



Mission d'esquisse des sentiers du littoral de la baie de Fort-de-France

Phase Diagnostic
MOA: communauté d'agglomération
du Centre de la Martinique

Ateliers 2/3/4/ - Théo Levy
Janvier 2026

Table des matières

Préambule

Introduction	4
Calendrier des études	5
Sentiers de Martinique: un maillage à compléter	6

01

Approche territorial de la baie

Des sites patrimoniaux isolés par des sentiers discontinus	10
Une baie aux dynamiques littorales contrastées	16
Une baie en mutation	22
Contraintes et ruptures foncières du territoire	28
Discontinuités et contraintes d'aménagement	30
Transports et accessibilités: les déséquilibres territoriaux	34
Une baie réglementée: un attrait pour le tourisme écologique	38
Enjeux	42
Des séquences territoriales adaptées aux spécificités paysagères	44
Notice de lecture des séquences	46

02.1

Séquences touristiques littorales

Séquence 1: Cap Salomon - Anse à l'âne	50
Séquence 2: Anse à l'âne - Village de la poterie	54

02.2

Séquences industrielles, portuaires et naturelles

Séquence 3: Mangrove de Génipa, Rivière-Salée et Ducos	62
Séquence 4: Aéroport, Mangrove de Cohé	66

02.3

Séquences urbaines

Séquence 5: Fort-de-France - Gare maritime, extension du port	74
Séquence 6: Fort Saint-Louis - Centre bourg Schoelcher	78
Séquence 7: Bourg Schoelcher - Fond Bernier	82
Carte des sentiers de randonnées proposés le long de la baie	86

La baie de Fort-de-France: Vers un littoral accessible et résilient

Le littoral de la baie de Fort-de-France constitue un espace à forts enjeux pour la Martinique. À la croisée des dynamiques naturelles, urbaines et sociales, cette bande côtière concentre de multiples fonctions et pressions : habitat, activités économiques, équipements, espaces agricoles résiduels, milieux naturels, sites culturels et pratiques récréatives. Pourtant, malgré cette richesse territoriale, l'accès au littoral reste limité, morcelé, voire inexistant sur certaines portions. La création d'un sentier littoral piétonnier, aujourd'hui à l'étude, ambitionne de repenser en profondeur le rapport des habitants à leur rivage, en proposant des parcours continus, sûrs et sensibles, traversant à la fois les fronts urbanisés et les milieux naturels plus préservés.

Ce projet est porté par la **CACEM**, dans le cadre du Contrat de la Grande Baie, et confié à l'agence **Ateliers 2/3/4/** (paysagiste en chef) et à **Théo Levy**, urbaniste. Il s'inscrit dans une démarche de faisabilité, visant à définir les conditions concrètes de mise en œuvre d'un maillage de parcours piétons sur environ 70 km de littoral, entre Fond Bernier (Schoelcher) et Cap Salomon (Anses d'Arlet). L'étude s'attache à un linéaire compris entre le trait de côte et la route nationale, traversant sept communes : Schœlcher, Fort-de-France, Le Lamentin, Ducos, Rivière-Salée, Les Trois-Îlets et Les Anses d'Arlet.

Ce territoire présente une grande variété de situations. Le linéaire est ponctué d'obstacles physiques majeurs (axes routiers, infrastructures portuaires, zones naturelles fermées, propriétés privées), et soumis à des risques importants, liés au recul du trait de côte, à la submersion marine, à l'érosion ou encore à la fragilisation des écosystèmes littoraux. Ces contraintes sont exacerbées par le changement climatique, qui impose une nouvelle lecture du territoire, intégrant la question de la résilience des milieux et des usages. L'un des enjeux majeurs de cette étude est ainsi de penser un sentier non comme une infrastructure isolée, mais comme un outil d'adaptation et de transformation du territoire, conciliant préservation des milieux et nouveaux usages.

La méthodologie adoptée repose sur une série de repérages de terrain et d'analyses croisées (cartographiques, réglementaires, paysagères), permettant de qualifier les contextes traversés, d'identifier les obstacles et les opportunités, et de repérer les continuités existantes, souvent disjointes ou informelles. Cette approche permet d'esquisser une lecture transversale du littoral, entre zones densément urbanisées et séquences naturelles, entre accès publics existants et secteurs privatisés ou inaccessibles. Le sentier devra composer avec cette complexité, et proposer des parcours adaptés, évolutifs et respectueux des spécificités locales.

Loin de viser un tracé unique et linéaire, l'ambition du projet est de constituer un système de sentiers multiples, interconnectés et modulables selon les usages (promenade quotidienne, randonnée, découverte patrimoniale, lien interquartier), et capables de s'appuyer sur l'existant pour en révéler la valeur. Il s'agit aussi d'enrichir le maillage des mobilités douces à l'échelle intercommunale, de reconnecter des lieux fragmentés, de renforcer les liens entre les quartiers et leur environnement naturel, et de proposer de nouveaux usages collectifs du bord de mer.

Ce diagnostic constitue la première étape du projet. Il établit un état des lieux critique et structuré des conditions d'implantation du sentier, des ruptures territoriales, des pressions foncières et environnementales, et des dynamiques en présence. Il met en lumière les tensions mais aussi les opportunités d'un territoire à forte valeur symbolique, écologique et sociale. Ce travail vise à alimenter les échanges avec les collectivités, les partenaires techniques et les habitants, en vue d'une mise en œuvre progressive, concertée et durable. Le sentier littoral de la baie ne doit pas être simplement un nouvel aménagement, mais un support de transformation territoriale, orienté vers la résilience, l'inclusion et la mise en valeur de ce patrimoine commun qu'est le littoral.

Maitrise d'ouvrage et partenaires financiers:



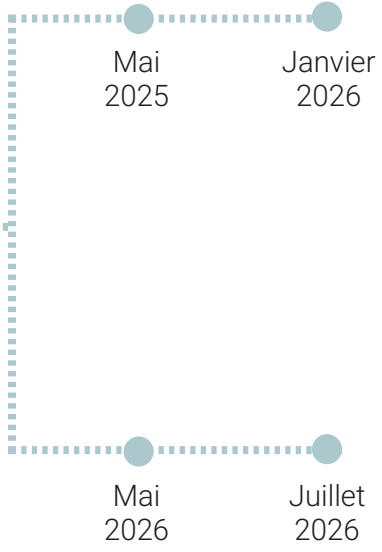
Réalisation de l'étude d'identification du patrimoine de la baie de Fort-de-France



Données d'entrées

Mission d'esquisse des sentiers du littoral de la baie de Fort-de-France

Groupement de maitrise d'œuvre:



La Martinique dispose d'un **réseau de sentiers de randonnée diversifié**, inscrit dans un relief contrasté et un patrimoine naturel remarquable.

On y recense plus de **180 km de sentiers balisés**, dont le GR G1 (de **Grand'Rivière** à **Ajoupa-Bouillon**), sentier de grande randonnée qui traverse le nord de l'île dont la montagne Pelée.

La majorité des sentiers se concentre dans le Nord de l'île, autour de la Montagne Pelée, des Pitons du Carbet et au cœur des forêts humides, zones propices à la randonnée en milieu naturel.

Parmi les itinéraires emblématiques figurent le canal de Beauregard, le Morne Larcher, ou encore la Trace des Jésuites, prisés pour leur valeur paysagère, écologique et patrimoniale.

En revanche :

La zone de la baie de Fort-de-France et les abords de la côte restent aujourd'hui moins développés en matière de randonnée structurée et balisée.

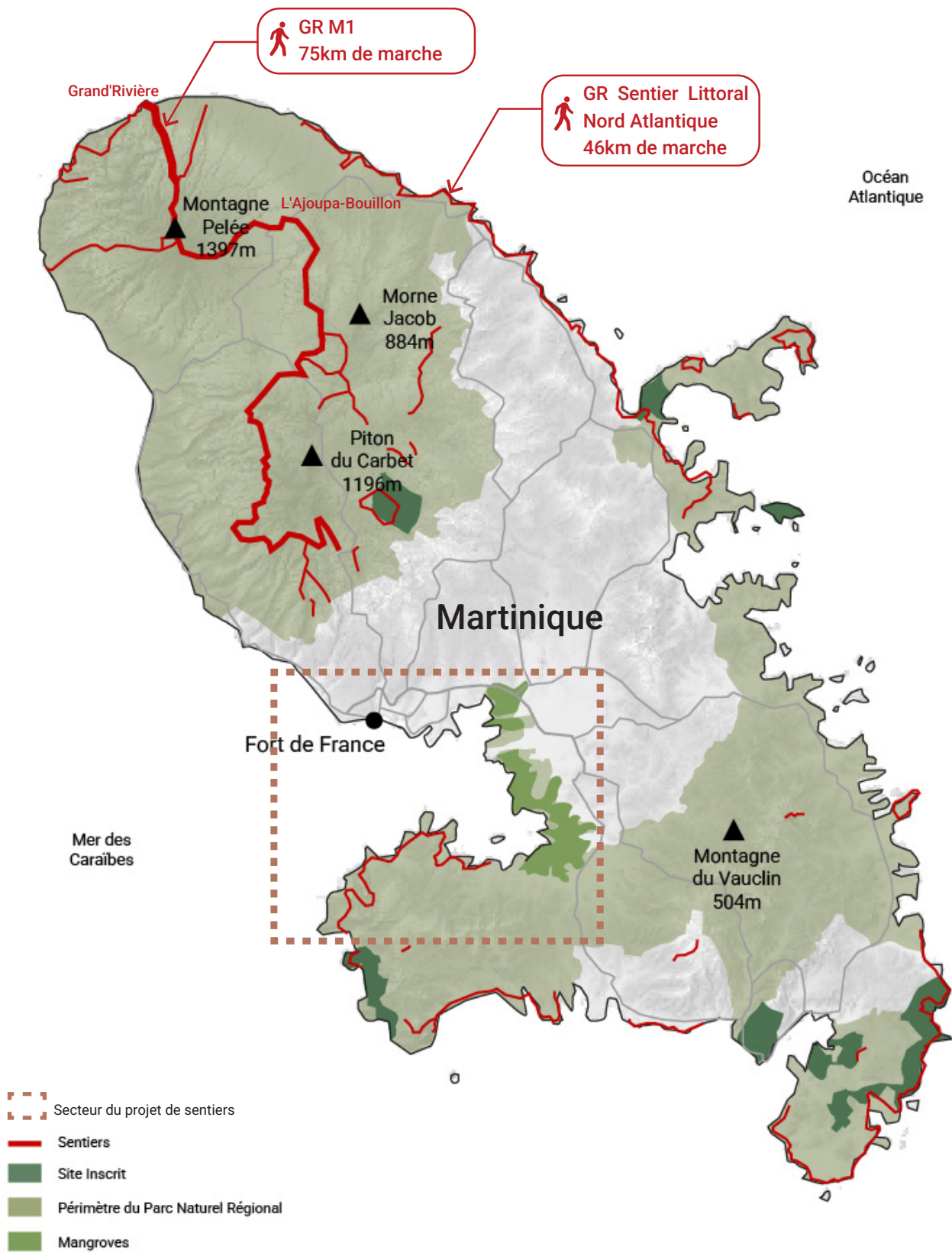
Ces secteurs présentent pourtant un potentiel important, combinant diversité écologique (mangroves, mornes, littoral), proximité des zones urbaines, et richesse historique (bâtiments anciens, traces d'activités industrielles, mémoire locale).

Enjeux

Le projet présenté vise à s'inscrire dans le maillage général des sentiers de randonnée de l'île (voir carte), tout en répondant à plusieurs objectifs :

- Créer de nouveaux parcours de randonnée autour de la baie de Fort-de-France.
- Mieux répartir l'offre de randonnée à l'échelle territoriale.
- Valoriser des sites naturels, historiques et culturels encore peu accessibles au public.
- Contribuer au développement d'un tourisme durable et local.

Dans cette démarche, une attention particulière est portée à la préservation des milieux naturels sensibles, en privilégiant autant que possible les tracés existants et en limitant l'impact des aménagements.



7



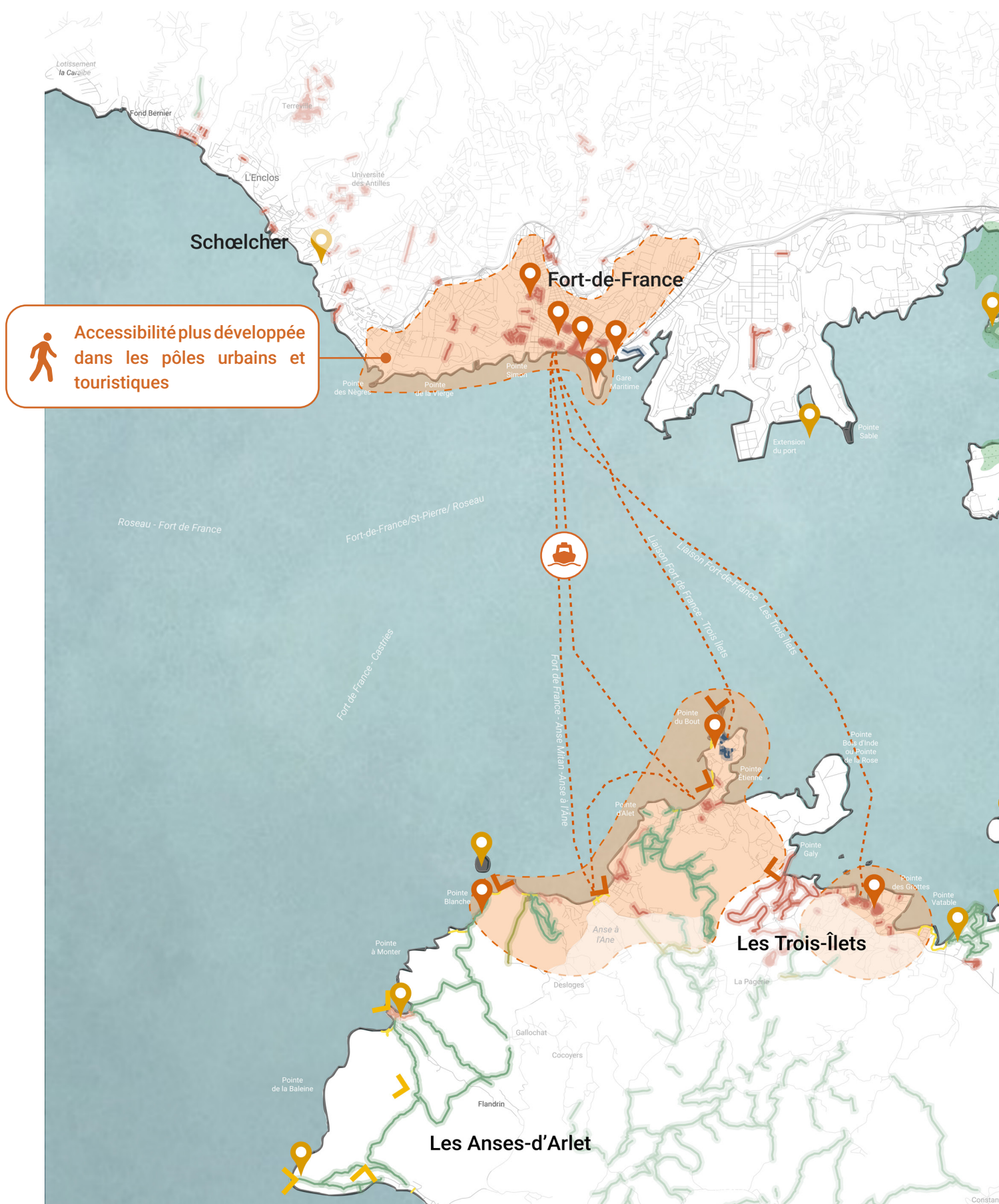
APPROCHE TERRITORIALE DE LA BAIE DE FORT-DE-FRANCE

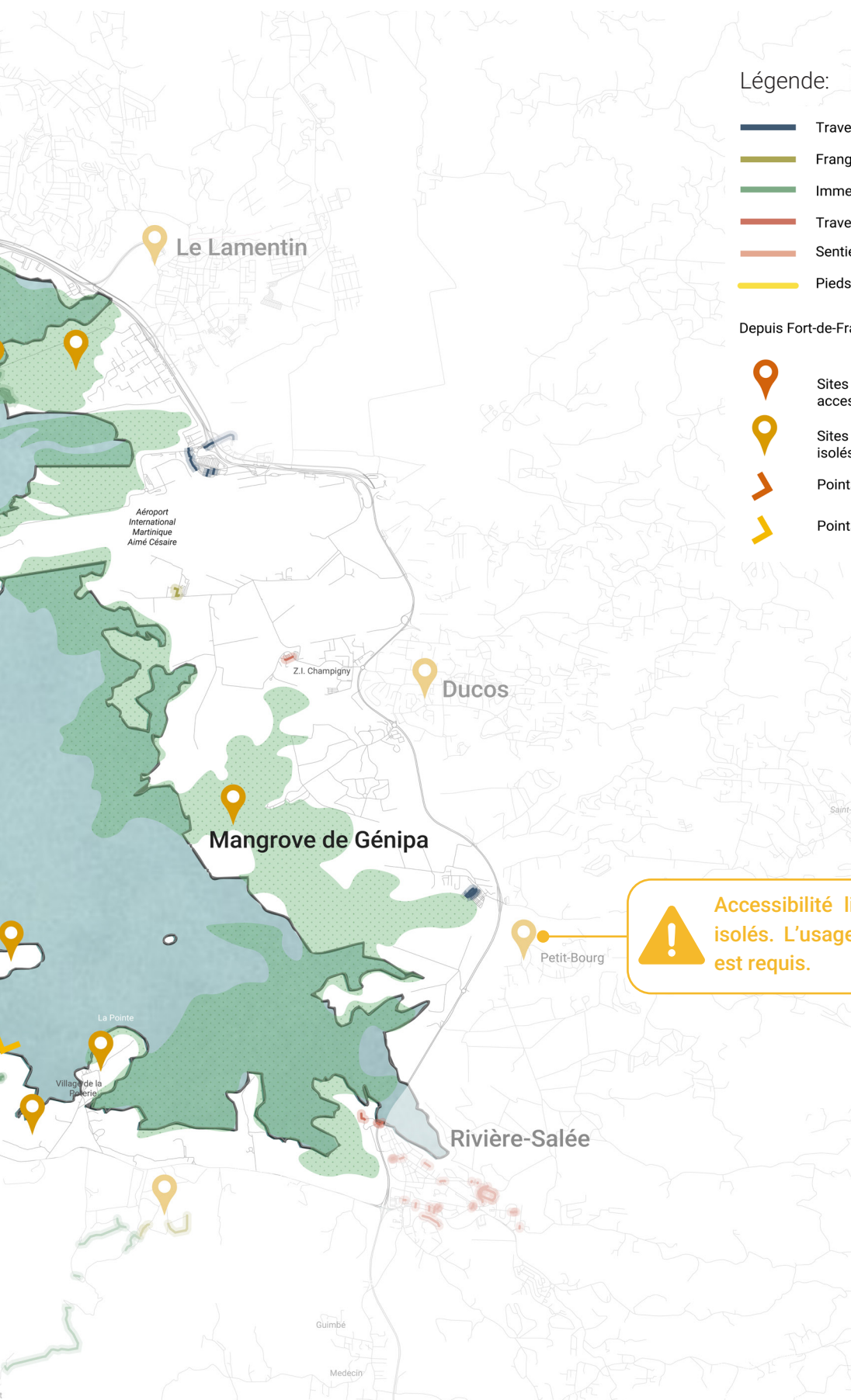
Etat actuel et constats



01

Des sites patrimoniaux isolés par des sentiers discontinus












Légende:

-  Traversée portuaire/industrielle
-  Frange agricole
-  Immersion végétale
-  Traversée urbaine/artificialisée
-  Sentier en surplomb
-  Pieds dans l'eau

Depuis Fort-de-France et les Trois-Îlets:

-  Sites patrimoniaux (naturel, culturel ou mixte), accessibilité renforcée (tous modes)
-  Sites patrimoniaux (naturel, culturel ou mixte) isolés / accessibilité limitée
-  Points de vue, accessibilité renforcée (tous modes)
-  Points de vue isolés

 **Accessibilité limitée, points isolés. L'usage d'un véhicule est requis.**  

Des sites patrimoniaux isolés par des sentiers discontinus

Un littoral contrasté : entre accessibilité et isolement

Le littoral de la baie de Fort-de-France révèle une **richesse patrimoniale et paysagère remarquable**, entre histoire, milieux naturels et grands panoramas. Pourtant, **tous les sites ne bénéficient pas du même niveau d'accessibilité**.

