'espace documentation sur le site dédié. Les réunions en présentiel ont fait apparaître de réels échanges d'arguments tout à fait pertinents et les responsables du projet ont répondu aux questions ou observations et se sont montrés accessibles.

Les élus étaient absents du fait de la période pré-électorale, mais les techniciens ont pu fournir les informations et réponses aux questions du public.

Les formats d'échange étaient adaptés pour un échange d'arguments et la remontée d'interrogations notamment sur le forum du site dédié.

Le dispositif a permis de faire surgir une liste fournie de sujets durant la concertation, enrichissant la réflexion des porteurs de projet et de leurs prestataires sur les études de faisabilité ouvrant ainsi des champs de réflexions pour la suite des études pré-opérationnelles et permettant d'entrevoir les collaborations institutionnelles à organiser.

### **Les intervenants :**

Les garant.e.s estiment que les porteurs du projet et leurs AMOs ont été présents et transparents durant la concertation, offrant un niveau satisfaisant de réponses aux questions et manifestant leur profonde connaissance du projet.

L'équipe de garants a souhaité solliciter plusieurs acteurs en plus des porteurs du projet et de l'Etat représenté par la DEAL, comme des associations de défense de l'environnement, des collectivités locales concernés comme les communes et les trois établissements de coopération intercommunale de l'île, les chambres consulaires, les syndicats œuvrant dans le champ du transport

La participation de la DEAL a été précieuse avec l'implication de plusieurs cadres et chefs de service, présents lors de chaque présentation au public. Lors des échanges avec le public le rôle de l'Etat sur l'ensemble de la mise en place des extensions a été présenté notamment sur le partenariat pour l'application de certaines politiques publiques relevant du champ des mobilités, le respect d'un certain nombre de réglementations nationales, la participation de cette administration depuis cette phase de

concertation préalable jusqu'à la mise en service avec notamment l'instruction du dossier d'autorisation environnementale unique et le financement.

En conclusion, malgré des conditions d'accueil du public différentes sur les trois mois, les citoyens ont été informés et pouvaient faire remonter leurs remarques, demandes d'approfondissement et suggestions sur le projet. Ils disposaient de plusieurs canaux à cet effet avec le courrier classique, les messages sur le forum du site dédié, les questions lors des webinaires et les retours sur les mails spécifiques des garants de la CNDP.

## SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES

### Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

- **Opportunité des extensions :**

Le public pose la question de la nécessité des extensions au vu du potentiel des dessertes maritimes pour multiplier les liaisons et du réseau de voiries existantes. Le coût estimé du projet est aussi mis en exergue par ces personnes.

Les porteurs de projet répondent que le volet d'utilisation de la mer fait l'objet d'études de faisabilité sur certaines destinations comme l'Etang Z'abricots ou sur des communes de la côte Caraïbes. Les garants estiment qu'il y a lieu de parfaire l'information et de donner la liste complète des études en cours et à lancer.

Le représentant de la CTM indique que le cahier des charges des études de faisabilité fixait un objectif de perturber au minimum les dessertes routières actuelles d'où cet axe de création de voiries nouvelles. Une partie des remarques sur ce volet viennent du peu de retour d'expérience du TCSP sur la Martinique avec une mise en service dans le courant de 2018 suivie d'une entrée dans la pandémie du Covid 19 et du manque de données chiffrées sur la fréquentation des deux lignes et de données sur l'améliorations de la circulation sur l'axe Fort de France-Lamentin, axe en saturation sur plusieurs plages horaires.

Ainsi certains citoyens s'interrogent sur l'efficacité à ce jour de ce mode de transport collectif et sur la nécessité de l'étendre après cette courte période de fonctionnement.

- **Technologie du futur véhicule de type BHNS et du TPC et type d'énergie :**

Des questions sont posées sur les technologies envisagées pour le véhicule routier et pour le moyen de transport par câble ainsi que les sources d'énergie envisagées.

Sur le premier cas les observations évoquent principalement l'extension Est et sa topographie exigeante et s'interrogent sur la solution permettant une efficacité optimale. Les citoyens au vu de la transition énergétique demandent le mode d'énergie envisagé et les porteurs de projet évoquent les pistes figurant dans le dossier et notamment l'hydrogène ou l'hybride électrique-thermique. Les porteurs de projet indiquent que les investigations doivent se poursuivre sur ce thème car le choix sera fait ultérieurement en liaison avec l'avancement des travaux et au vu des technologies abouties à ce moment.

Sur le transport par câble le public se pose des questions sur la consommation énergétique de ce mode inédit sur l'île et les présentations ont permis de faire une revue des techniques usitées dans ce domaine de par le monde.

Les garants notent que le prestataire pour l'étude de faisabilité à savoir Egis Rail sur ce mode particulier n'a pas participé aux présentations pour des questions contractuelles. Cette absence a été dommageable.

Pour le type d'énergie pour le futur véhicule routier ont été présentées les différentes pistes, qui sont au stade des hypothèses au moment de la concertation préalable, à savoir l'électrique, l'hybride et l'hydrogène, dont une filière locale est envisagée notamment avec l'acteur incontournable qu'est la

raffinerie de la SARA. Ce sujet non abouti constitue l'un des débats à venir car le projet s'inscrit dans une démarche de décarbonation des transports gros émetteur de GES et le débat pour définir le type d'énergie pour le BHNS avec des retombées économiques notables.

Pour le transport par câble, le mode d'énergie usité est le mode électrique et les interrogations se sont cristallisées sur le comportement des ouvrages et les impacts sur le fonctionnement du service par rapport aux risques naturels (séismes et cyclones).

Les porteurs de projet indiquent que ce mode de transport est en place sur des territoires avec de fortes contraintes comparables à celui de la branche Ouest et que des réponses techniques adaptées seront mises en œuvre.

- **Impacts sur les habitations les plus proches :**

Le public fait remonter des craintes pour les riverains des futures dessertes en termes de bruit, de poussières et de perte d'intimité puisque sur bon nombre de portions les travaux conduiront à un élargissement du plateau routier.

Les porteurs de projet répondent que sur certaines sections des dispositifs de réduction du bruit seront étudiés et mis en place comme sur l'existant. Pour compenser le rapprochement des voies de circulation des habitations des solutions sont à rechercher comme des végétalisations qui réduisent le sentiment d'intrusion de l'infrastructure publique et l'apport de poussières supplémentaires.

Les maîtres d'ouvrage ajoutent que cette nouvelle offre va permettre une moindre utilisation des voitures particulières et donc qu'il n'y aura peut-être pas un accroissement majeur de polluants.

- **Sécurisation des infrastructures existantes :**

Des remarques ont été émises par rapport à l'état et à des utilisations détournées par des intrus des équipements tel que les stations et les pôles d'échange multimodaux. Ce sentiment vient, pour les stations, de l'occupation par des sans domicile fixe avant la mise en service du TCSP et, pour les PEM, de celui de Carrère où des occupations festives sur certains weekends ont fait la une de l'actualité. Les porteurs de projet indiquent que des mesures de sécurisation (vidéosurveillance, implantation de clôtures) sont en cours (appels d'offres lancés).

Le public émet également des souhaits de renforcement de l'attractivité des pôles d'échange avec des services ou commerces possibles sur site.

- **Coexistence du BHNS et des modes doux de déplacements et en particulier du vélo :**

Ce sujet est revenu régulièrement sur les trois séquences aussi bien pour savoir si une infrastructure propre aux vélos figure dans le projet que pour savoir s'il y aura autorisation de rentrer dans les BHNS avec ces équipements. Les garants notent que ce thème émane des citoyens et est également mis en lumière par les représentants de l'Etat.