Autour des grandes centralités (Fort-de-France et Les Trois-Îlets) l'accessibilité est bonne. Plusieurs sites sont bien connectés par des cheminements piétons existants et facilement atteignables à pied.

Parc de la Savane, Mémorial de l'Anse Bély, Pointe du Bout : ces lieux profitent de leur proximité avec les centres urbains et de l'aménagement des espaces publics. Ils sont lisibles, fréquentés, bien intégrés.

Mais à mesure qu'on s'éloigne de ces pôles, l'accessibilité se dégrade nettement. Les distances s'allongent, les coupures physiques (notamment la RN) se multiplient, et les cheminements piétons disparaissent.

Maison de la Mangrove, Maison de la Canne, village de la poterie, les bourgs (Ducos, le Lamentin) : ces sites, pourtant porteurs de sens et d'histoire, souffrent d'une accessibilité limitée. Ce sont aujourd'hui des points isolés, difficilement atteignables sans véhicule ou traversée maritime, et déconnectés du reste du littoral.

Enjeux

Cette situation met en lumière un besoin clair : **renforcer la continuité piétonne sur l'ensemble de la baie, pour dépasser la logique des centralités isolées et créer un littoral réellement connecté.**

Cela permettrait :

- D'ouvrir l'accès aux sites patrimoniaux moins visibles et de les valoriser
- De favoriser une appropriation cohérente du territoire
- De faire du sentier un vecteur de découverte, de mémoire et de lien entre ville, nature et histoire.



Accessibilité plus développée dans les pôles urbains et touristiques



Accessibilité limitée, points isolés. L'usage d'un véhicule est requis.

Sites patrimoniaux (naturel, culturel ou mixte)



Mémorial de l'Anse Bellay: accessible à pied depuis l'Anse à l'Âne via un sentier existant



Maison de la Mangrove: inaccessible à pied depuis les Trois-Îlets en raison de l'absence d'aménagements le long de la RN5.



Parc de la Savane, plage de la Française: situés en plein cœur de Fort-de-France, facilement accessibles à pied.



Îlet Ramiers: site totalement inaccessible aux visiteurs, sans solution d'accès prévue.



Pointe du Bout: rejoignable à pied depuis l'Anse Mitan par un itinéraire piéton praticable.



Ducos: fortement isolé en raison des longues distances et des ruptures d'accessibilité liées à la route nationale.

Des sites patrimoniaux isolés par des sentiers discontinus

Le futur sentier littoral de la baie de Fort-de-France ne sera pas un parcours uniforme ni continu. Sa longueur, la diversité des milieux (+ ou - proche du littoral) et les nombreuses discontinuités naturelles, urbaines ou infrastructurelles imposent **plusieurs tronçons parfois disjoints**. Cette diversité de parcours, adaptée aux contraintes locales, offrira une **pluralité d'ambiances et d'usages**, proposant une lecture sensible et évolutive du territoire entre nature, ville et zones productives.

Proximité à la nature et au littoral



Pieds dans l'eau

- Cheminements sur sable, rocher, estran ou bord de mangrove.
- Expérience immersive, sensible aux marées et aux saisons.
- Sentiers souples, discontinus, en contact direct avec les éléments.
- Ambiance mouvante, sensorielle, spontanée.



Sentier en surplomb

- Tracés en hauteur, accrochés aux reliefs côtiers.
- Panoramas spectaculaires sur la mer.
- Vent, lumière et ruptures de terrain enrichissent l'expérience.
- Besoin d'aménagements techniques pour assurer le confort (escaliers, platelages, signalétique).



Immersion végétale

- Sentiers en forêt dense, mangrove ou lisière urbaine végétalisée.
- Ambiance fraîche, ombragée, calme et intimiste.
- Pas de vues directes sur le littoral
- Sol meuble ou racinaire, ambiance propice à la lenteur.
- Expérience de rupture avec les espaces urbains.



Frange agricole

- Sentiers traversant ou longeant des parcelles cultivées.
- Paysages ouverts, lumineux, en constante évolution.
- Présence de cultures comestibles et plantes locales.
- Lien direct entre territoire, sol et production agricole.



Traversée urbaine/artificialisée

- Sentiers sur promenades bétonnées, plages aménagées ou parkings.
- Accessibilité forte, mais cadre souvent artificialisé.
- Ambiance bruyante, très fréquentée, dominée par le minéral.



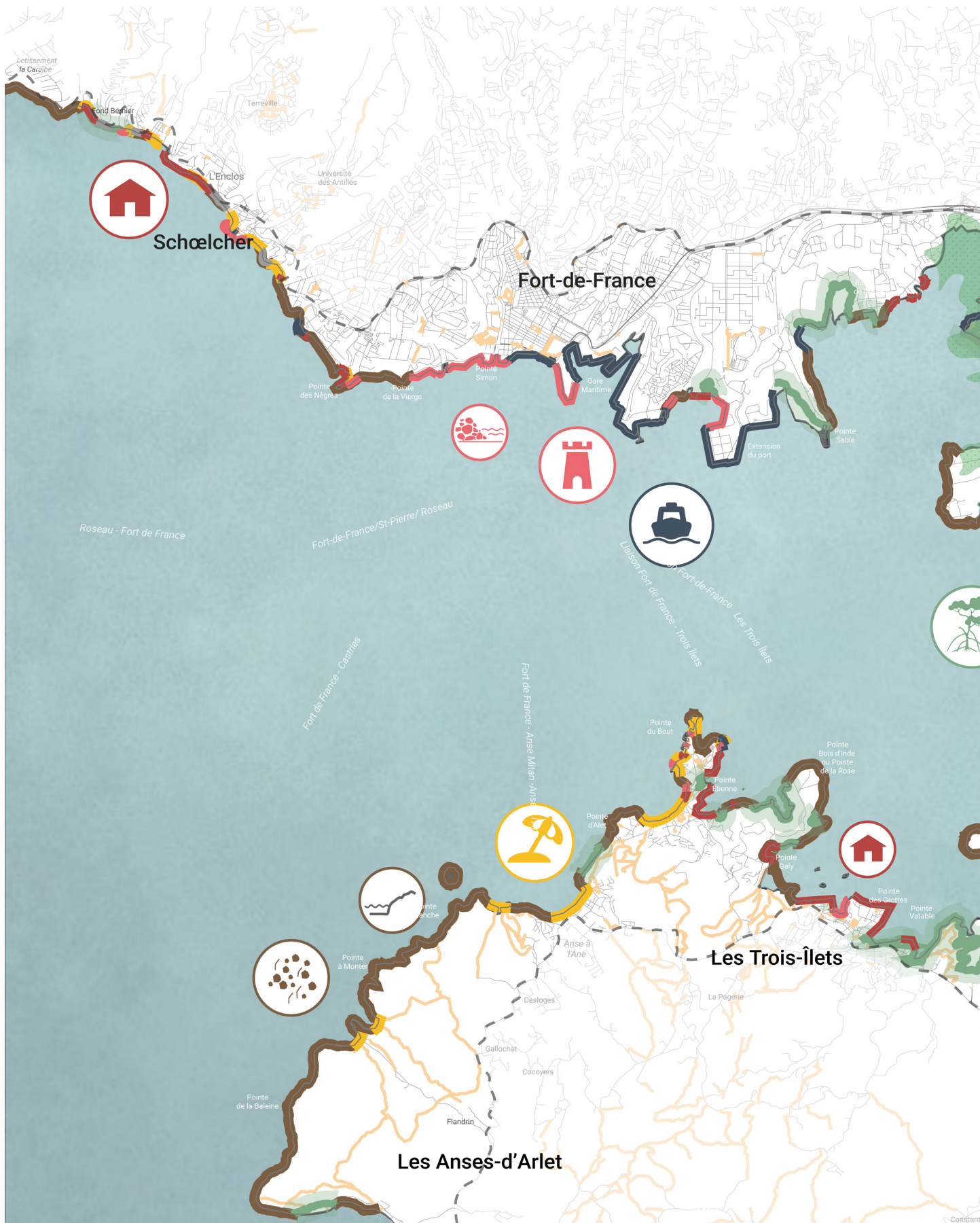
Traversée portuaire/aéroportuaire/industrielle

- Ambiance marquée par l'infrastructure et les clôtures.
- Espaces peu hospitaliers, peu adaptés aux piétons.
- Vue sur la baie filtrée, relation au paysage affaiblie.
- Expérience de promenade réduite, intérêt paysager limité.








Enjeux

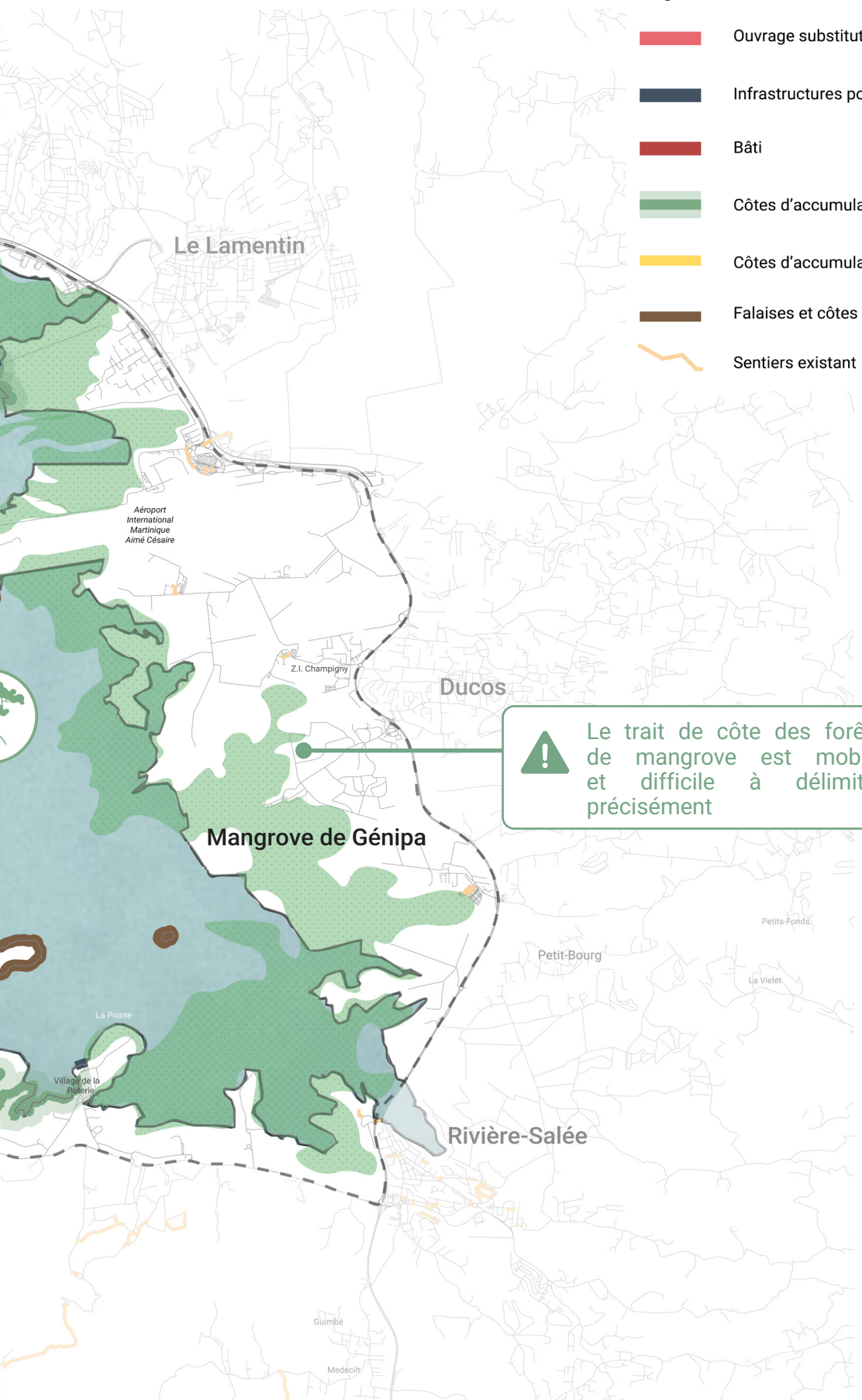
- **Adapter les sentiers** aux spécificités naturelles et paysagères pour offrir des expériences variées et authentiques.
- **Intégrer les contraintes des milieux** (littoral, forêt, urbain, agricole) tout en garantissant sécurité et confort des randonneurs.
- **Gérer les ruptures et discontinuités** du territoire par un maillage flexible, favorisant une découverte sensible et évolutive.
- **Valoriser le lien entre nature, patrimoine et activités locales** pour enrichir l'usage et la perception des sentiers.


Une baie aux dynamiques littorales contrastées



Légende:

-  Ouvrage substitution au trait de côte
-  Infrastructures portuaires, aéroportuaires et industrielles
-  Bâti
-  Côtes d'accumulation vaseuses / mangroves
-  Côtes d'accumulation sableuses
-  Falaises et côtes rocheuses
-  Sentiers existant

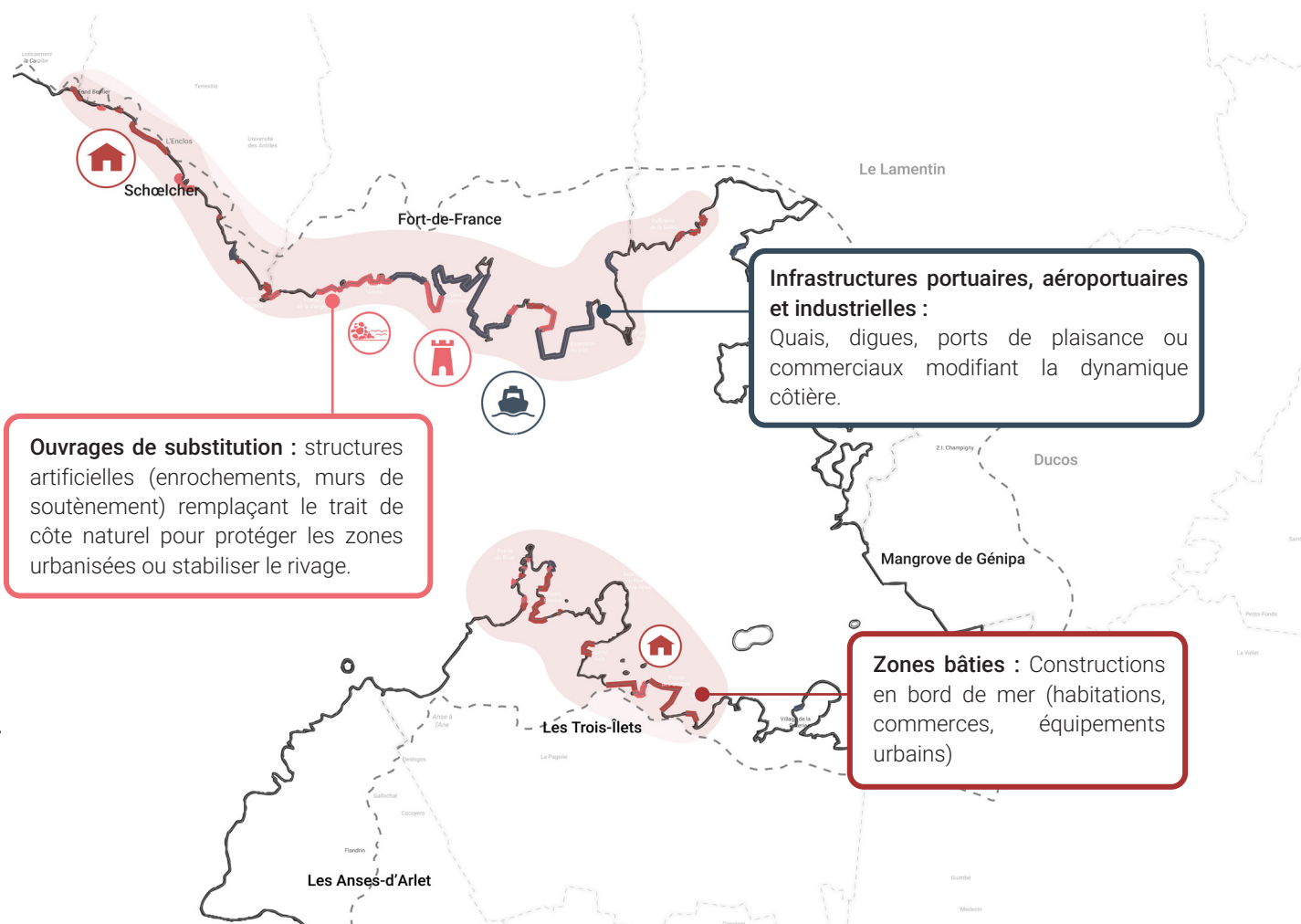


 Le trait de côte des forêts de mangrove est mobile et difficile à délimiter précisément

+ de 70 km de côtes

Une baie aux dynamiques littorales contrastées

Traits de côte artificiels dans la baie de Fort-de-France



18

Enjeux

• Typologies souvent marquées par **une discontinuité physique** (clôtures, quais, routes), rendant l'aménagement de sentiers linéaires plus complexe.

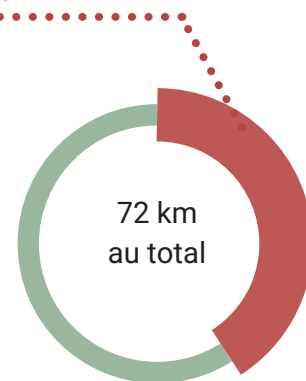
• **Conflits d'usage fréquents** dans les zones portuaires, industrielles ou urbaines très denses.

• **Les ouvrages de protection du trait de côte** (enrochements, digues) laissent peu d'espace sécurisé pour les cheminements piétons.

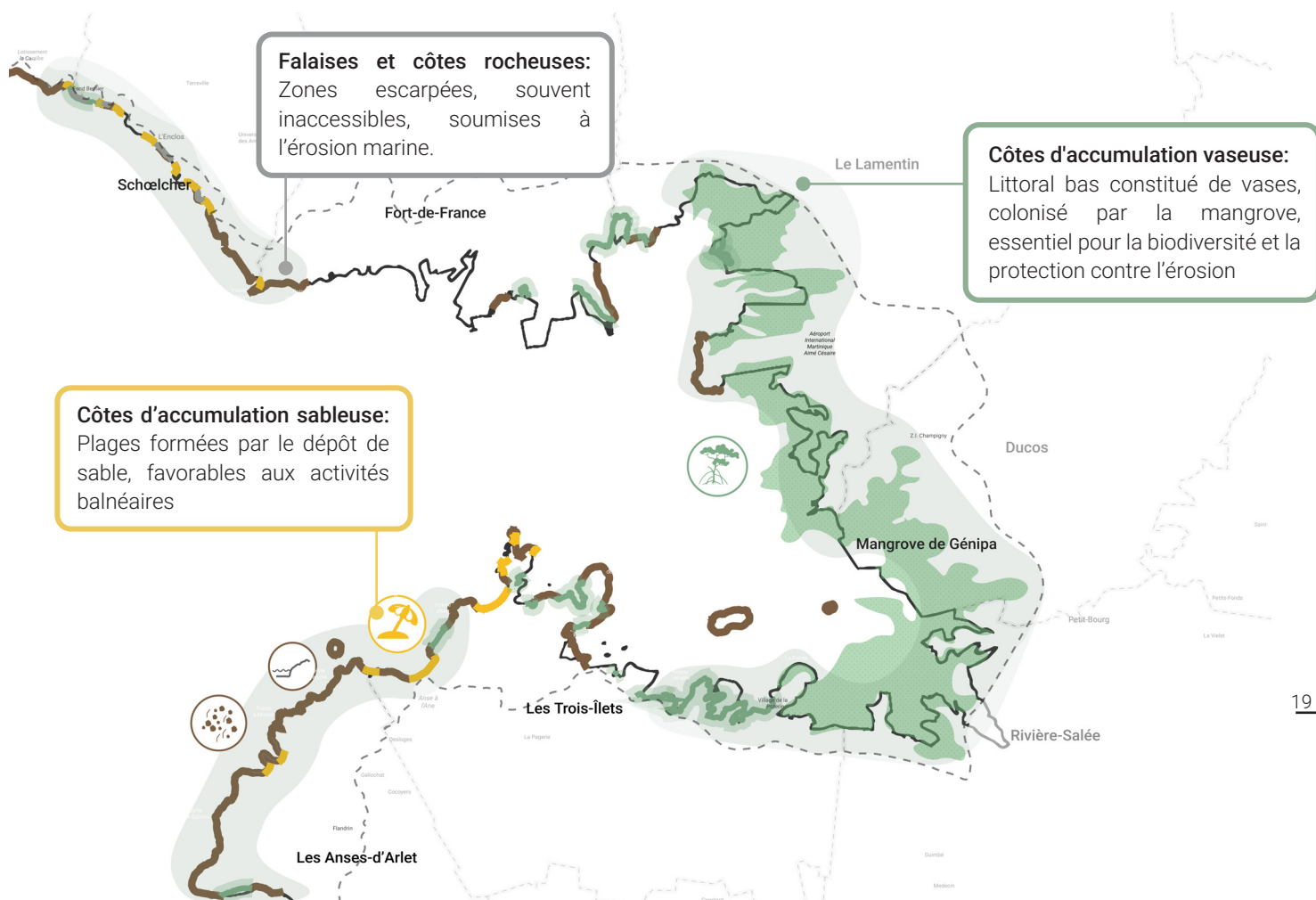
• **La qualité d'ambiance est souvent dégradée**: forte minéralité, peu de végétation, bruit, chaleur.

• **Faible présence de nature** ou de vues dégagées sur la mer, ce qui réduit l'intérêt paysager du sentier.

20 km de côtes artificielles



Traits de côte naturels dans la baie de Fort-de-France

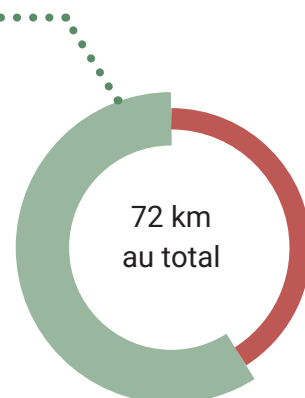


Enjeux

- Les plages sableuses et les falaises présentent des risques d'érosion ou d'instabilité, nécessitant des aménagements adaptés.
- Les mangroves sont des milieux sensibles, avec une accessibilité restreinte et une forte exigence de préservation.
- Les côtes rocheuses ou escarpées peuvent rendre le passage difficile voire dangereux.

- L'entretien est souvent nécessaire: végétation dense, passages étroits, déchets non collectés.
- L'absence de balisage ou de continuité claire dans ces secteurs peut générer confusion ou découragement chez les usagers.

52 km de côtes naturelles



Une baie aux dynamiques littorales contrastées

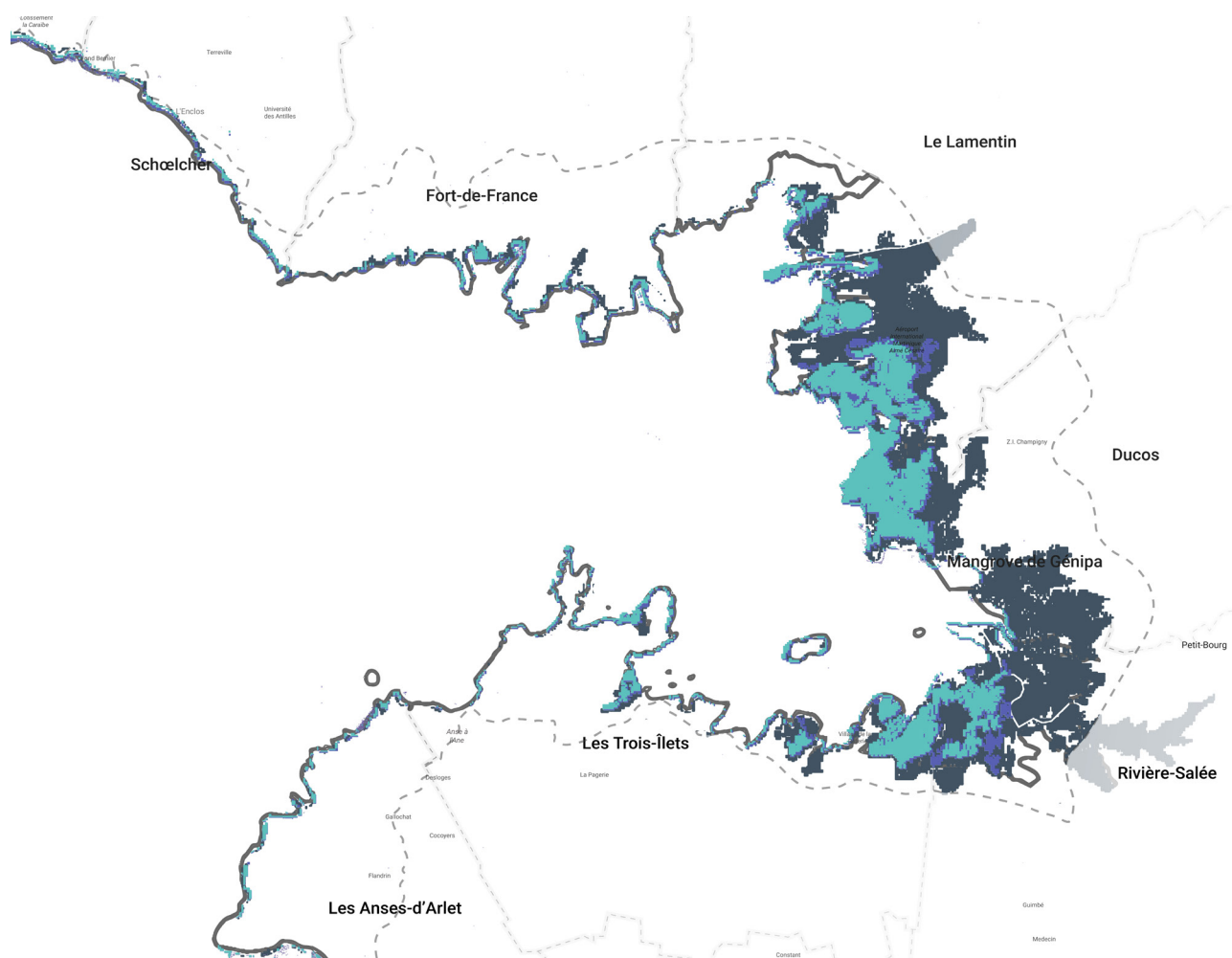
Enjeux

Un littoral en recul face à la montée des eaux

La montée des eaux, liée au changement climatique, influence profondément les dynamiques littorales. Au fil du temps, elle modifie le trait de côte par l'érosion, la submersion et l'inondation des zones basses. Ces transformations progressives, attendues pour **2030, 2050 et 2100**, soulignent l'importance d'adapter les mesures de gestion et de protection du littoral.

Elles auront un impact direct sur la localisation, la continuité et la pérennité des futurs sentiers littoraux, notamment dans les zones basses et naturelles les plus exposées.

- **Forte vulnérabilité des zones de mangrove et littoraux plats** à la submersion.
- Perte potentielle de terres naturelles et **fragmentation ou déplacement des écosystèmes**.
- Moins d'impact du côté de Fort-de-France, Schoelcher, Trois-Îlets (relief plus élevé).
- **Risque de rupture des sentiers** dans les zones basses à long terme.
- **Besoin d'adapter les tracés et les usages** en fonction de l'évolution du trait de côte.



Légende:

Montée des eaux



2030 2050 2100

Source: Coastal risk finder

Enjeux

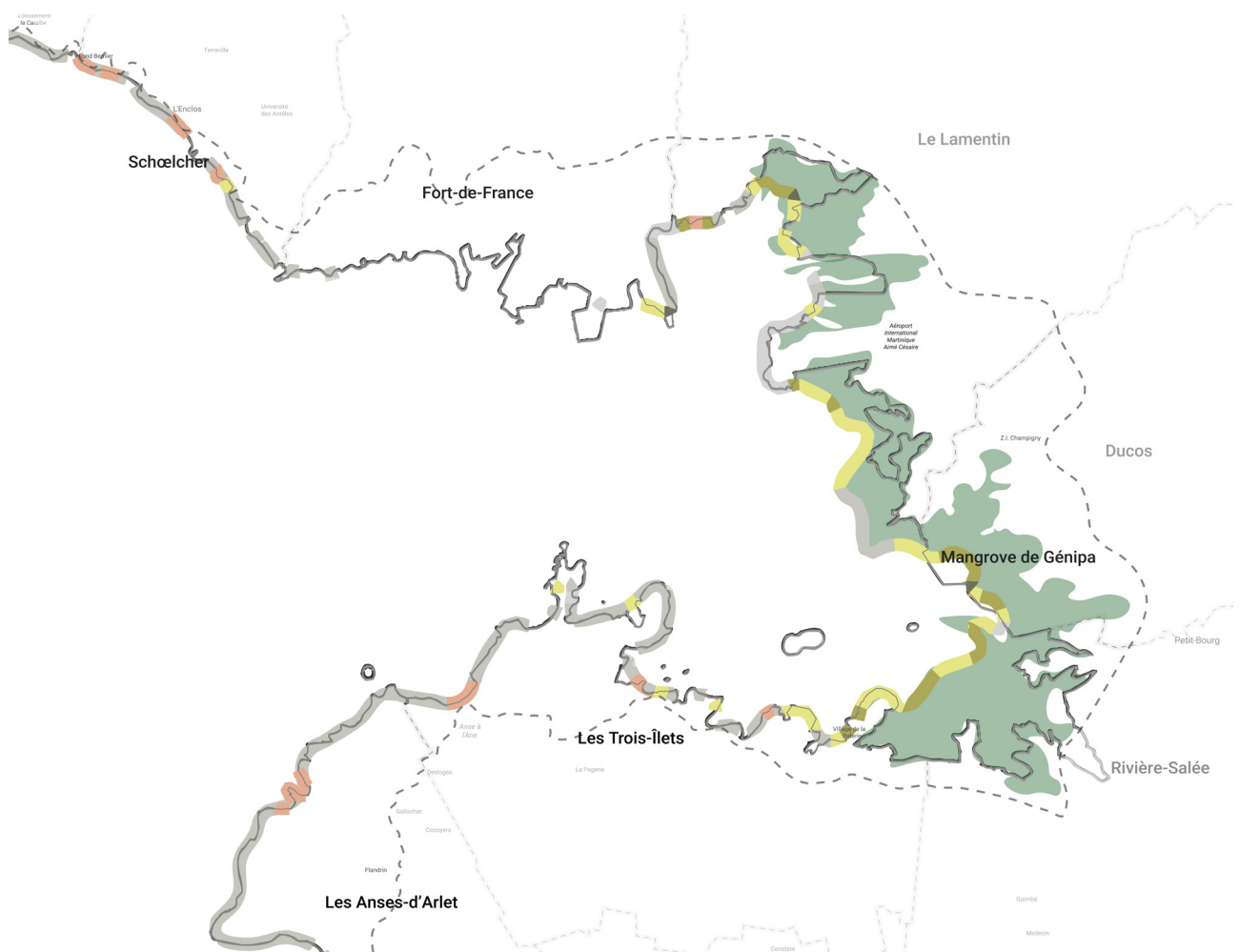
Entre érosion et sédimentation : un littoral en déséquilibre

Le trait de côte de la baie évolue sous l'effet de **l'érosion et de la sédimentation**, liées aux conditions naturelles et aux activités humaines.

L'érosion, accentuée par les tempêtes et les aménagements, fragilise les milieux et les infrastructures en réduisant l'espace côtier. À l'inverse, certains secteurs bénéficient de dépôts sédimentaires (rivières, mangroves), formant des zones plus stables mais vulnérables.

Ces évolutions nécessitent d'adapter le tracé du sentier en fonction des zones à risque.

- Éviter les zones soumises à l'érosion pour **limiter les risques de recul et de destruction.**
- **Adapter les aménagements en zones instables:** structures légères, démontables ou déplaçables.
- **Tenir compte des dynamiques locales** (érosion / sédimentation) pour garantir la pérennité du sentier.
- **Préserver ou renforcer les zones tampons naturelles** (mangroves, plages) qui protègent le sentier.

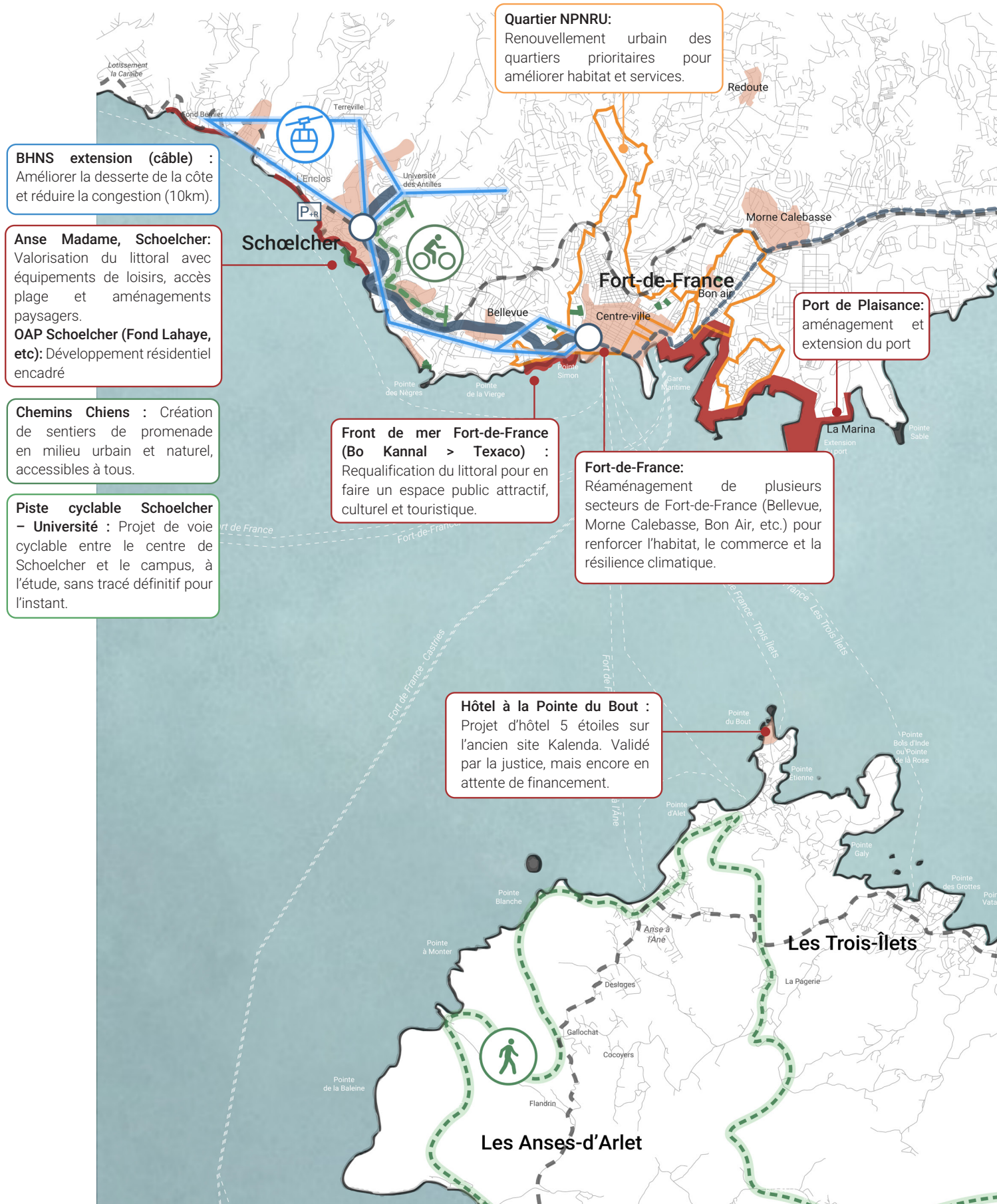


Légende:

- Erosion en 0 et 0,5m/an
- Sédimentation entre 0 et 0,5m/an
- Sédimentation entre 0,5m et 1,5m/an
- Non perceptible