Les porteurs de projet indiquent que des portions de voies cyclables sont possibles (sur Schoelcher par exemple ou sur certaines sections au Sud) avec une réflexion qui sera liée au choix du positionnement des voies nouvelles, à savoir latérales ou axiales.

La question d'autoriser le public à entrer avec leurs vélos dans les bus est un sujet de discussion évoqué par les maîtres d'ouvrage.

L'Etat a lui aussi indiqué régulièrement que la loi d'orientation des mobilités de 2019 visant à transformer en profondeur la politique des mobilités donne une place particulière aux modes doux de déplacements. Pour le cas particulier du vélo, la loi instaure que hors agglomération, le maître d'ouvrage (MOA) évalue le besoin de l'aménagement cyclable et sa faisabilité technique et financière. L'étude est

faite en lien avec les autorités organisatrices concernées. En cas de besoin avéré et sauf impossibilité technique et financière, l'opération doit être réalisée.

- **Amélioration de l'accessibilité PMR autour des stations et pour les cheminements entre stations et points d'intérêts les plus proches (centres commerciaux, administrations, etc.) :**

Le public cite pour un certain nombre de stations en fonction le manque de continuité des cheminements aux normes depuis les stations vers un certain nombre de centres d'intérêts proches (administrations, centres commerciaux, services) ainsi que des dysfonctionnements qualifiés de récurrents sur les ascenseurs. Les porteurs de projet indiquent qu'il y a de multiples intervenants pour permettre une amélioration et mise aux normes des cheminements depuis les stations notamment entre ces dernières et les centres commerciaux contiguës aux lignes existantes.

- **Desserte des zones d'activités :**

Certains citoyens évoquent la rupture et le manque de liaisons entre les stations et les zones d'activités desservies ce qui réduit sensiblement l'attractivité pour les chalandes et employés de ces zones ; il s'agit du thème du dernier kilomètre qui permettrait aux usagers potentiels d'avoir un itinéraire maximum en transport commun et une approche au plus près de leurs destinations.

Les porteurs de projet indiquent que ces zones sont privées et que des discussions existent avec les syndicats et une association regroupant les gestionnaires de ces zones sur la Martinique. Il s'agit bien là d'un champ de concertation à ouvrir.

- **Nécessité d'organisation de liaisons efficaces entre les quartiers et les stations :**

Ce sujet revient souvent de la part des usagers qui indiquent qu'il est primordial, pour accélérer l'abandon de la voiture au domicile, d'offrir une facilité pour la population pour arriver aux stations du réseau du TCSP et améliorer ainsi sa fréquentation.

Les porteurs de projet indiquent suite à ces remarques qu'une réorganisation est prévue et fait l'objet d'une étude pour optimiser des dessertes entre les lieux de vie et les stations devant jaloner les lignes à créer.

- **Billettique :**

Certains citoyens souhaitent une modernisation du système de paiement sans passer par un guichet et un fonctionnement commun aux différents modes de transport par navette maritime, bus et BHNS. Les porteurs de projet indiquent que des améliorations sont en préparation pour innover grâce aux outils modernes de communication comme les smartphones. Ils annoncent un système tarifaire unique qui pour le moment ne peut être appliqué du fait de l'existence de délégations de service public (DSP) différentes.

- **Végétalisation des infrastructures :**

Le public fait remonter le caractère très minéral des portions urbaines actuelles et pose la question de l'utilité d'une réflexion sur la végétalisation des espaces publics devant être créés par les trois futures branches. Cette réflexion pour ces citoyens s'inscrit dans une volonté d'amélioration du cadre de vie autour des infrastructures à venir et produira une valorisation de l'équipement.





## Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)

Le projet a évolué durant la phase de concertation sur les sujets suivants :

- Mise à l'étude annoncée de dessertes maritimes même de manière temporaire pour en évaluer la fréquentation et juger de leur pérennisation (entre Fort de France et le nouveau quartier de l'Etang Zabricots)
- Mise en service d'une application de souscription de tickets pour le BHNS à partir des smartphones en réponse aux demandes du public pour une facilitation des achats de titres de transport

## **DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AUX RESPONSABLES DU PROJET**

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

### **Précisions à apporter de la part des responsables du projet**

1. Expliciter la place envisagée pour le transport maritime dans les réflexions autour du projet d'extension du TCSP avec la liste des études en cours ou celles à commander en fournissant les documents cartographiques avec toutes les lignes pour une meilleure appréhension des informations par le public. Il conviendra de montrer clairement la complémentarité de la desserte par mer et des lignes du TCSP ;
2. S'engager sur un planning de réalisation du plan de mobilité qui doit être élaboré par l'autorité organisatrice des transports et doit présenter les mesures pour encourager le report modal recherché pour augmenter la part de marché des transports en commun ;
3. Expliciter la stratégie prévue de rabattement des quartiers vers les nouveaux tracés pour alimenter les lignes à venir en donnant l'objet de la commande d'étude en cours et à sa remise la mettre en ligne à destination du public.
4. Produire un résumé du mode de fonctionnement du système de gestion des tickets par téléphone nommé "MT Ticket", susceptible de répondre à la demande d'amélioration du système de billettique émise par le public
5. Les garants demandent aux porteurs de projet d'apporter toutes réponses utiles aux correspondances reçues en fin de concertation et émanant respectivement de :
  - Ville du Lamentin
  - Groupe Bernard Hayot
  - Collectif d'habitants de SCHOELCHER
  - CA Espace Sud Martinique

### **Recommandations des garant.e aux porteurs de projet pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique**

1. Il convient au vu de l'absence de l'assistant à maîtrise d'ouvrage sur le transport par câble que ce dernier soit intégré de manière pleine et entière sur les phases suivantes de la concertation jusqu'à l'enquête publique

2. Il y aura lieu de trouver une démarche de collaboration avec les associations de défense de l'environnement agréées ou non qui, de par leurs connaissances des problématiques du terrain, pourront amener à une pleine et entière prise en compte des multiples questions soulevées par ces extensions. Cette collaboration ne pourra que produire des avantages pour la constitution d'un dossier de demande d'autorisation environnementale unique le plus abouti possible ;
3. Il convient sur la ville du Lamentin, au vu des impacts de l'extension EST sur le centre-ville et de la mise en œuvre d'un plan "action cœur de ville" avec ses multiples mesures, d'établir une collaboration pour une mise en cohérence des deux démarches publiques sur les mêmes espaces ;
4. Il convient sur la ville de Rivière Salée d'associer la ville pour la finalisation de l'implantation du pôle d'échange multimodal, le positionnement des stations sur le centre bourg et de confirmer avec elle la desserte en voie dédiée sur cet espace au vu des contraintes fortes (foncières et hydrauliques notamment)
5. Il convient sur le thème du mode vélo d'étudier l'intégration des pistes cyclables d'abord en appliquant les obligations de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités puis en liaison avec une mise à jour du schéma des itinéraires cyclables de 2006 élaboré à l'époque par le Conseil Général dont la CTM est le successeur; ce document unique et global permettra une lecture efficace des évolutions à venir en itinéraires sur ce mode doux sur la Martinique ;
6. Il conviendra d'engager une collaboration avec les trois organismes de coopération intercommunale couverts chacun par une extension pour permettre de gérer au mieux les conséquences du projet sur leurs schémas d'aménagement, de collaborer au plus près sur les sujets liés à leur compétence sur la GEMAPI (notamment sur la branche SUD) ;
7. Il y aura lieu de porter une attention aux besoins en parcelles classées en AOC rhum agricole notamment sur les extensions Sud et Est avec les études parcellaires pour confirmer la consommation nécessaire. Les garants recommandent une association des professionnels de la canne à sucre CODERUM et de la Chambre d'agriculture au vu des enjeux d'une baisse de la sole cannière bénéficiant de ce classement hautement valorisateur pour les productions ;
8. Les garants notent que la question de l'énergie des véhicules de type bus n'est pas encore tranchée au vu des incertitudes techniques actuelles et l'empreinte environnementale des futurs véhicules se confirmera vers 2023 ou 2024. Ils recommandent que cette question fasse l'objet d'un groupe de travail avec les parties prenantes de la filière et les acteurs publics régionaux. Les résultats des études de faisabilité devront être en cohérence avec le document de Programmation Pluriannuelle de l'Energie de la Martinique ;
9. Il conviendrait de préciser les modifications du calendrier prévisionnel inscrit dans le dossier de concertation au vu du retard pris depuis la saisine initiale de 2019 pour donner des dates et jalons réalistes au public pour les 3 extensions, simultanées ou successives ;
10. Il convient d'établir une démarche entre les porteurs de projets et les organismes gérant les zones d'activités ou industrielles le long de l'autoroute notamment pour gérer la rupture de charge pour les usagers de ces zones et proposer une continuité de service qui renforcerait l'attractivité du TCSP et encouragera la moindre utilisation des salariés et clients des entreprises y résidant. Cette collaboration permettra d'engager un processus d'information et de sensibilisation des acteurs socio-professionnels

## LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 : Bilan de la participation

***Le bilan de la participation aux réunions publiques et sur la plateforme numérique est disponible en ligne sur le site internet dédié :***

***www.extensions-tcsp.com***

- ANNEXE 2 : Questions / réponses

***Le tableau complet des questions du public et réponses des porteurs du projet est disponible sur le site internet dédié :***

***www.extensions-tcsp.com***

- ANNEXE 3 : Courriers

***Courriers reçus en fin de concertation et nécessitant réponse :***

- Courrier du Maire du Lamentin du 20 mai 2021
- Délibération 44/2021 de la CA Espace Sud Martinique du 27 mai 2021
- Courrier de la SAS Robert2 du 29 mai 2021
- Manifeste des habitants des Hauts de Madiana du 31 mai 2021



244 boulevard Saint-Germain  
75007 Paris - France  
T. +33 (0)1 44 49 85 50  
[contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)



Lamentin, le 20 mai 2021

Le Maire

A

Monsieur le Président du Conseil Exécutif de la  
Collectivité Territoriale de la Martinique  
Hôtel de la CTM  
Rue Gaston Defferre  
Plareau Roy - Cluny  
CS 30137  
97201 FORT-DE-FRANCE CEDEX

Réf : JG/MO/EB/NHB/ACV-2021/N° 22

**Objet :** Concertation publique sur le projet d'extension du TCSP

Monsieur le Président,

La Collectivité Territoriale de la Martinique (CTM) a lancé la concertation publique préalable au projet d'extension du TCSP qui se déroule du 1<sup>er</sup> mars 2021 au 31 mai 2021.

Cette concertation sur le projet concerne l'ensemble de la Martinique, et particulièrement la Ville du Lamentin directement impactée par l'extension EST.

La Ville du Lamentin est inscrite au Programme national « Action Cœur de Ville » qui vise la revitalisation du centre-bourg, notamment par la dynamisation des activités économiques et commerciales et l'amélioration du cadre de vie global sur le périmètre du centre-ville.

Je suis au regret de constater que les services et les partenaires de la Ville n'ont pas été consultés en phase d'étude de faisabilité préalable, en amont du lancement même de la concertation publique. De ce fait, le dossier de concertation préalable porté à la connaissance du grand public, ne prend aucunement en compte les grands projets structurants portés par la Ville du Lamentin et la CACEM (Calebassier, Ex-Hôpital, Rue E André, navettes gratuites...), déclinés dans le projet stratégique « Lamentin Grand Cœur ».

Au-delà de représenter un investissement lourd, structurant l'aménagement global du territoire, un tel projet doit:

- procéder d'une vision partagée, de la prise en charge de la mobilité urbaine, de la connexion du TCSP avec les autres modes de déplacement ;
- favoriser le mouvement de renouvellement urbain et d'apaisement dans le cœur de ville, et aussi répondre aux besoins de mobilités sur l'ensemble du territoire au moment où la Martinique engage les transitions nécessaires (écologique, démographique...);

- offrir l'opportunité à une Ville comme Le Lamentin de mieux organiser son armature urbaine, et accélérer le développement des territoires de proximité.

### Extension Est - traversée du Lamentin - les variantes

L'équipe d'AMO de la CTM a étudié 4 tracés pour relier la gare de l'Union à partir du réseau actuel (Cf. Synthèse des rapports de mission de l'AMO pour la réalisation des extensions du TCSP - <https://extensions-tcsp.com/documentation/>) :

- **Un tracé Nord sur la RN1** pour lequel elle a conclu à une « quasi infaisabilité » en avançant les principales raisons suivantes :
  - *Contraintes techniques et physiques : réfection du pont sur le Canal Longvilliers, reprofilage du Morne Doré et relogement des habitations impactées en haut de talus, reprise du giratoire de la Gendarmerie, réfection des 2 passerelles piétons, élargissement au niveau de la gendarmerie et des stations-services, ...*
  - *Desserte insuffisante des lieux d'habitat et des équipements*
  - *Impact sur les flux routiers au niveau des giratoires de la gendarmerie et de Mangot Vulcin*
- **Un tracé rouge** : Pont de la Lézarde – Carrefour Horloge - Petit Manoir – Place d'Armes – Mangot Vulcin, avec les principales difficultés :
  - *Reconstruction de l'échangeur de la Lézarde,*
  - *Réaménagement du carrefour de l'Horloge,*
  - *Élargissement des voies au niveau de Petit Manoir,*
  - *Réfection de l'ouvrage hydraulique du giratoire du centre commercial de Place d'Armes, ...*
- **Un tracé jaune** : Mahault – Carrefour Horloge puis tracé rouge jusqu'à Mangot Vulcin, avec comme principales difficultés :
  - *élargissement du Pont devant la Mairie,*
  - *puis difficultés du tracé rouge*
- **Un tracé bleu** : Aéroport – Gaigneron – Place d'Armes puis tracé rouge jusqu'à Mangot Vulcin, avec comme principales difficultés :
  - *Impact sur champ d'inondation de la plaine, zone de culture de canne en AOC,*
  - *Reprise de tous les ouvrages hydrauliques de Gaigneron,*
  - *puis difficultés du tracé rouge*

L'AMO semble préconiser le tracé rouge (Lézarde-Mangot Vulcin).

Selon le dossier de concertation, « *Le projet d'aménagement de l'extension Est jusqu'au Robert suivrait la RN1 depuis le giratoire de Mangot-Vulcin. Son raccordement au TSCP existant est au cœur des réflexions en cours, la solution retenue devra être un compromis entre les problématiques*



*d'insertion et la qualité de la desserte de ce pôle majeur d'habitat, d'emplois et d'équipements qu'est le centre du Lamentin » (point 5.2.1 du dossier – p. 27).*

Le dossier reflète une vision de l'extension du TCSP par la CTM, conçue de façon assez univoque comme connexion des grands pôles d'échanges. Un raccordement est ainsi établi entre le sud et le Nord-Atlantique de l'île.