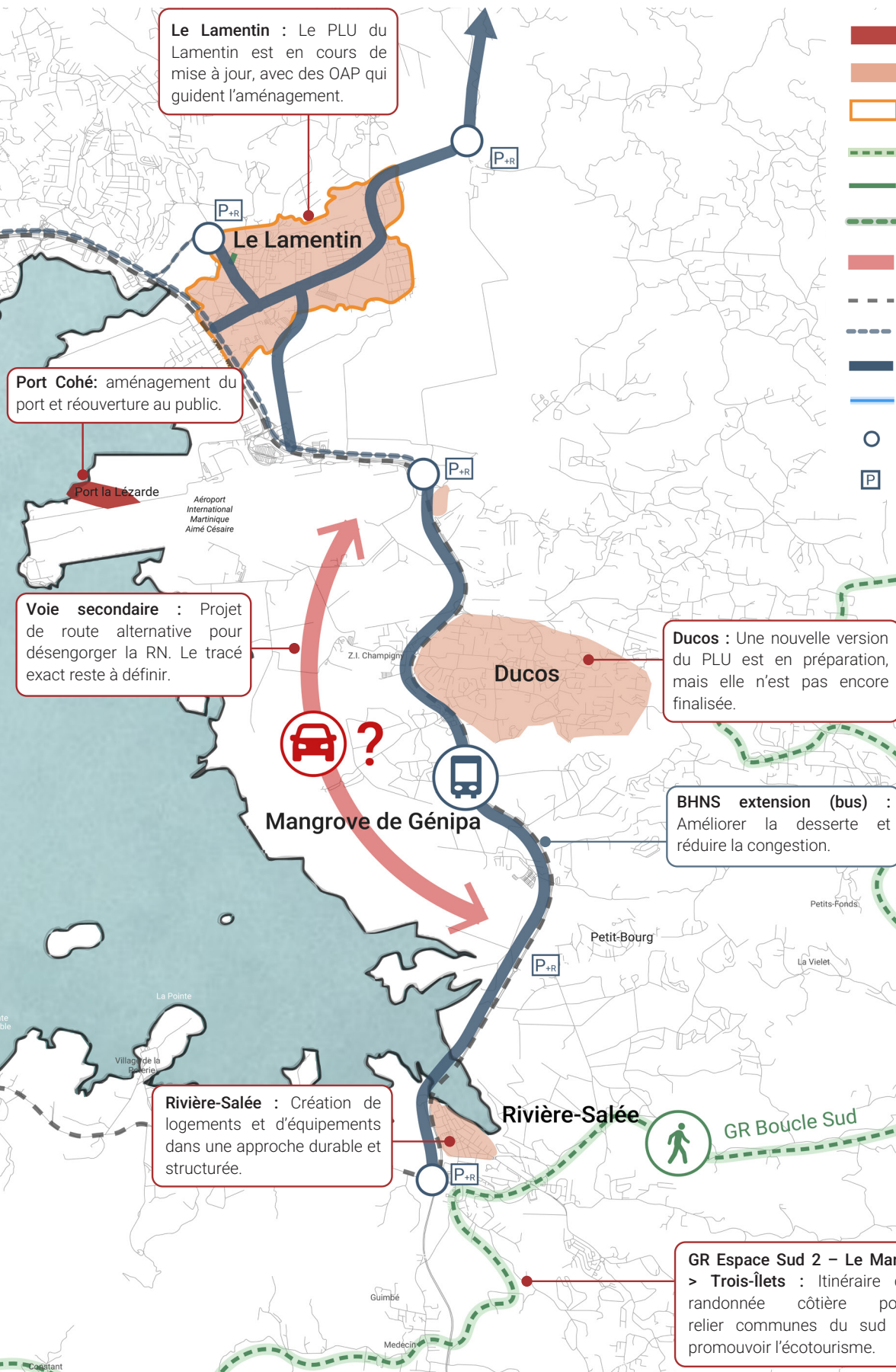
Une baie en mutation

De nombreux projets et transformations sur la frange littorale



Légende:

- Projets littoraux
- Projets d'aménagement urbains
- NPNRU
- Sentiers
- Chemins chiens
- Projet piste cyclable
- Projet de voie secondaire à la RN
- RN5 existante
- BHNS existant (bus)
- Projet BHNS (bus)
- Projet BHNS (câble)
- Pôle d'échange multimodaux
- Parking relais



Une baie en mutation

Des projets majeurs pour le développement de l'attractivité du littoral

Enjeux

La baie de Fort-de-France, de Schoelcher au Cap Salomon, fait face à de fortes pressions liées à l'urbanisation littorale (principalement le nord de la baie): attractivité, rareté du foncier, artificialisation des sols et fragilité des milieux naturels.

Les projets urbains, littoraux et de mobilité actuels constituent des opportunités pour structurer un réseau de sentiers cohérent. On distingue trois grands types de projets influents :

- **Les sentiers** dédiés, comme le GR Espace Sud 2, qui intègrent milieux naturels, agricoles et culturels, offrant une base pour un réseau attractif.
- **Les infrastructures de mobilité** (BHNS, pistes cyclables) facilitant l'accès aux sentiers et favorisant l'intermodalité pour une fréquentation durable.
- **Les aménagements littoraux/ urbains**, qui valorisent et sécurisent les espaces de promenade, assurant la continuité et l'intégration des sentiers au tissu urbain.

²⁴ Ces projets permettent de concevoir un réseau de sentiers connecté, diversifié et intégré, mais soulignent aussi l'enjeu de garantir la continuité, la qualité des espaces et la complémentarité des modes de déplacement pour une expérience accessible à tous.

Les enjeux liés aux futurs projets:

- **Garantir une meilleure connexion des sentiers avec les nouveaux aménagements** urbains et littoraux
- **Assurer la continuité et la sécurité des parcours** malgré l'urbanisation croissante (NPNRU, OAP)
- **Intégrer les sentiers aux infrastructures de mobilité douce** (pistes cyclables, BHNS) pour faciliter l'accès et les déplacements
- **Favoriser une pratique inclusive et accessible des sentiers** pour tous les usagers, habitants comme touristes
- **Créer des parcours attractifs** qui renforcent l'offre touristique durable et encouragent la découverte du patrimoine local
- **Gérer les usages multiples** (randonnée, vélo, balade urbaine) pour éviter les conflits et assurer la cohabitation harmonieuse
- S'assurer que les sentiers participent à la dynamique de renouvellement urbain, en contribuant à la qualité de vie et à la cohésion sociale



OAP Centre-ville – Fort-de-France

- Enjeu : Dynamiser le cœur urbain en renforçant l'habitat, le commerce et la qualité de vie
- Objectif : Réaménager plusieurs secteurs (Bellevue, Morne Calebasse, Bon Air, Redoute, etc.) pour une ville plus compacte, résiliente et attractive
- Contenu : Modernisation des espaces publics, amélioration des logements, développement des commerces de proximité, intégration des enjeux climatiques
- Portée : Amélioration globale de la trame urbaine dans plusieurs quartiers clés du centre-ville
- État : En cours de révision dans le cadre du PLU, avec une forte implication des acteurs locaux



Légende :

- | | | | | | | | |
|--|--|--|--------------------|--|---|--|---|
| | Entrées de ville routière | | Tracé du BHNS | | Parking existants | | Des équipements générateurs de déplacements à mettre en lien |
| | Entrées de ville maritime | | Arrêts du BHNS | | Parking projetés | | Agraffe urbaine |
| | Des liens inter quartiers à développer | | Coeur commercial | | Piétonnisation de voies | | Apaisement des rues Isambert et Scholescher (suppression d'une partie du stationnement, maintien du stationnement minute) |
| | Lien à créer entre le Parc Césaire, la rivière Madame et la Savane | | Espaces de projets | | Création de parvis devant les monuments :
1. Marché couvert / 2. Cathédrale Saint Louis / 3. Bibliothèque Schoelcher | | |

Source: https://www.fortdefrance.fr/wp-content/uploads/2022/03/5-PLU_FdF_OAP_pour-arret.pdf

Une baie en mutation

Des projets majeurs pour le développement de l'attractivité du littoral

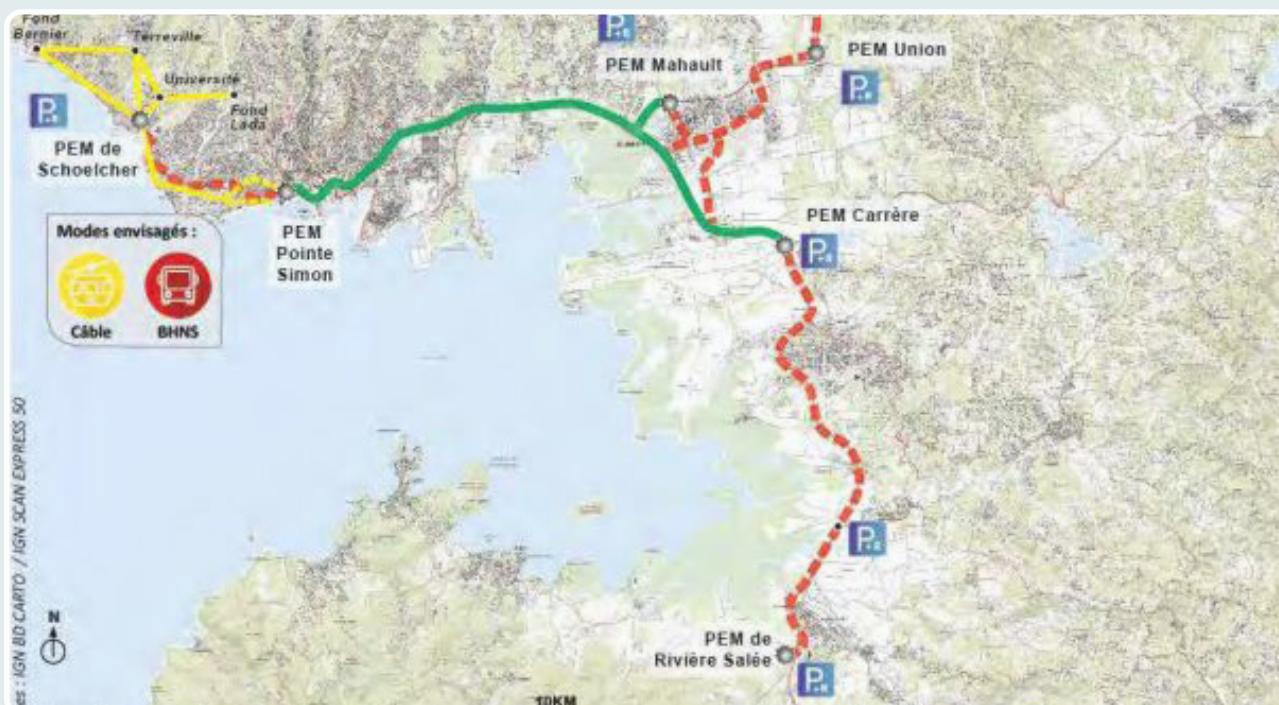
Aménagement du front de mer de Fort-de-France (Bo Kannal – Texaco)

- Enjeu : Réappropriation populaire du littoral urbain
- Objectif : Créer un espace public qualitatif, accessible et attractif
- Contenu : Parcours piétons, musée du carnaval, espaces verts, marchés, zones pour food trucks
- Portée : Aménagement majeur du centre-ville, à forte valeur sociale et touristique
- État : Études engagées (projet intégré dans la revalorisation globale du centre historique)



Extension du TCSP (BHNS et téléphérique urbain)

- Enjeu : Désengorger les axes routiers, améliorer la desserte intercommunale
- Objectif : Étendre le TCSP existant par bus et câble vers l'est, l'ouest et le sud
- Contenu : Prolongement du tracé BHNS (bus à haut niveau de service) + projet de téléphérique urbain entre Fort-de-France et Schoelcher
- Portée : Mobilité durable à l'échelle de la CACEM et au-delà
- État : En phase de programmation (tracés et études en cours)



GR Espace Sud 2 (Le Marin – Trois-Îlets)

- Enjeu : Diversifier l'offre touristique et valoriser les espaces naturels intérieurs
- Objectif : Créer un sentier de grande randonnée structurant sur la côte sud
- Contenu : Itinéraire pédestre entre paysages agricoles, forêts sèches et vues littorales
- Portée : Tourisme durable, reconnexion des habitants et visiteurs à l'arrière-pays
- État : Projet en développement (coordination intercommunale engagée)



Longueur: 86,69km

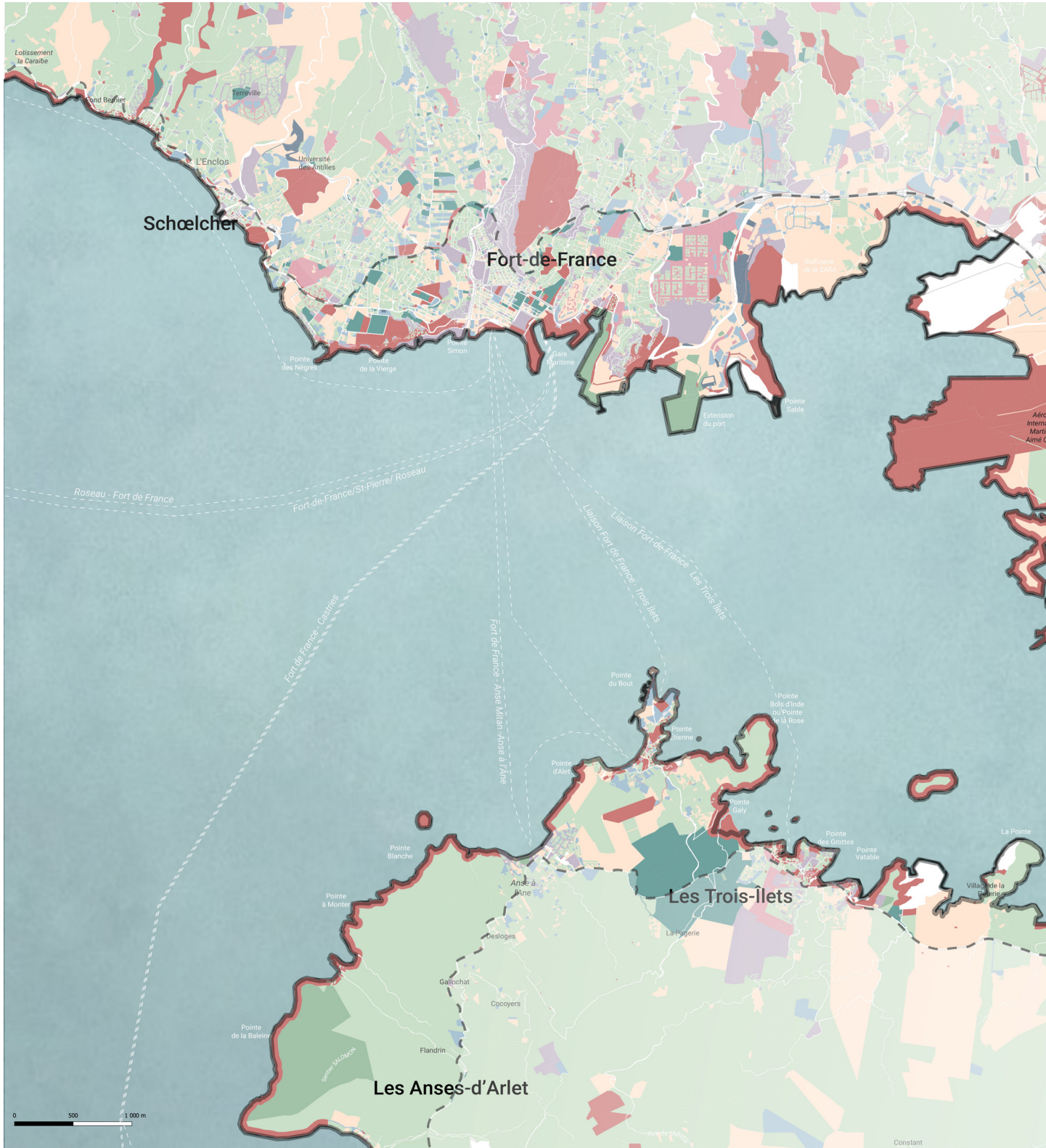
Dénivelé + : 2417m

Dénivelé - : 2420m

Sommet le plus haut: 487m

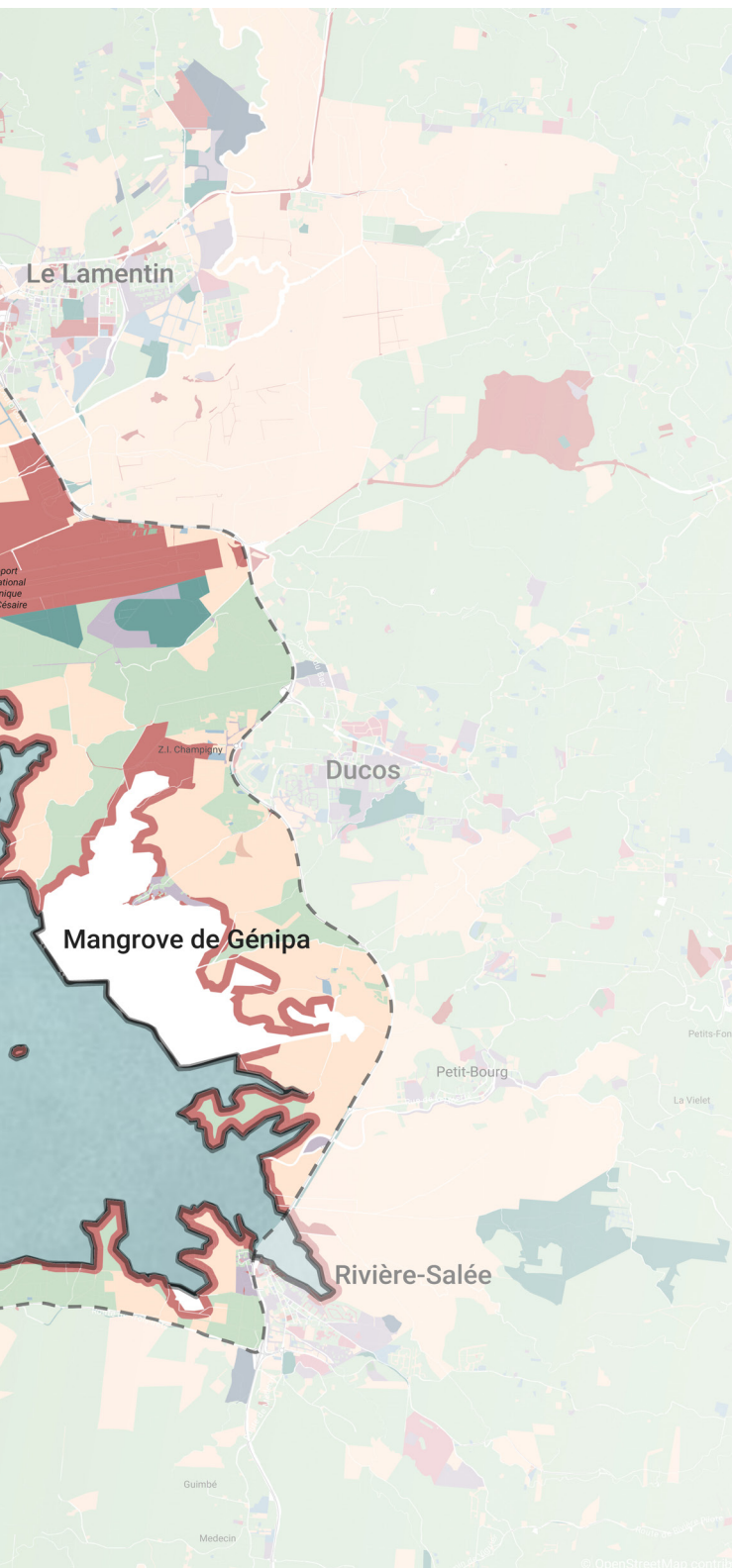
Contraintes et ruptures foncières du territoire

Un découpage foncier complexe au passage du sentier littoral













Enjeux

- Le sentier peut traverser des **terrains publics comme privés**, ce qui nécessitera **des modalités d'intervention adaptées** : autorisations, conventions ou servitudes de passage selon les cas.
- En s'inscrivant en partie dans la zone des **50 pas géométriques** (bande littorale de 81,20m appartenant à l'État), le sentier offrirait un levier foncier intéressant dans **l'implantation des tronçons du sentier**.
- Dans certains cas, cette zone d'État (les 50 pas géométrique) a déjà été occupée par des particuliers ou fait l'objet de procédures de régularisation, ce qui peut limiter l'espace réellement disponible pour aménager un sentier.
- Une **analyse foncière précise sera indispensable pour ajuster le tracé**, anticiper les contraintes juridiques et garantir la faisabilité du projet.