Trois variantes sont à l'étude pour réaliser la connexion directe entre les infrastructures existantes et les extensions EST et SUD du TCSP. L'extension EST, envisagée dans le but de relier Fort-De-France au Robert sans rupture de charge, aura pour effet d'accentuer le processus de contournement du Cœur de ville du Lamentin, allant à l'encontre des objectifs de revitalisation du périmètre du projet « Lamentin Grand Cœur ».

En effet, les variantes mises à la concertation du grand public ne proposent pas de desserte du centre-bourg du Lamentin, et ne participent pas au désenclavement attendu pour les quartiers sud-est du cœur de ville (Four-à-Chaux, Bas-Mission).

Les partis pris semblent correspondre à ceux qui offrent les solutions techniques et économiques les plus avantageuses, et peuvent s'apparenter à des solutions de facilité et de rapidité, obéissant davantage à une logique de « tracé » pour la connexion entre deux Pôles d'Echange Multimodal (Mahaut/Union), plutôt que de « desserte », notamment des zones d'habitat et de services à la population (mairie, police, santé, culture...).

#### **Articulation avec les projets de la Ville, de la CACEM... en lien avec la CTM**

Le projet d'extension du TCSP doit être une grande opportunité de mutualisation et de coopération entre collectivités et institutions sur les mobilités et déplacements en cœur de ville du Lamentin, et relier ainsi aménagement du territoire et projets urbains.

Le projet « Lamentin Grand Cœur » vise notamment le développement de l'accessibilité, de la mobilité et des connexions sur le Cœur de Ville. Sans être exhaustifs, les objectifs poursuivis sont :

- 1 - Assurer un maillage pertinent entre le TCSP et le Cœur de Ville (centralité),*
- 2 - Diminuer la pression de la voiture,*
- 3 - Créer des parcours thématiques (touristique, culturel, gastronomique, sportifs, famille),*
- 4 - Assurer l'accessibilité et la continuité des aménagements piétons et informer sur les temps de parcours pour favoriser les mobilités douces,*
- 5 - Disposer d'un circuit cyclable accessible et fonctionnel,*
- 6 - Relayer le stationnement en limite du centre bourg et avoir une politique tarifaire adaptée.*

Face à ce projet d'extension du TCSP, je tiens à vous exprimer les attentes de la Ville du Lamentin pour une conduite et une mise en œuvre réussies :

**✚ Construire un plan de Mobilités dans le périmètre « Lamentin Grand Cœur »**  
(circulation et de déplacements) corrélé aux tracés à prévoir).

Un projet de déplacements par navettes gratuites sur le cœur de ville est à l'étude. Celui-ci devra être intégré à un projet global de déplacement et mobilité sur l'ensemble du territoire de la Martinique, sous la coordination de Martinique Transports.

- ✚ **Viser la desserte des grands équipements, mais aussi la desserte des zones d'habitat et des zones d'activités.**

Un choix volontariste est à opérer pour établir les connexions entre les quartiers et les zones résidentielles, car c'est en grande partie pour les résidents que les réponses aux besoins de transports doivent être apportées

- ✚ **Etablir la connexion du PEM de Mahault à celui de l'Union par des bus de rabattement**
- ✚ **Qualifier les RD 15 et 3C en véritables boulevards urbains**, afin d'offrir à la fois des déplacements fluidifiés, des espaces d'activités, et de vie sociale sur les abords et proximité du centre commercial de Place d'armes
- ✚ **Appréhender les interconnexions entre les modalités de déplacements** dans une démarche de promotion des mobilités douces (vélo, piétons).
- ✚ **Concierter la Municipalité quant aux impacts du passage du TCSP sur le fonctionnement de la Ville** : ceux-ci ne peuvent être connus au stade de la concertation préalable. Il convient d'obtenir des garanties sur les études à conduire dans cette optique, et de partager les conclusions pour une gestion partagée des conséquences de tous ordres (financières, sociales, techniques, environnementales...)

Le TSCP contribue aux fonctionnalités et à l'aménagement du territoire, en tant qu'outil majeur de développement, aussi bien en termes d'attractivité que de desserte des grands équipements. Il accompagnera les transitions et mutations sociales et sociétales par la même. Il devra répondre aux besoins de mobilités et de déplacement des populations résidentes et de passage.

Ce projet constitue pour la Martinique, une opportunité de partenariats entre les différentes échelles politiques et administratives territoriales (CTM-CACEM-Ville), et de mutualisation des efforts (ingénierie, finances) dont il nous faut tenir compte.

Les équipes techniques de la Ville du Lamentin (Direction Générale des Services Techniques / Action Cœur de Ville / Direction Stratégie Appui et Développement / Sem DEFIA) se tiennent à la disposition de la CTM afin d'organiser les séances de travail techniques préalables pour contribuer à ce projet d'envergure tout en intégrant les attentes et contraintes que son développement va nécessairement induire.

Je vous remercie et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Le Maire

David ZOBDA



## DELIBERATION 44/2021

\*\*\*

### EXTRAIT DES PROCÈS VERBAUX

#### DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE L'ESPACE SUD MARTINIQUE

Session **ordinaire** du mois de Mai 2021

Séance du 27 Mai 2021

Date de la convocation : 20 Mai 2021

**Présidence de Monsieur André LESUEUR**  
Monsieur Ernest JEAN-LAMBERT – **Secrétaire de séance**

**N°44/2021**

#### PROJET D'EXTENSION DU TCSP SUR LE TERRITOIRE SUD

L'AN DEUX MILLE VINGT ET UN, jeudi 27 Mai, les membres du Conseil Communautaire dûment convoqués par le Président se sont réunis, à 09 Heures 00, à la Maison des Séniors pour délibérer sur le point de l'ordre du jour suivant :

#### **## PROJET D'EXTENSION DU TCSP SUR LE TERRITOIRE SUD ##**

Vu la loi n°2021-160 du 15 février 2021 prorogeant l'état d'urgence sanitaire,

.....  
**Étaient présents :**

**Mesdames :** ACCUS-ADAINE Nadia - BOULANGER Joëlle - DELEM Huguette – FLAMAND Yvette - JEAN-FRANCOIS Raymonde – JEAN-MARIE Maryse - LUTBERT Elodie - MENCE Peggy - MONGIN Dominique - PANZO Jocelyne – ROME Marie-Claude – TOUYA-PILON Sabrina - ZENON Marie-Josette - BERNADINE Valérie (à partir de 9 h 38) - TRITZ Yvonne (à partir de 10 h 18).

**Messieurs :** BABO François - BEAUNOL Jean-François - BERNADINE Guy-Albert - GALY René - JEAN-LAMBERT Ernest - LAGIER Alain Claude - LESUEUR André – LUCIEN Julien - MATHIEU Éric - ODONNAT Fernand - PAQUET Henri – TAVERNIER Samuel – TIRAULT Fred-Michel - THEODOSE Raymond - VEILLEUR Victor - MONROSE Nicaise (à partir de 9 h 38) - LUBIN Alex (à partir de 9h 48) - TOUSSAY Hugues (à partir de 9 h 48) – RENE CORAIL Arnaud (à partir de 10 h 28).

**Absents excusés :**

**Mesdames :** BASPIN Lorna - NORCA Stéphanie - NELLA Aurélie – DELBOIS Joséline (à partir de 10 h 30).

**Messieurs :** ALLONGOUT Steve - FONTAINE Daniel – HENRY Joël - LARGANGE Didier - MIRANDE José - SOUTARSON Jean-Jacques.

**Absents :**

**Mesdames :** NELLA Aurélie - SAINT-AIME Nathalie - SAINTE-AGATHE Catherine.

**Messieurs :** GEMIEUX Jean-Michel - LARCHER Eugène – NARCISSOT Marius.

**Avaient donné procuration :** ALLONGOUT Steeve à TIRAULT Fred-Michel - BASPIN Lorna à ROME Marie-Claude – FONTAINE Daniel à BEAUNOL Jean-François - HENRY Joël à JEAN-FRANCOIS Raymonde – MIRANDE José à BERNADINE Valérie - NORCA Stéphanie à VEILLEUR Vladimir – SOUTARSON Jean-Jacques à PANZO Jocelyne – DELBOIS Joséline à JEAN-LAMBERT Ernest (à partir de 10 h 30).

Délibération n°44/2021

Accusé de réception en préfecture  
972-249720053-20210527-DELIB44-2021-DE  
Date de télétransmission : 28/05/2021  
Date de réception préfecture : 28/05/2021

A la demande de l'Espace Sud, une présentation du projet d'extension du TCSP, par les services de la Collectivité Territoriale de Martinique, accompagnés du bureau d'études et du garant de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a eu lieu lors de la commission mixte (Aménagement/Travaux), qui s'est réunie le 03 mars 2021.

Ce projet est actuellement dans sa phase de concertation préalable jusqu'au 31 mai 2021 sous l'égide de la CNDP.

Pour mémoire, le projet d'extension du TCSP vers le Sud lierait le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Carrère à celui de Rivière-Salée en 16 minutes en heure de pointe du matin. Cette extension est longue de 9.3 km et comprend à partir de Carrère 7 stations assurant une bonne desserte du corridor : Champigny, Cocotte, Genipa, Petit Bourg, Lafayette, Rivière-Salée centre, PEM de Rivière-Salée.

Sur l'extension Sud, ont été distinguées 4 séquences :

- **Séquence 1** - Ducos : traversée en milieu très urbain
- **Séquence 2** - Génipa : du giratoire de Cocotte au giratoire de Petit Bourg
- **Séquence 3** - Petit Bourg : du giratoire de Petit-Bourg au giratoire Lafayette, traversée de la mangrove de la baie de Genipa
- **Séquence 4** - Traversée de Rivière Salée jusqu'à l'intersection RD7 Nord - Trois-Ilets

Arrivé au PEM de Rivière-Salée, le BHNS fera une traversée dans le bourg au niveau de la rue Schœlcher et remontera sur la RN5. Cette extension sud, permettrait ainsi de desservir les zones d'activités de Champigny et de Cocotte, le centre commercial de Génipa, à Ducos, les ZAE de Maupéou et de Petit-Bourg et le centre-ville de Rivière-Salée.

Le tracé sur la RN5 est très contraint en raison principalement du franchissement des échangeurs et giratoires présents sur les deux premières séquences (Ducos et Génipa), mais également des contraintes hydrauliques au niveau de Petit-bourg et de Rivière-Salée.

Enfin, les contraintes foncières et d'insertion urbaine dans le bourg de Rivière-Salée sont réelles. Les coûts d'investissement pour la portion Sud sont estimés à hauteur de 210 M€.

**Où le Président,**

**Vu**, le Code général des Collectivités territoriales,

**Vu** l'article R 121-2 du code de l'environnement,

**Vu** le courrier de la Collectivité Territoriale de Martinique en date du 06 novembre 2021,

**Vu** le courrier de la Collectivité Territoriale de Martinique en date du 09 mars 2021,

**Vu** les avis des commissions du 03 mars 2021 et du 26 avril 2021,

**Vu** l'avis du bureau communautaire du 17 mai 2021,

**Considérant** que le Bureau Communautaire valide les observations des commissions et demande à la Collectivité Territoriale de Martinique de prévoir de manière concomitante aux études d'extension du TCSP, des lignes expresses entre les Communes qui ne seront pas desservies par le TCSP et le Pôle d'Echange Multimodal (PEM),

**Considérant** que le Bureau Communautaire demande que le passage du TCSP n'aggrave pas les conditions de circulation aux abords des zones d'activités,

**Le Conseil communautaire,**  
**après discussion et délibération, à l'unanimité des membres présents et représentés, moins une abstention**

**Article 1 : VALIDE** les observations du Bureau Communautaire du 17 mai 2021 sur le projet d'extension du TCSP vers le sud.

**Article 2 : AUTORISE** le Président à faire valoir ces observations à la Collectivité territoriale de Martinique

**Article 3 :** La présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet de Martinique, publiée et notifiée dans les conditions réglementaires.

**Article final :** Monsieur le Préfet de la Martinique, Madame la Trésorière du François et Madame la Directrice Générale des Services seront chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente délibération.

Acte rendu exécutoire après  
transmission en Préfecture

le : **28 MAI 2021**  
Et publication ou notification  
le : **28 MAI 2021**

Fait et délibéré les jours, mois et an ci-dessous  
Pour extrait certifié conforme



Le Président,

André LESUEUR

" La présente décision peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification, d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Fort-de-France ou d'un recours gracieux auprès de la Communauté, « étant précisé que celle-ci dispose d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite du rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit express ou implicite, pourra elle-même être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois. Ces délais de deux mois peuvent être prolongés d'un mois dans les conditions de l'article L.421-7 du Code de justice administrative. La juridiction administrative compétente peut aussi être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr)."

SAS ROBERT 2

Centre Commercial Océanis

Lieu-dit Gaschette

97231 le ROBERT

Monsieur Jean-Michel Alonzeau

Rue Gaston Defferre

Plateau Roy

Cluny

CS30137

97201 Fort de France Cedex

Le Robert, le 29/05/2021

LRAR N° : 2C 138 384 12099

Monsieur,

Agissant au nom et pour le compte de la SAS LE ROBERT 2, propriétaire du centre commercial OCEANIS, je viens attirer vivement votre attention sur la profonde incompatibilité de la localisation et de la configuration du Pôle d'Echange Multimodal « PEM DU ROBERT », avec les droits acquis de notre société au titre du confortement et de l'extension de son exploitation commerciale sur le site.

Les caractéristiques plus précises du PEM n'ont été révélées que très récemment par la concertation lancée dans le cadre du prolongement du Transport Collectif en Site Propre (TCSP).

Nous avons en effet engagé les travaux de mise en œuvre du permis de construire obtenu en date du 07 Septembre 2018 puis modifié par un permis modificatif obtenu en date du 15 Mai 2020 relatif à la création de 4090 m<sup>2</sup> de surfaces de plancher.