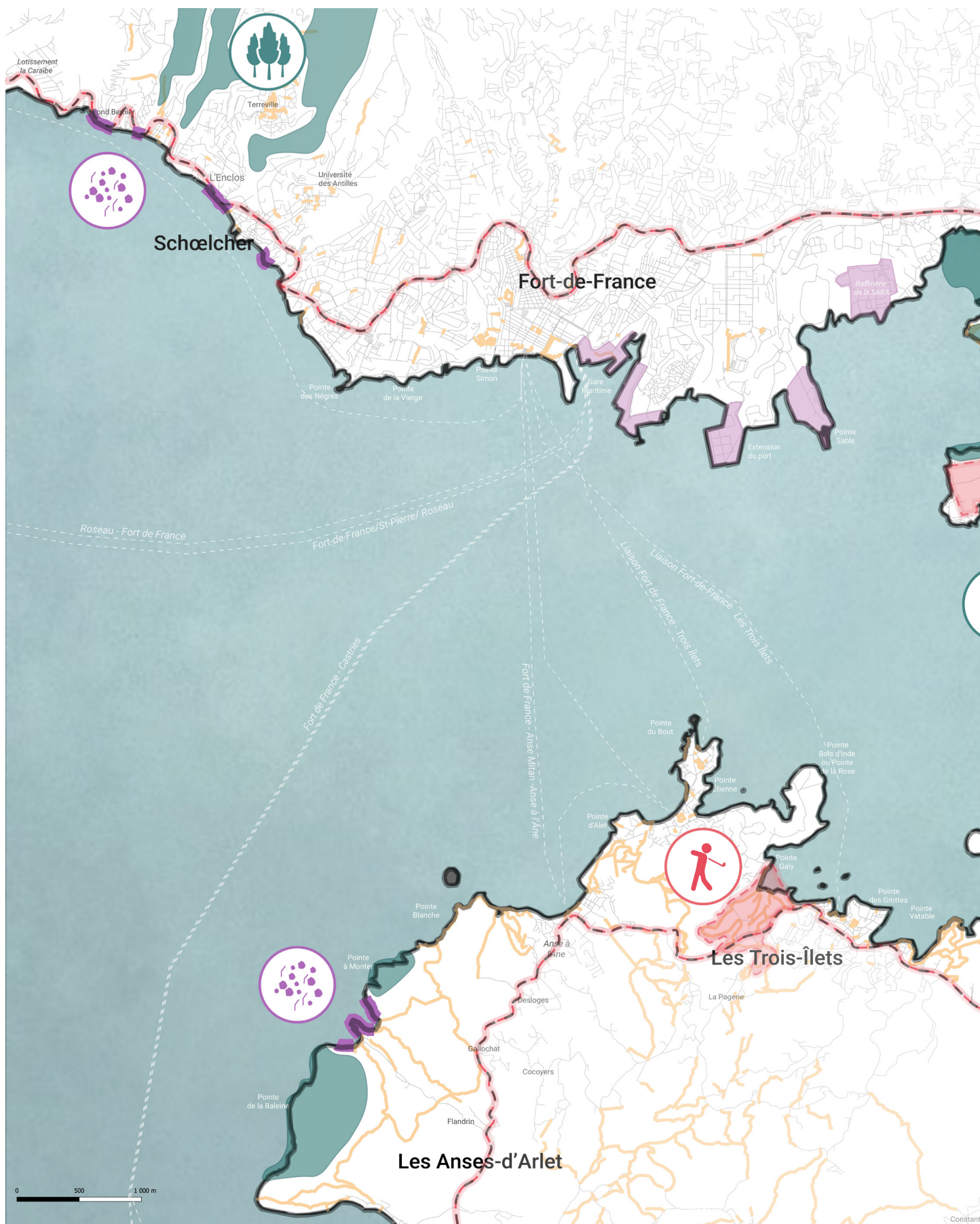


Légende:

	Commune		Personne physique
	Office HLM		Etablissement public
	Etat		CTM
	Multiplés propriétaires		Copropriété
	Autres personnes morales		EPCI







Discontinuités et contraintes d'aménagement

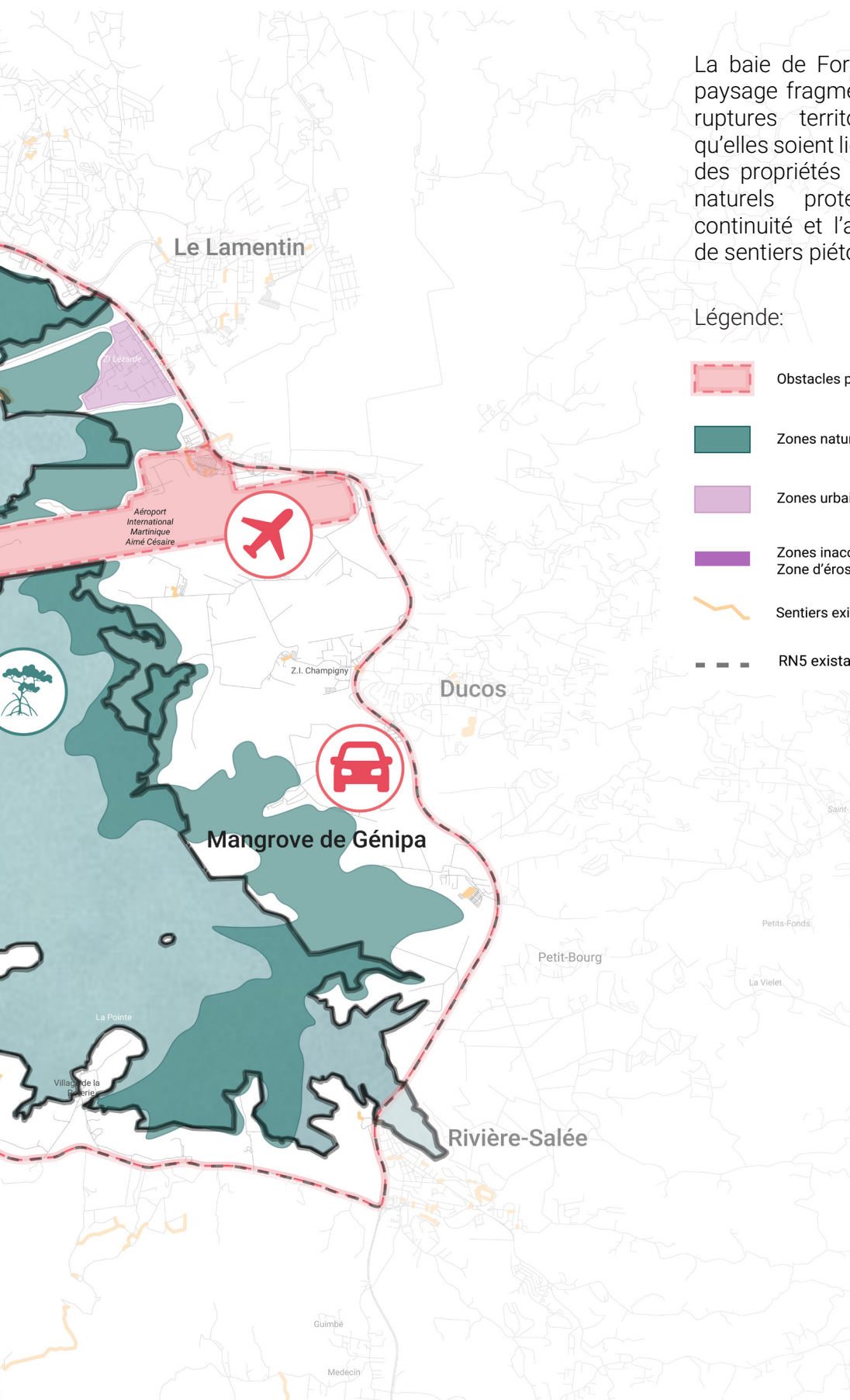
Un sentier discontinu face aux ruptures et contraintes d'aménagements



La baie de Fort-de-France présente un paysage fragmenté par de nombreuses ruptures territoriales. Ces coupures, qu'elles soient liées à des infrastructures, des propriétés privées ou des espaces naturels protégés, compliquent la continuité et l'accessibilité d'un réseau de sentiers piétons.

Légende:

-  Obstacles physiques au cheminement
-  Zones naturelles infranchissables
-  Zones urbaines inaccessibles
-  Zones inaccessibles
Zone d'érosion avancée - dangereux
-  Sentiers existant
-  RN5 existante



Discontinuités et contraintes d'aménagement

Un sentier discontinu face aux ruptures et contraintes d'aménagements

Le secteur entre Fond Bernier et Cap Salomon est marqué par de nombreuses **ruptures territoriales** qui compliquent la mise en place d'un réseau de sentiers continu et accessible. Ces discontinuités sont liées à des **obstacles physiques** (RN5, aéroport), **des propriétés privées et des zones à accès restreint ou réglementé** (golf, zones industrielles ou militaires), qui morcellent l'espace et limitent la circulation piétonne.

Certaines infrastructures, bien qu'essentielles au fonctionnement du territoire, forment des **barrières pour les mobilités douces**, notamment la RN5, difficile à franchir en toute sécurité. De même, les parcelles privées et les espaces fermés créent des enclaves qui imposent de longs détours.

À cela s'ajoutent des milieux naturels sensibles (mangroves, falaises, forêts) dont le franchissement est délicat sur le plan physique et environnemental. Ces zones demandent une attention particulière pour concilier accessibilité et préservation.

La conception d'un réseau de sentiers dans ce contexte nécessite une approche fine, capable de contourner ces obstacles tout en valorisant les atouts du territoire.

Enjeux

- **De grandes emprises privées ou d'infrastructures** (aéroport, propriétés clôturées, zones industrielles) créent des ruptures physiques importantes sur le linéaire côtier.
- Ces ruptures entraînent une **discontinuité inévitable du sentier**, rendant impossible un parcours littoral continu.
- **Le manque d'accès public au littoral** dans plusieurs zones (les mangroves, les ZI, etc) accentue les inégalités d'usage et limite les connexions entre quartiers et mer.
- **L'absence de foncier disponible ou ouvert à la promenade** dans certains secteurs (le golf) compromet une lecture fluide du paysage littoral. Il faudra surement négocier pour pouvoir traverser le foncier privé.

Points de ruptures



L'aéroport, une emprise massive et discontinuité forte au cœur du territoire



La RN, une barrière linéaire difficile à franchir



Le golf, un espace privé au sein du tissu urbain
Photo @Ateliers 2/3/4/

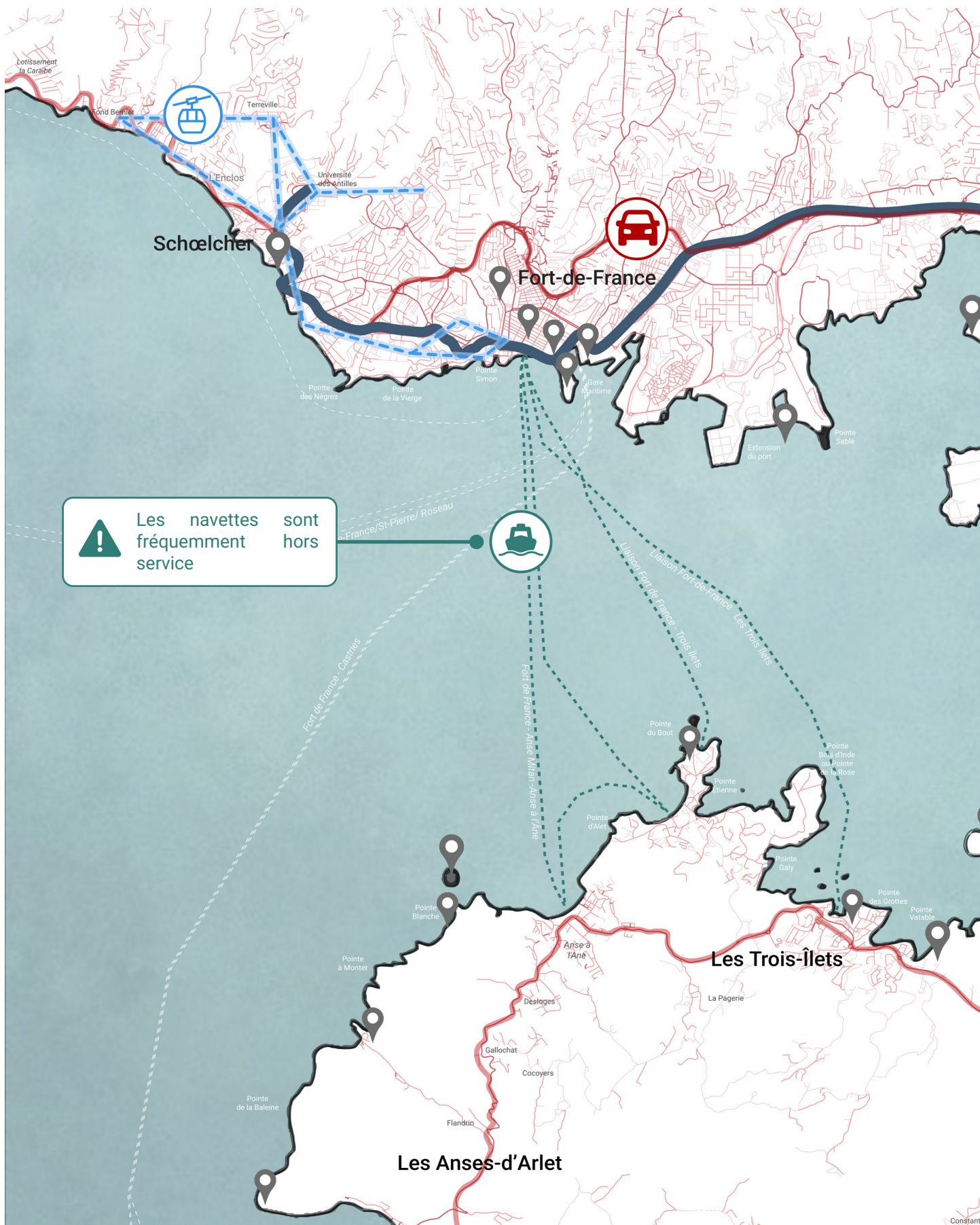


La mangrove, un milieu impénétrable qui freine l'accès au littoral
Photo @Ateliers 2/3/4/












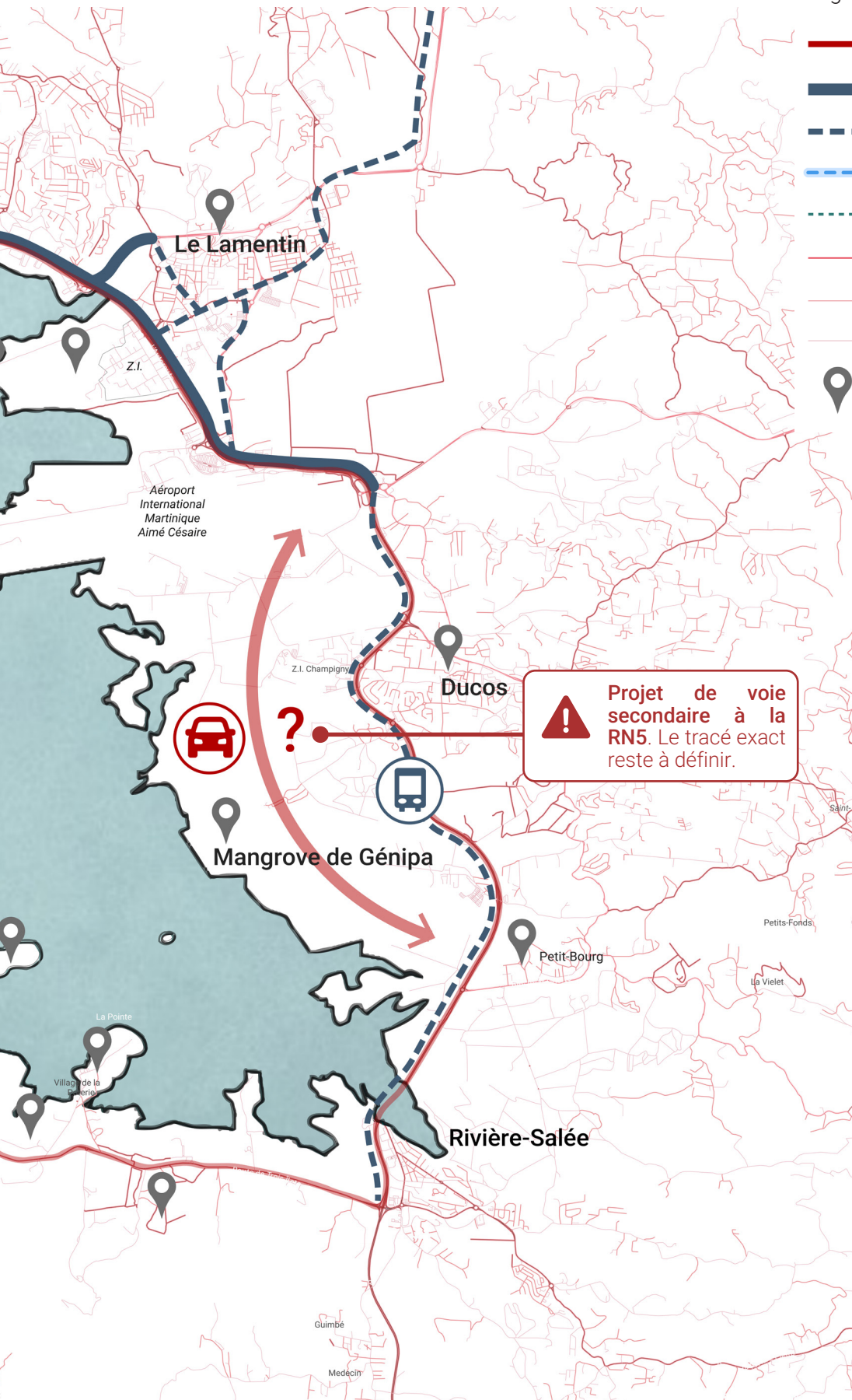
Le littoral, des continuités côtières rompues par l'érosion
Photo @Ateliers 2/3/4/

Transports et accessibilité: les déséquilibres territoriaux



Légende:

-  Route Nationale
-  BHNS existant
-  BHNS projet (bus)
-  BHNS projet (câble)
-  Transport maritime
-  Routes principales
-  Voies résidentielles
-  Voies non classées
-  Sites patrimoniaux (naturel et culturel)



Transports et accessibilité: les déséquilibres territoriaux

Enjeux

Entre Fond Bernier et Cap Salomon, le réseau routier repose principalement sur des **routes départementales et communales**. Ces voies sont **peu sécurisées et mal adaptées** à un trafic dense.

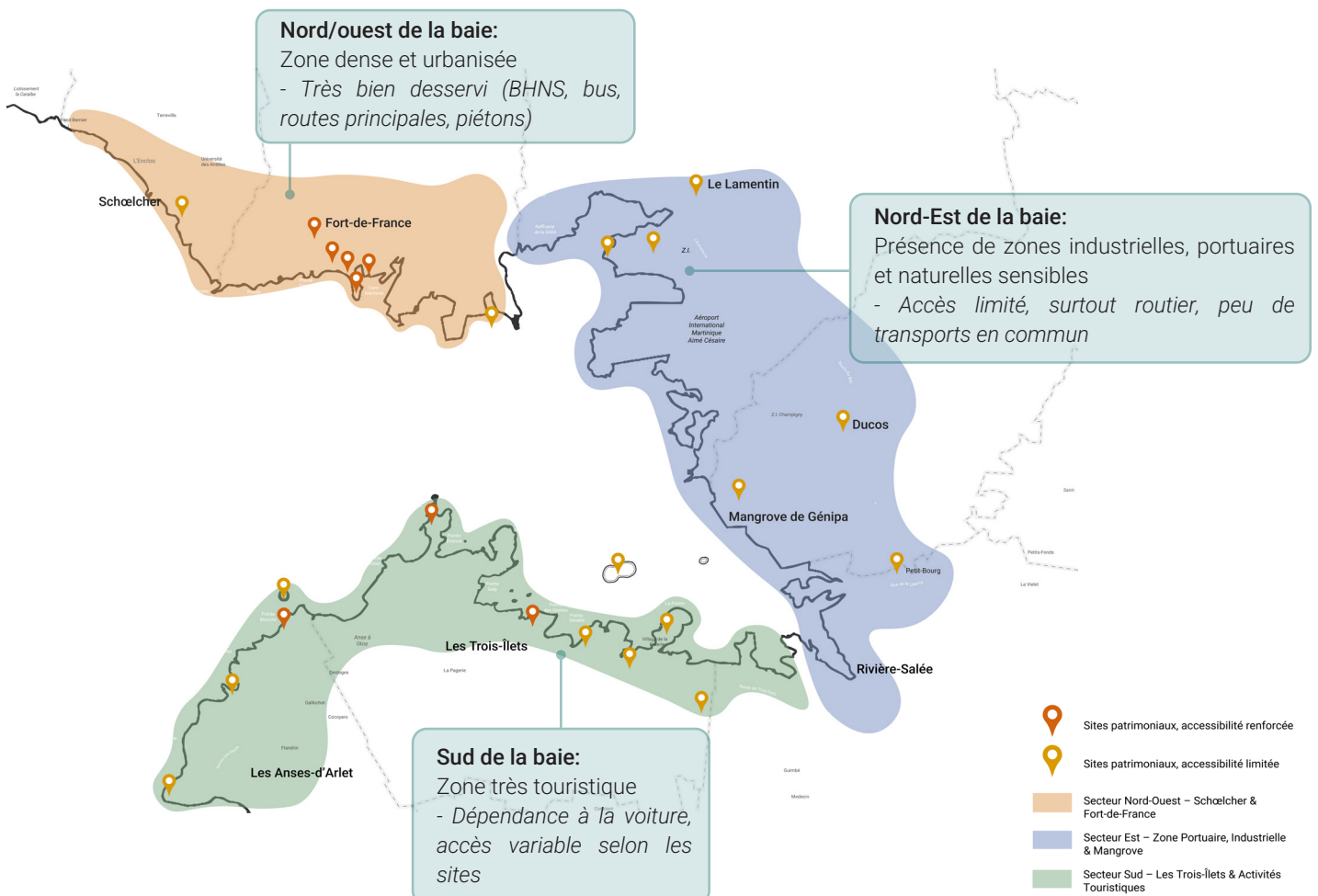
La RN5, traversant le sud de l'île, est l'unique artère directe reliant les Trois-Îlets à Fort-de-France. Très congestionnée aux heures de pointe, elle rallonge les temps de trajet et rend la circulation imprévisible pour habitants et visiteurs.

Le **réseau de transports en commun est limité**. Le BHNS, déjà en service au nord de la baie, doit bientôt s'étendre vers le sud où il est absent. Le secteur ne bénéficie que de quelques lignes de bus classiques, peu fréquentes et peu fiables, renforçant la dépendance à la voiture. La navette fluviale, alternative intéressante nord/sud, est aujourd'hui suspendue.

Enfin, **les infrastructures pour les déplacements doux sont quasi inexistantes** : trottoirs rares, passages piétons limités, absence de pistes cyclables. Ce manque nuit à la sécurité et à l'attractivité des modes actifs, aggravant la congestion et la qualité de vie locale.

- **Offrir des alternatives à la voiture individuelle**, en développant des solutions sécurisées.
- **Désengorger la RN5**, axe unique et saturé, afin d'améliorer la fluidité des déplacements et la qualité de vie.
- **Valoriser le littoral et les espaces naturels** par la création d'aménagements qui encouragent les déplacements doux.
- **Accompagner l'extension du BHNS** vers le sud de la baie, en intégrant des liaisons multimodales et durables.
- **Réactiver et renforcer les liaisons maritimes**, comme la navette fluviale, pour diversifier les modes de transport et désengorger les routes.

36



Typologies de voiries le long de la baie



La RN révèle les limites d'un aménagement centré sur la voiture. Malgré la présence de trottoirs, les infrastructures piétonnes restent incomplètes et peu sécurisées, reflétant un déséquilibre persistant entre les différents modes de déplacement.



La RN5 traverse un espace fortement artificialisé, où les aménagements routiers cloisonnent le paysage et effacent les liens avec le territoire. L'absence d'espaces piétons souligne une conception centrée sur la voiture, au détriment des mobilités douces et de l'intégration paysagère.

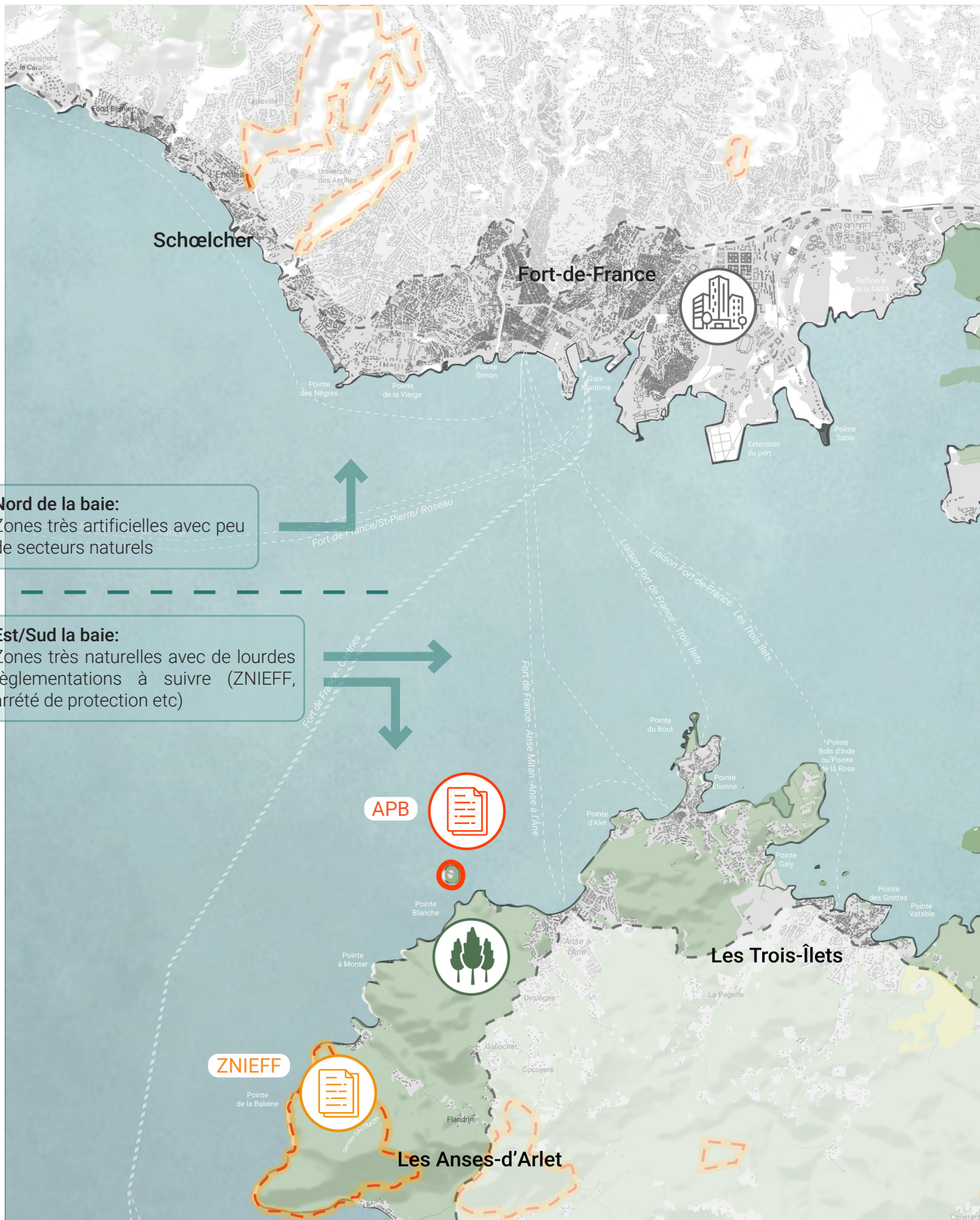


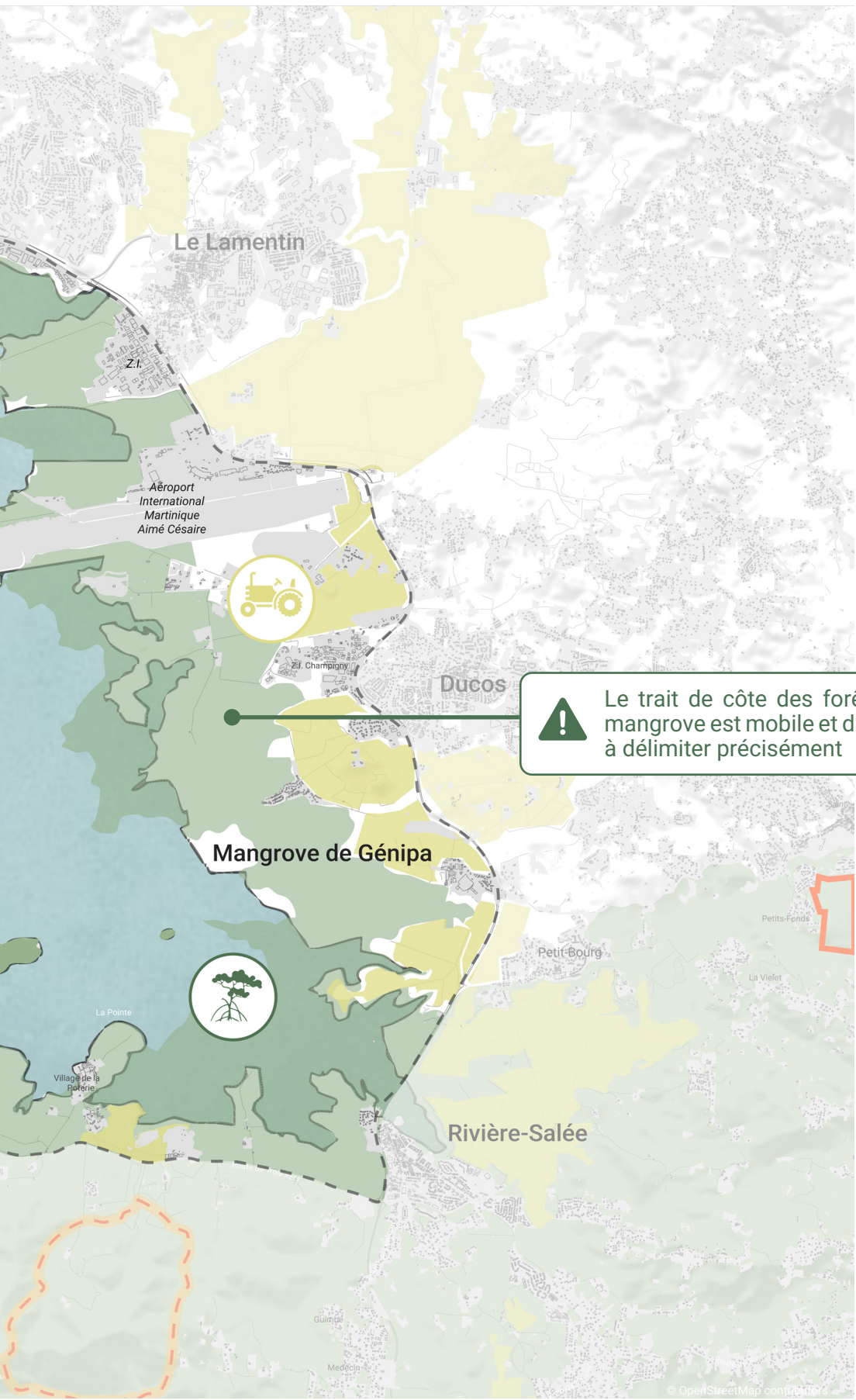
Au sud de la baie, une route rurale s'intègre à un paysage naturel et vallonné. Mais l'absence d'aménagements piétons et de sécurité renforce l'isolement et limite l'accessibilité.








Aux Trois-Îlets, la route traverse un tissu urbain équipé de trottoirs mais peu fréquenté, révélant un espace pensé pour la voiture où la marche reste très rare.

Une baie réglementée: un attrait pour le tourisme écologique





Légende:

-  Zones construites
-  Zones agricoles
-  Parc naturel régionaux
-  ZNIEFF
-  Arrêtés protection biotope

Une baie réglementée: un attrait pour le tourisme écologique

Enjeux

Entre Fond Bernier et Cap Salomon, le paysage de **la baie révèle un fort contraste** : au nord, un espace largement transformé par l'urbanisation ; au sud-est, un territoire plus naturel, structuré et protégé.

Le nord se distingue par une forte empreinte humaine: développement touristique, habitat étendu, recul des espaces agricoles. Cette évolution a rompu avec l'organisation traditionnelle du territoire, réduisant sa lisibilité et sa valeur patrimoniale.

À l'inverse, **le sud** et l'est conservent une trame paysagère plus stable, où l'activité humaine (principalement agricole et locale) reste en cohérence avec les formes anciennes du territoire. La présence de protections réglementaires (ZNIEFF, PNRM, arrêtés) contribue à encadrer les usages et à préserver les paysages ouverts.

Ce contraste offre une lecture complémentaire du territoire :

- au nord, une baie transformée, tournée vers des dynamiques économiques et touristiques récentes ;

40 • au sud et à l'est, un espace réglementé, où les projets doivent concilier préservation patrimoniale, pression touristique et enjeux environnementaux.

Ces zones préservées attirent particulièrement les visiteurs en quête de nature. Leur caractère sensible, protégé et lisible en fait des lieux privilégiés pour la randonnée et le tourisme durable, en réponse à une demande croissante pour des expériences en milieux naturels authentiques.

- **S'adapter aux ruptures** (zones fermées, milieux sensibles) en contournant ou en traversant de façon maîtrisée.

- **Composer avec un paysage contrasté**, entre urbanisation au nord et espaces préservés au sud-est.

- **Concilier accessibilité et protection**, notamment dans les secteurs à forte valeur écologique ou patrimoniale.

- Appuyer le tracé sur les usages locaux et les dynamiques existantes.

- Favoriser une reconnexion progressive des habitants à leur territoire, sans chercher une continuité absolue.

Parc Naturel Régional (PNR)

- Objectif : Protéger et valoriser de grands territoires ruraux habités, à travers une gestion durable intégrant nature, culture, économie et patrimoine.
- Statut : Créé par décret de l'État, à la demande des collectivités locales concernées.

Critères :

- Richesse patrimoniale (naturelle, paysagère, culturelle).
- Projet de territoire partagé (charte).

Fonctionnement :

- Pas de réglementation contraignante directe, mais les documents d'urbanisme doivent prendre en compte la charte du parc.
- Actions en faveur du tourisme durable, de l'agriculture raisonnée, de l'éducation à l'environnement.

- Exemple : Parc Naturel Régional de la Martinique, créé en 2007.
- Durée de validité de la charte : 15 ans.



Arrêté de Protection de Biotope (APB)

- Objectif : Protéger des habitats essentiels à la survie d'espèces protégées (nidification, reproduction, alimentation, repos).
- Base légale : Article L.411-1 du Code de l'environnement.

Modalités :

- Prise par le préfet, sur proposition d'experts ou d'associations.
- Peut interdire ou limiter certaines activités (circulation, chasse, coupe, accès, etc.).

- Valeur juridique : Dispositif réglementaire contraignant ; toute infraction constitue une infraction pénale.
- Durée : Illimitée sauf abrogation ; révisable.
- Exemples de biotopes visés : Mangroves, mares, grottes, prairies sèches, falaises, forêts relictuelles.

ZNIEFF: Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique

- Objectif : Identifier scientifiquement les zones présentant un fort intérêt biologique (présence d'espèces remarquables, habitats rares, etc.).
- Création : Dispositif lancé en 1982 par le ministère de l'Environnement.
- Valeur juridique : Non réglementaire en soi, mais constitue un outil d'aide à la décision pour les politiques d'aménagement (urbanisme, infrastructures, etc.).
- Utilité : Base de données pour évaluer les impacts environnementaux ; souvent considérée dans les études d'impact.