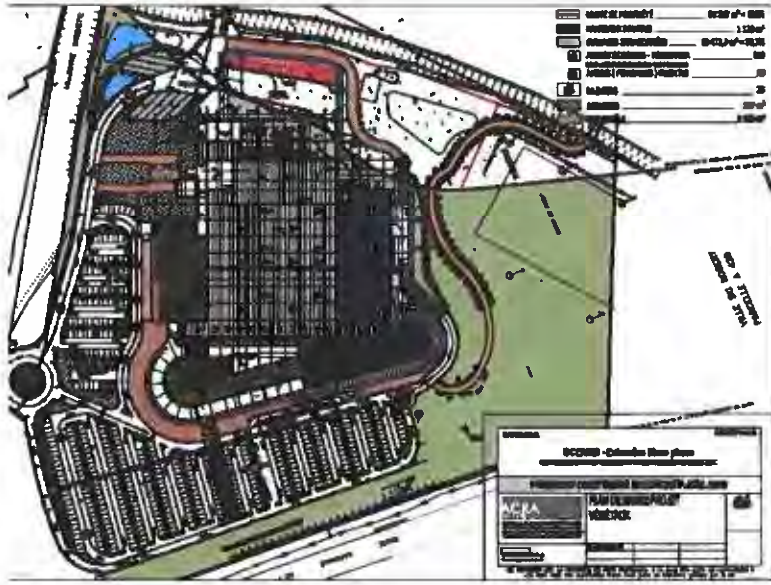
Notre société est propriétaire des parcelles bâties cadastrées section P n° 1428 et 1429 pour une surface totale de 50 287 m2.



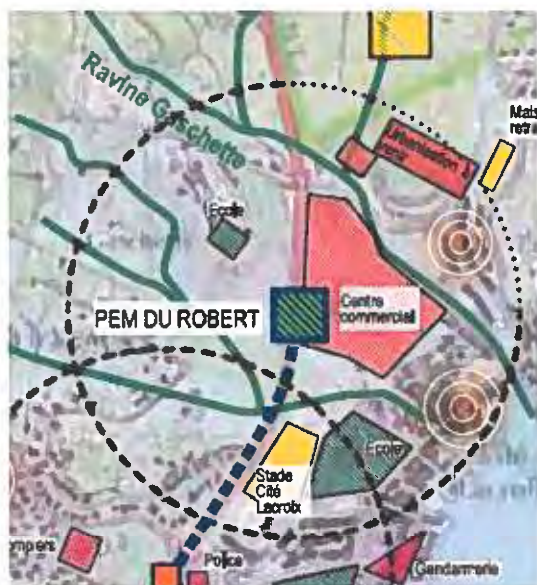
Nous avons veillé à obtenir la validation des droits de créer de nouvelles surfaces de vente, selon une lettre du Préfet de la Martinique en date du 10 février 2020, cette extension étant prévue de longue date.

Il s'agit en effet d'un projet mettant en œuvre l'autorisation accordée au titre de l'urbanisme commercial par la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) en 2015 et consolidée par le permis de construire délivré en 2018.

Le plan de masse du permis de construire modificatif accordé le 15 Mai 2020 est le suivant.



Le dossier mis à la concertation présente un plan schématique de localisation du PEM du ROBERT, suggérant son implantation dans l'axe de la voie.



Le document « Extension TCSP Martinique –Pré-Programme – insertion extension Est » retient un dessin beaucoup plus précis, qui localise ce nouvel équipement au cœur de notre site commercial, en contradiction avec le projet opérationnel précité en cours de mise en œuvre.



Nous tenions donc à vous alerter dès à présent de cette incompatibilité rédhitoire, supposant de réviser la localisation de ce pôle multimodal vers des terrains non bâtis et sans impact pour une activité économique renouvelée qui génère de la richesse pour le territoire et de l'emploi.

Nous sommes également étonnés que cette localisation soit la seule transcrite alors que d'autres sites d'accueil du PEM resteraient envisagés et auraient pu être présentés à la population et aux acteurs économiques, comme options alternatives.



La concertation intervenant en amont des décisions publiques afin de tenir compte des retours des habitants et des acteurs du territoire, nous ne doutons pas qu'une solution partagée pourra être trouvée.

Il s'agit de concilier la destination économique de la zone qui est - renouvelée dans ses investissements et son attrait - avec l'aménagement des équipements et espaces utiles au fonctionnement du TCSP et au confort de ses usagers.

Le choix d'un accès au parking relais par notre parc de stationnement est également totalement inenvisageable, au regard des contraintes de sécurité des clients et usagers et des conflits de flux avec les contraintes de livraison du site par ses fournisseurs.

Nous insistons d'autant plus sur la nécessité d'une révision profonde du PEM DU ROBERT et du parc relais qui doit l'accompagner que nous avons alerté les services de la CTM de l'obtention de ce permis de construire lors d'une réunion qui s'est tenue le 18 juin 2020.

Nous avons également informé monsieur le maire du Robert de nos craintes lors d'un entretien qu'il nous a accordé le 19 mars dernier.

Vous trouvez en pièce jointe le courrier qui lui a été adressé à cet effet le 29 Mars 2021.


Il avait été convenu lors de ces deux rencontres qu'une réunion de concertation puisse se tenir pour que soient analysées les possibilités effectives qu'offre cette localisation.

Force est de constater qu'à ce stade, il n'en a rien été et que le projet d'extension EST du TCSP ne tient pas compte la réalisation de nos projets en cours sur cet espace.

Nous restons à votre disposition comme au porteur de projet pour y travailler.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'expression de notre considération distinguée.

Bruce de JAHAM

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script that appears to read 'Bruce de JAHAM'. The signature is written on a white background.

Copie : CTM / Maire du Robert

Monsieur le Maire  
Mairie du Robert  
Rue Vincent Allègre  
97231 Le Robert

Le Robert, le 29 Mars 2021

Objet : Manifestation d'intérêt parcelles A 754p  
LRAR: 2 C 138321 42282

Monsieur le Maire,

Suite à notre entretien du 19 Mars dernier et à notre courrier du 13 Décembre 2018, nous vous confirmons notre proposition d'acquérir la parcelle A754p positionné en zone UE pour une superficie de 7588m<sup>2</sup> conformément au plan ci-joint.

Le positionnement de cette parcelle directement voisine des parcelles que nous détenons déjà nous permettrait d'envisager le développement de nouvelles activités commerciales dans la zone et ainsi contribuer au développement économique de la commune tout en créant des emplois.

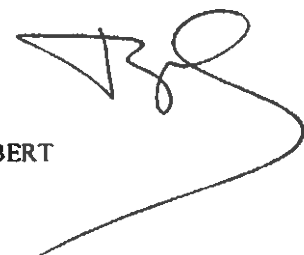
Toutefois, nous avons noté que le projet de révision du PLU de la commune prévoit un emplacement réservé à cet endroit au profit du projet de Transport en Collectif en Site Propre (TCSP). Ceci impacterait le potentiel de développement de cette zone.