1

Structurer un réseau cohérent

- Développer un réseau de sentiers le long de la baie qui soit lisible, cohérent et accessible.
- Penser des itinéraires multiples sur le territoire pour éviter la concentration des flux et favoriser une meilleure répartition des visiteurs.
- Concevoir des itinéraires qui assurent la transition entre milieux urbains et ruraux sans rupture d'usage ou de lecture.

42

2

Composer avec la réalité du territoire

- Adapter les tracés aux différentes typologies de milieux traversés (urbains, agricoles, naturels, industriels, portuaires...).
- Composer avec les éléments existants du territoire (routes, infrastructures, sentiers déjà présents, espaces privés...).
- Gérer les ruptures du territoire : sont-elles franchissables, contournables, ou doivent-elles devenir des points d'arrêt.
- Reconnecter les randonneurs à un littoral parfois inaccessible ou privatisé.

3

Favoriser l'accessibilité et la mobilité durable

- Réduire les inégalités d'accès aux sentiers, notamment pour les habitants sans véhicule.
- Intégrer les transports en commun dans les itinéraires pour limiter les déplacements en voiture et raccourcir les distances.
- Analyser l'impact potentiel des mobilités douces dans un territoire encore largement dominé par la voiture.

4

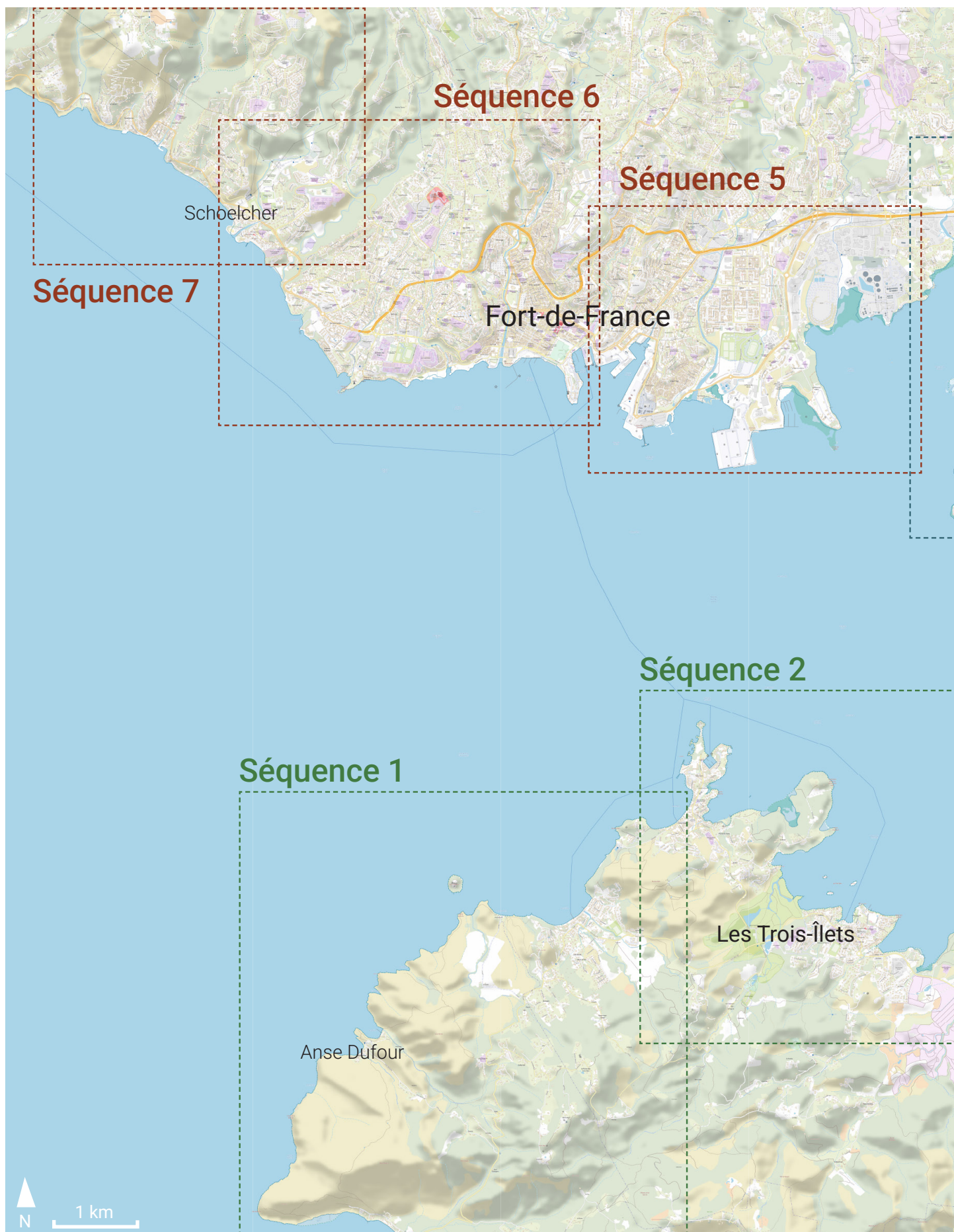
Valoriser l'environnement et le patrimoine

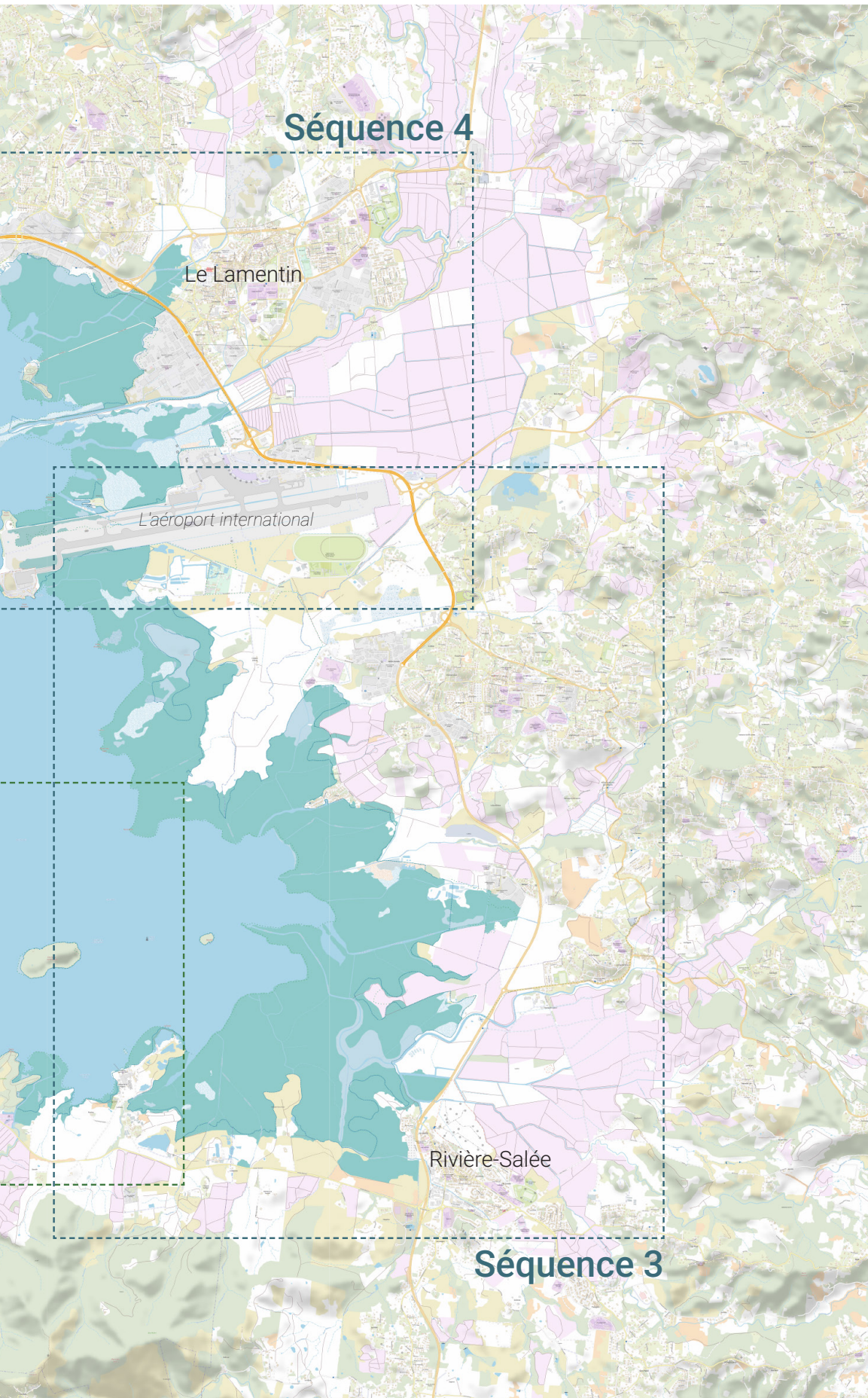
- Mettre en valeur les sites à forte valeur patrimoniale et les connecter entre eux de manière cohérente.
- Encourager un tourisme durable et local tout en préservant les écosystèmes fragiles de la baie.
- Faire de la réglementation un levier pour valoriser un tourisme écologique.

5




Anticiper et s'adapter

- Adapter les itinéraires en fonction des futurs projets de baie de Fort-de-France.
- Concevoir un sentier littoral résilient face à la montée des eaux.





Légende:

-  Séquences touristiques littorales
-  Séquences industrielles, portuaires et naturelles
-  Séquences urbaines

7 séquences approfondies:



Par séquence:

Carte des itinéraires
proposés (IGN)



Avantages et
inconvénients



Enjeux



Objectifs & études
de cas

Page 1

Page 2

Carte des itinéraires
proposés (IGN)


Avantages et
inconvénients

Séquence...


✓	×
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

① _____

② _____



③ _____



Enjeux

Page 3

Page 4

Objectifs & études
de cas

① _____



② _____



③ _____



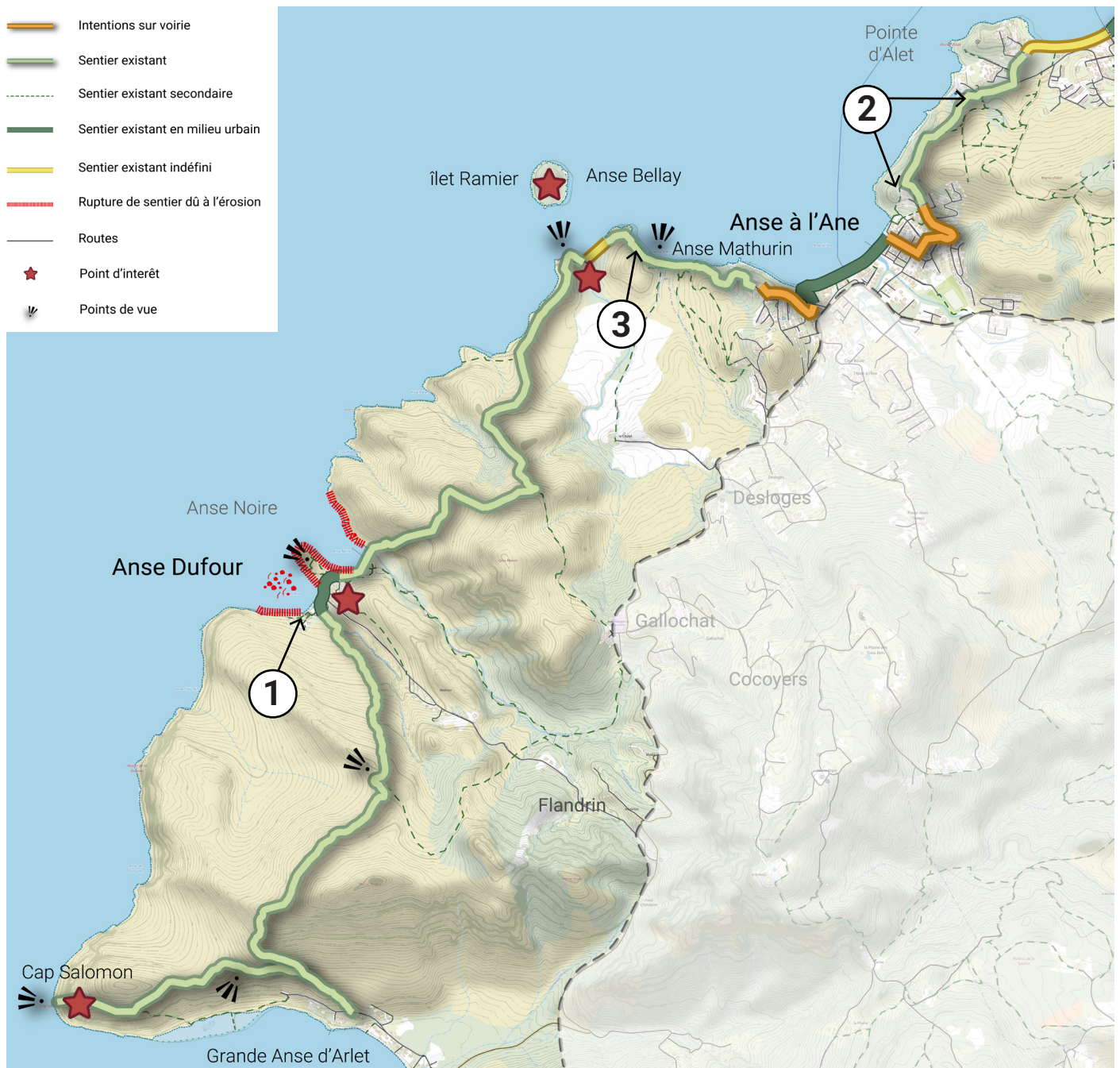


SÉQUENCES TOURISTIQUES LITTORALES



02.1

Séquence 1: Cap Salomon - Anse à l'Âne




50




✓ Avantages

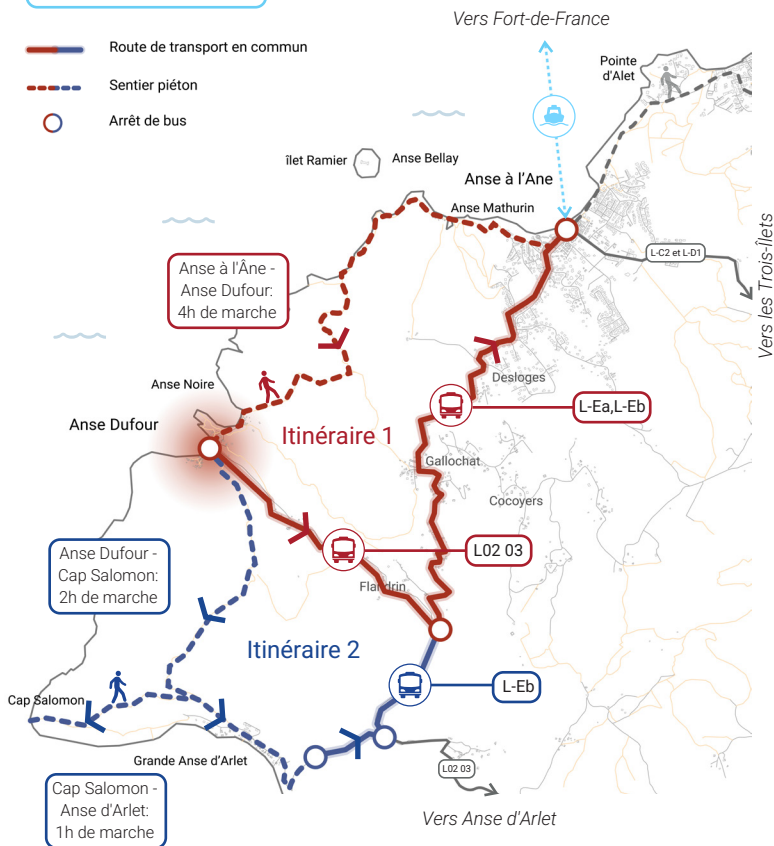
- Réseau de sentiers existant déjà bien constitué.
- Cheminements régulièrement empruntés par les habitants et les visiteurs.
- Connexion existantes entre plusieurs sites patrimoniaux, naturels et paysagers majeurs.
- Potentiel important pour structurer des parcours de découverte.
- Zone très naturelle peu développée

✗ Inconvénients

- Érosion et fragilité des sols
- Sentiers parfois peu entretenus
- Conflits d'usage possibles
- Proximité de zones naturelles sensibles
- Accès limité par endroits
- Manque d'infrastructures légères (signalétique, balisage, services, etc)

 La navette fluviale vers Fort-de-France est aujourd'hui suspendue

-  Route de transport en commun
-  Sentier piéton
-  Arrêt de bus



➔ Élaborer des itinéraires de randonnée compatibles avec les transports en commun.

Fragilité des bourgs face à la montée de la fréquentation: 1

- Sentiers existants mais longs et exigeants
- Présence de haltes, mais bourgs peu équipés pour accueillir les randonneurs
- Absence ou manque de points d'eau, sanitaires, etc
- Bourgs fragiles face à l'augmentation de la fréquentation
- Transports en commun peu fréquents, trajets longs
- Difficulté à rejoindre ou quitter le sentier facilement
- Infrastructures insuffisantes pour répondre aux besoins croissants des usagers



51

Signalétique et balisage insuffisants: 2

- Signalétique concentrée dans les bourgs, quasi absente sur les sentiers
- Balisage non standardisé et parfois peu visible
- Difficulté à repérer les points d'intérêt patrimoniaux
- Absence de supports d'interprétation (faune, flore, histoire)



Enjeux d'entretien du sentier: 3

- Érosion du sol et instabilités liées aux conditions naturelles
- Végétation envahissante et obstacles non dégagés
- Dépôts de déchets impactant la qualité du sentier



Photos @ Ateliers 2/3/4/

Séquence 1: Cap Salomon - Anse à l'Âne

Valoriser une halte sur le tracé du sentier

Le bourg de **Anse Dufour** constitue une étape importante du sentier, avec peu de services/d'infrastructures adaptées face à une fréquentation touristique importante, notamment liée à la plage et aux fonds marins.

- **Améliorer les infrastructures et les services** à Anse Dufour.
- **Proposer d'autres haltes attractives le long du sentier pour répartir les flux**, limiter la concentration et décentraliser les points d'intérêt.
- **Encourager l'usage des transports en commun** : pour réduire la pression liée à la voiture individuelle, et pour rendre accessibles d'autres sites aujourd'hui peu desservis.



Retrouver un sentier public balisé

Entre l'**Anse à l'Âne** et l'**Anse Mitan**, le sentier menant vers la Pointe du Bout traverse plusieurs propriétés privées, notamment la Propriété privée Simon. Que l'on arrive par l'Anse à l'Âne (A) ou par l'Anse Mitan (B), l'absence de balisage et de signalétique rend l'itinéraire peu lisible et peut donner l'impression d'entrer illégalement sur un terrain privé.

- **Clarifier le tracé du sentier** par une signalétique cohérente et visible.
- **Faciliter l'orientation et l'accessibilité** pour tous les usagers.
- **Renforcer le sentiment de sécurité** et de légitimité à emprunter l'itinéraire.