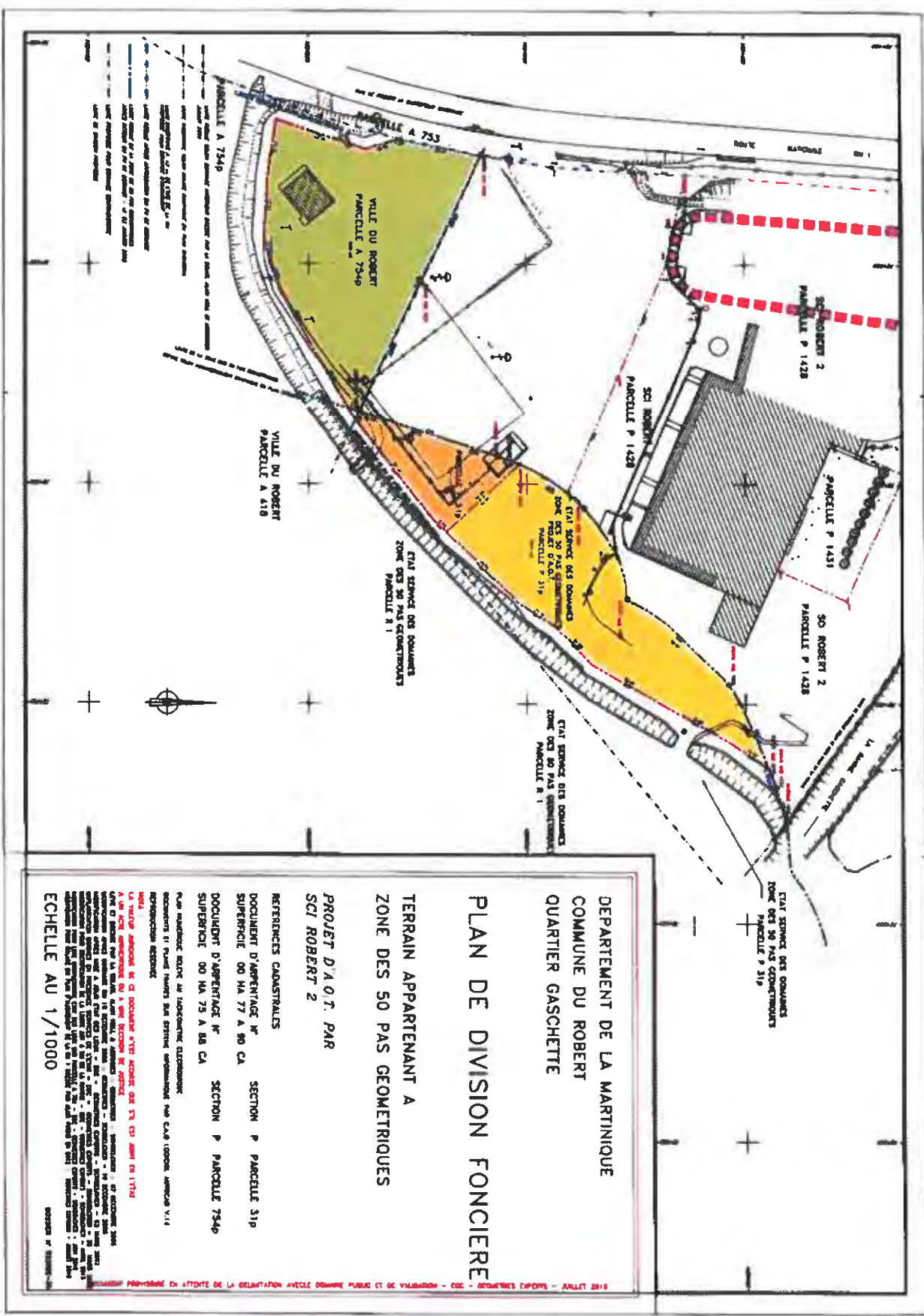
Il nous paraît déterminant, à ce stade, d'identifier un autre espace pour recevoir cet équipement ou à tout le moins de concilier la destination économique de la zone et l'infrastructure publique nécessaire au TCSP et de préciser l'impact que pourrait avoir le recul de 75m le long de la RN1 dans le cadre de l'aménagement de cette zone.

En tout état de cause, nous sommes prêts à participer à toute concertation sur le sujet pour trouver les solutions permettant d'optimiser la vocation économique de ce terrain.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, mes sincères salutations.

Bruce de JAHAM





DEPARTEMENT DE LA MARTINIQUE  
 COMMUNE DU ROBERT  
 QUARTIER GASCHETTE  
**PLAN DE DIVISION FONCIERE**  
**TERRAIN APPARTENANT A**  
**ZONE DES 50 PAS GEOMETRIQUES**  
**PROJET D'A.O.T. PAR**  
**SCI ROBERT 2**  
 REFERENCES CADASTRALES  
 DOCUMENT D'APPRENTIAGE N° SECTION P PARCELLE 51p  
 SUPERFICIE 00 HA 77 A 90 CA  
 DOCUMENT D'APPRENTIAGE N° SECTION P PARCELLE 754p  
 SUPERFICIE 00 HA 75 A 88 CA  
 Plus amples renseignements au 05 97 33 11 72  
 REVISIONS ET PLANIS (N°) SONT DESTINES A L'INFORMATION SEULEMENT. LE CADASTRE NE GARANTIT PAS LA VALIDITE DE CE PLAN.

ECHELLE AU 1/1000

05/2014

**MANIFESTE DES HABITANTS DES HAUTS DE MADIANA**  
**Objet : PROJET D'EXTENSION DU TCSP VERS LA VILLE DE SCHOELCHER/ AVIS**  
**(zone Ouest)**

---

**A l'attention de la Collectivité Territoriale de Martinique**  
**Ampliation à Martinique Transport et Mairie de Schoelcher**

Le projet d'extension du Transport Collectif en Site Propre (TCSP) fait l'objet d'une concertation publique qui s'est déroulée, du 1<sup>er</sup> mars 2021 au 31 mai 2021, essentiellement en visioconférence en raison de la crise sanitaire. Concertation mise en place car il s'agit d'une démarche préalable obligatoire pour l'obtention de fonds européens.

L'extension vers Schoelcher (Zone Ouest) comprend deux parties : une partie au sol avec des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) jusqu'à Madiana et, une partie en aérien avec le câble pour rejoindre les zones en hauteur (Terreville, Hauts de Madiana, Université, Ravine Touza...).

Les rares informations présentées au cours des réunions ne précisent pas, pour l'instant, les impacts que le câble aura sur la situation actuelle des quartiers qu'il va traverser.

Les seules indications données laissent prévoir le passage du câble à 20 mètres de hauteur des habitations et 8 mètres des façades des maisons.

Si le bien fondé de l'extension du TCSP ne peut être contesté pour les raisons à la fois environnementales et de facilité des déplacements de la population, toutefois ce projet ne saurait venir remettre en cause l'équilibre de toute une zone d'habitation dense et surtout pavillonnaire de la ville de Schoelcher sans que la population qui y réside n'ait été entendue et leurs avis pris en compte.

En effet, quelles ont été les enquêtes menées permettant de déterminer la présence de l'utilité publique, condition indispensable pour justifier de la procédure impliquant un schéma d'expropriation ?

Les commentaires portés sur le site de la concertation sont la plupart du temps faits par des personnes qui n'habitent pas le secteur et qui ne sont en aucune manière concernées par les conséquences de cette extension sur leur cadre de vie.

Il convient, par conséquent, qu'un certain nombre de points soit examiné directement avec les habitants concernés inquiets, de manière légitime, sur l'avenir de leurs propriétés et qui ont leur mot à dire.

Il est donc souhaitable qu'avant même que les études ne se poursuivent puisque c'est ce qui est annoncé, que des rencontres soient organisées de manière sectorielle, quartier par quartier, résidence par résidence, pour que tous les aspects du projet soient présentés et que les observations formulées puissent être intégrées dans la concertation. Nous souhaitons, habitants de Schoelcher, concernés par ce schéma éventuel d'expropriation parcellaire, être concertés et entendus à ce sujet. Ce, en amont de vos présentations publiques. C'est un préalable indispensable à ce projet, lequel met en cause notre sérénité et nos droits en tant que propriétaires.

D'ores et déjà les observations et suggestions suivantes peuvent être avancées :

## **1- SUR LE DÉVELOPPEMENT DES MODES DE TRANSPORT**

Schœlcher présente l'avantage d'être une ville côtière avec un équipement maritime déjà réalisé. L'accès est aisé et ne présente pas de difficultés liées à l'état de la mer.

Sa proximité avec Fort de France est un avantage pour les déplacements vers la capitale.

La doctrine avancée par la Collectivité Territoriale semble être le transport multimodal.

### **Suggestion :**

Pourquoi ne pas privilégier le transport maritime venant de Fort de France ou du Sud comme c'est déjà le cas avec les vedettes maritimes jusqu'au bourg de Schœlcher et faire un maillage des différents quartiers avec un réseau de mini bus organisé comme c'est déjà le cas dans certaines communes ?

Ce développement du maritime pourrait d'ailleurs s'étendre aux autres communes au-delà de la ville de Schœlcher.

Par ailleurs, avant d'envisager tout développement de nouveau mode de transport, il nous paraît important de garantir, au préalable, un maillage efficace et opérationnel, pour une desserte régulière et de qualité entre les quartiers avec les modes de transport existants.

## **2 – SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS**

Les études faites sur le plan de déplacement urbain (PDU) et la situation des ménages utilisant les différents modes de transport font certainement ressortir les besoins réels.

Cependant, ces derniers ne sont certainement pas les mêmes en fonction de chaque zone d'habitat et des types de déplacements des habitants.

### **Suggestion :**

Ne serait-il pas plus judicieux de prendre en compte ces besoins réels et d'adapter la solution en fonction de ces besoins exprimés ?

Des mini- bus électriques ne seraient-ils pas plus opportuns que le développement de tout un réseau câblé pour juste quelques habitants utilisant de manière sporadique le transport en commun ?

## **3 – SUR L'IMPACT DU CÂBLE SUR LES RÉSIDENCES**

Le projet laisse entrevoir un câble avec des télécabines d'une capacité d'environ 35 personnes passant sur un certain nombre d'habitations.

Ce câble dit-on « limiterait l'impact sur le foncier bâti ». Qu'entend-on par impact ?

Les nuisances tant visuelles qu'auditives ont-elles été examinées ?

Quelle est la qualité de vie que réserve un câble passant au dessus de son habitation ?

A-t-on tenu compte des efforts faits pendant toute une vie par les résidents pour se construire un cadre de vie convenable dans un secteur où aucune contrainte de ce type n'était prévue ?

### **Suggestion :**

Il serait intéressant de présenter le tracé effectif du câble tel que le projet l'envisage pour voir de manière précise toutes les habitations concernées par le passage des télécabines, tous les inconvénients liés à ce passage et d'estimer les nuisances et les désagréments qui seront occasionnés.

#### 4 – SUR L'INTÉRÊT POUR LA VILLE DE SCHOELCHER

En termes de foncier bâti, les quartiers qui seront impactés par le passage du câble représentent une part importante du revenu des taxes foncières pour la ville de Schoelcher.

En effet, les habitations sont essentiellement des maisons individuelles.

En termes de confort, il y a le risque que le passage du câble sur les maisons n'incite pas les habitants à rester vivre dans ce secteur et peut être même à Schoelcher.




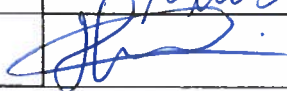
#### Suggestion :

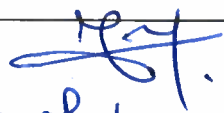


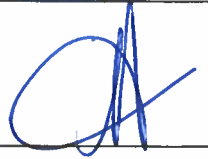
Il semble opportun par le biais d'un questionnaire, d'interroger les habitants afin de connaître leur ressenti et leur désir de demeurer dans une ville qui n'aura pas tenu compte des problèmes générés par un projet qui peut trouver d'autres solutions que celui du câble au-dessus des habitations.





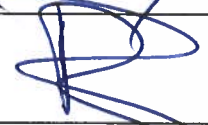



La connaissance et l'appréhension de ces ressentis permettra sûrement de faire évoluer différemment le projet et peut être de garder à Schoelcher une population nécessaire à son équilibre.

**Nous restons à votre disposition our tout échange sur ce sujet, les signataires du présent Manifeste :**

Les informations nominatives ci-après ne peuvent être utilisées à d'autres fins que celles d'un contact par les destinataires identifiés en objet, en vue d'une concertation. Toute autre utilisation pourra faire l'objet de poursuite administrative (CF. Règlement Général de la Protection des Données).

Noms/Prénoms	Adresse	Téléphone (Facultatif)
FOURNIER Aline	36 r. du JASMIN - Schoelcher. Lot. HAUTS de MADIANA	0696 805466
NAZAIRE Laetitia	39 Rue du Jasmin 97233 Schoelcher	
BABIN A.	30 Rue du Jasmin	
DEMERGÈRE RENE	45. RUE BARON ARROS	
URITY Marie-José	49 Rue du Baron d'ARROS Les Hauts de Madiana	
MOUSTIN MICHEL	51 LOT LES HAUTS de MADIANA SCHOELCHER	
MOULLET Didier	Rue Baron Lot. Madiawa	
NARAN Nathalie	44 lot les Hauts de Madiana - 97233	
HARON Andy	38 lot les Hauts de Madiawa 97233	

Noms/Prénoms	Adresse	Téléphone (Facultatif)
MADESTINE D. dora	31. Lot Les Hauts de Madiana.	0698 018036
Kaïler BIENBEANT	4 Chemin de la Vallée, Lotissement Les Hauts de Madiana	0696 2238 89
DRICO Eugénie	23 Chemin de la Vallée Les H <sup>ts</sup> de Madiana	0698 374366
Fournier Auriane	36 Rue du Jasmin lot Les Hauts de MADIANA	0696 865768
Rio Heue / Nathalie	35 Lot Les Hauts de Madiana	0696 557793
TERKINE Leonie	94, Les Hauts de Madiana 97933 SCHOELCHER	
HASCOAT GISELE	32 Rue du JASMIN Les Hauts de MADIANA	0696 350506
BONHEUR Sonia	21 Rue du Jasmin Les Hauts de Madiana Schoelcher	0696 319362
BONHEUR Jacques	21 Rue du Jasmin Les Hauts de Madiana Schoelcher	0696 275850
LECURIEUX BÉLÉONNE NICOLE	18, Rue Baron d'Arros Les Hauts de Madiana Schoelcher.	0696 402894
BRINTON Marie Antoinette	46 Rue du Baron d'Arros Hauts de Madiana Schoelcher.	
NELLEC Christiane	33 Les Hauts de Madiana 97233 Schoelcher	
NELLEC Bernard.	33 Les Hauts de Madiana. 97233 Schoelcher.	
DELAITRE Agnès	41 Rue des Alouettes 97233 Schoelcher	
BAGOE Sophie	37 Lot Les Hauts de Madiana.	82.

Noms/Prénoms	Adresse	Téléphone (Facultatif)
CHARLES-SAINTE-CLAIRE ELSE	Lot <sup>13</sup> les Hauts de Madiana	
DULIO Max	25 Hts Madiana	
GAVARRET Florence	133 Rue Jules Mauvais	
VOLATIER Florence	22 chemin de la Vallée	
BARBOT Fabrice	22 chemin de la Vallée	
ARMET Naïma	27 chemin de la Vallée	
FORTON E Lucien	28 les Hauts de Madiana	
LECURIEUX-LAFAYETTE RH	17 rue du Jasmin - Les HAUTS DE Madiana	
Oronaris Amilbo	18 rue du Jasmin Haut de Madiana	