	Commune		Multiples propriétaires		Etablissement public
	Office HLM		Autres personnes morales		CTM
	Etat		Personne physique		Copropriété
					EPCI

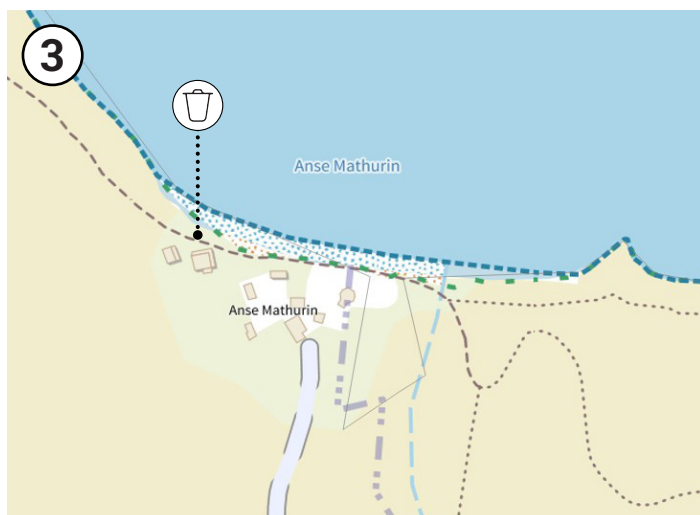


Assurer un entretien durable du sentier

La plage de l'**Anse Mathurin** souffre d'un manque flagrant d'entretien, affectant à la fois sa qualité environnementale et son attractivité. Déchets plastiques, canettes et autres débris s'accumulent, révélant une absence de gestion régulière.

Par ailleurs, la végétation très présente le long des sentiers rend certains passages étroits, peu lisibles, et accentue le risque de confusion en l'absence de balisage clair (2).

- **Mettre en place des actions d'entretien et d'aménagement**
- **Préserver la qualité environnementale** du site et améliorer son accessibilité.

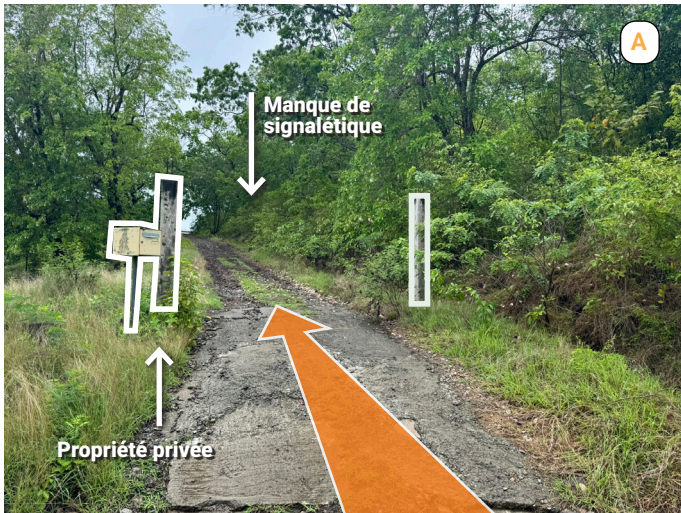




Restauration principale de Anse Dufour



Un stationnement linéaire dans le bourg



Départ depuis Anse à l'Âne vers Anse Mitan



Départ depuis Anse Mitan vers Anse à l'Âne



Sentier à valoriser au niveau de Anse Mathurin



Sentier de l'Anse à l'Âne vers Anse Dufour

Séquence 2: Anse à l'Âne - Village de la poterie

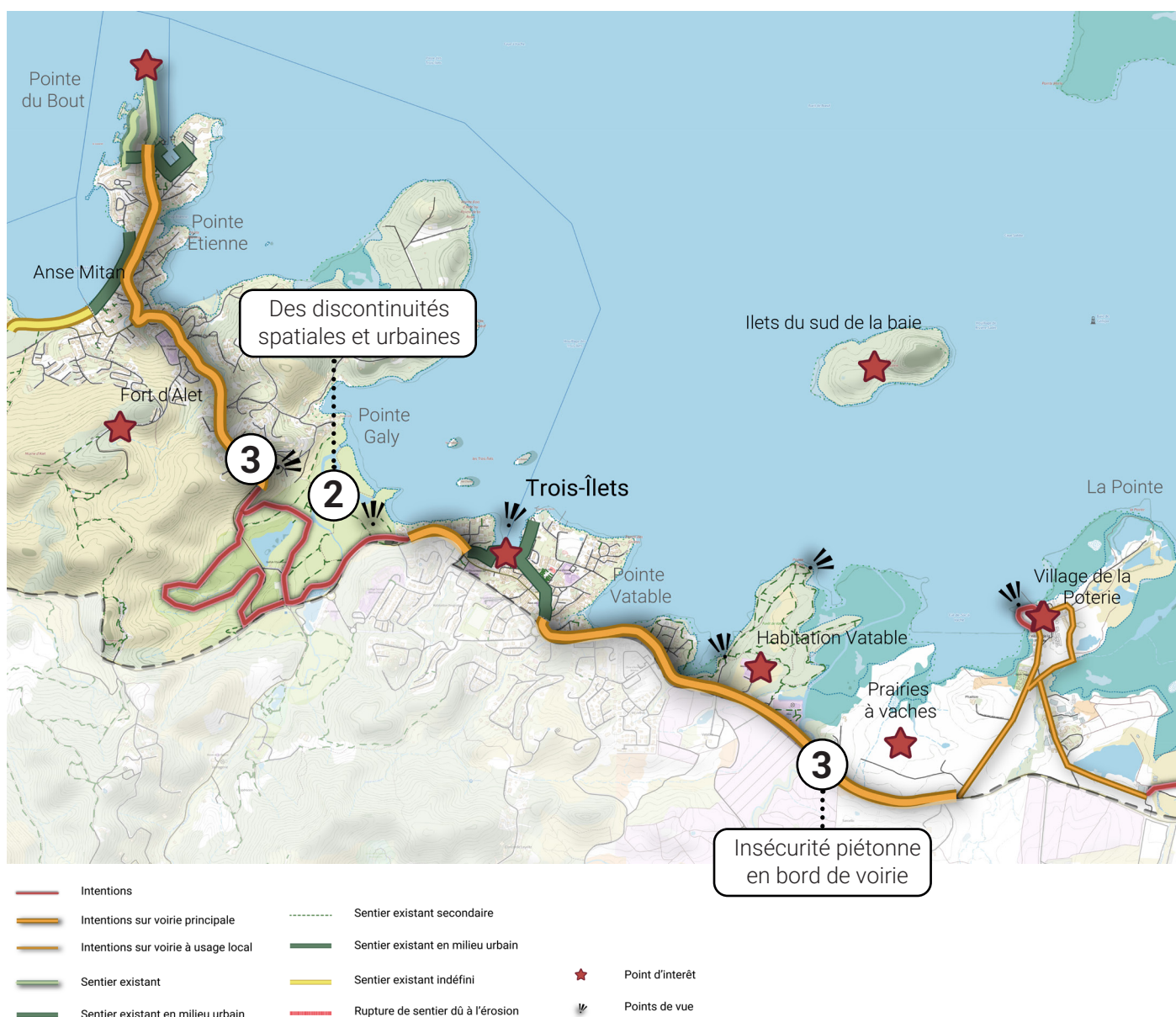
✓ Avantages

- Itinéraire simple et direct, avec utilisation des voiries existantes (peu de création de nouveaux chemins).
- Bonne accessibilité (routes larges, possibilité de trottoirs aménagés)
- Connexion directe aux équipements et commerces du bourg des Trois-Îlets et Anse Mitan
- Moins de contraintes foncières, car le parcours suit majoritairement le domaine public
- Mise en valeur de lieux patrimoniaux (Vatable, Maison de la Canne, Mangrove)
- Quelques points de vue sur la baie entre le golf et Anse Mitan grâce à la montée de la D38.

✗ Inconvénients

- Moins agréable pour les usagers doux : la RN5 et la D38 sont très routières, avec du trafic rapide (peu sécurisant pour piétons/vélos).
- Faible qualité paysagère : portion moins immersive en nature, tronçons très routiers.
- Expérience utilisateur peu variée (bruit, chaleur, peu d'ombre)
- Traversée du golf côté ouest : moins intéressant en termes de paysage que le littoral

Hypothèse 1: Sur les hauteurs de la baie, un parcours urbain avec vues panoramiques



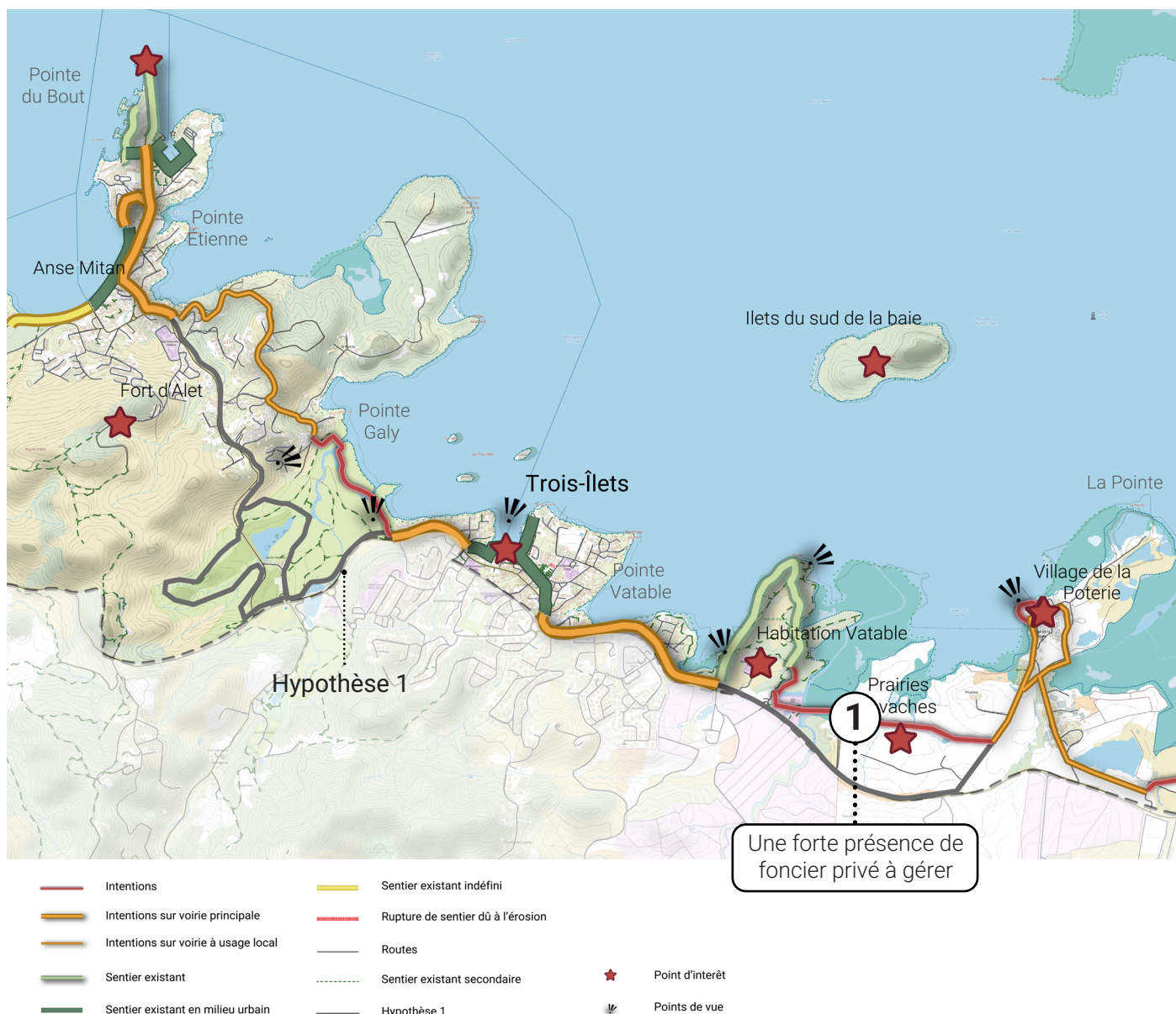
✓ Avantages

- Grande richesse paysagère : traversée de zones agricoles, littoral, mangrove, patrimoine historique
- Expérience piétonne immersive et agréable (ombre, calme, diversité de milieux naturels)
- Mise en valeur de lieux patrimoniaux (Vatable, Maison de la Canne, Mangrove)
- Moins de circulation automobile, parcours plus sécurisé pour les mobilités douces
- Intégration fine dans le tissu local (ruelles, cheminements doux)
- Cheminement en bord de mer, avec vues ouvertes sur la baie et contact direct avec le littoral

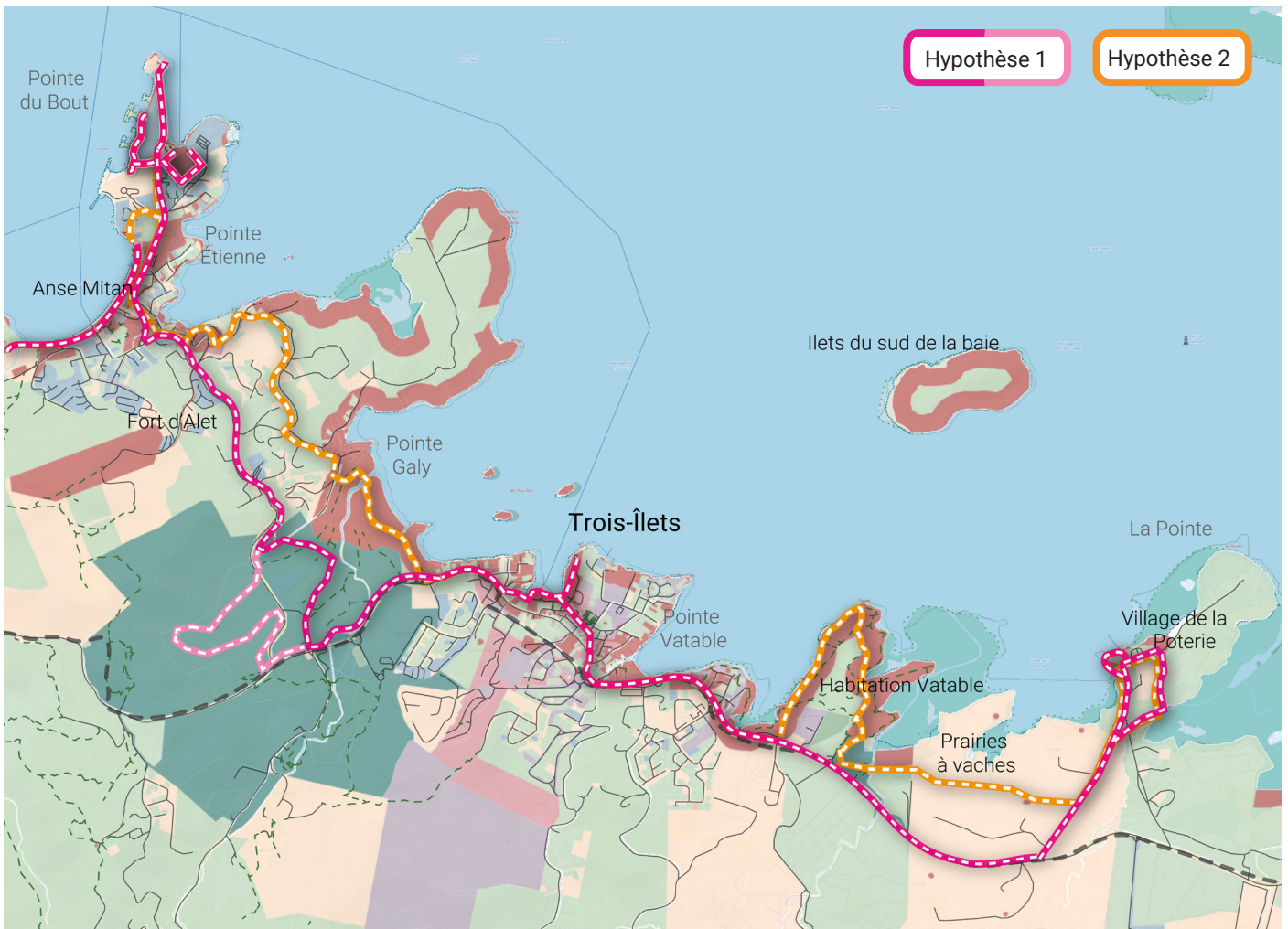
✗ Inconvénients

- Nécessite des créations de sentiers et potentiellement des négociations foncières (prairie à vaches, littoral privé ou fragile)
- Moins accessible (ruelles étroites, chemins non aménagés)
- Entretien plus complexe (érosion côtière, débroussaillage, gestion de l'eau)
- Moins de proximité immédiate avec les services/commerces en certains points

Hypothèse 2: Un sentier de découverte du littoral et des milieux naturels



Séquence 2: Anse à l'Âne - Village de la poterie



56

1 Une forte présence de foncier privé à gérer:

- De nombreuses parcelles appartiennent à des propriétaires variés et dispersés
- Les opérations d'aménagement nécessitent une coordination fine avec ces propriétaires
- Une approche concertée est essentielle pour construire un consensus autour des projets.
- La gestion efficace du foncier privé garantit la cohérence territoriale et la réussite des aménagements.
- Le respect des droits des propriétaires et la recherche d'intérêts communs favorisent un développement durable.

	Commune
	Office HLM
	Etat
	Multiples propriétaires
	Autres personnes morales
	Personne physique
	Etablissement public
	CTM
	Copropriété

➔ Identifier les parcelles constituant des obstacles au passage des sentiers de randonnée, ainsi que les interlocuteurs clés à contacter pour assurer leur ouverture et la continuité des itinéraires.



Exemples de foncier bloquant:

- **Prairies à vaches** : Terres agricoles privées, accès à négocier
Contacteur: Propriétaires agricoles ou éleveurs
- **Golf Trois-Îlets**: Propriété privée / domaine CTM et à l'État, accès restreint
Contacteur: Direction du golf, CTM, Etat
- **Zones boisés (exemple: Forêt vatable)**: domaine forestier et/ou zones naturelles protégées
Contacteur: OFN Martinique

Des discontinuités spatiales et urbaines:

- Des ruptures majeures perturbent la continuité des déplacements et la cohérence urbaine, notamment causées par la RN5, le golf (63ha), les équipements urbains ainsi que par des obstacles naturels et fonciers.
- La cohabitation entre golfeurs et randonneurs pose des enjeux de sécurité, surtout si les parcours traversent le golf.



@ Ateliers 2/3/4/

Insécurité piétonne en bord de voirie :

- Peu de trottoirs disponibles.
- Forte vulnérabilité des usagers vulnérables aux véhicules motorisés.
- Insécurité qui freine le développement des mobilités douces (marche, vélo).
- Difficultés accrues pour les personnes à mobilité réduite et autres publics fragiles.
- Besoin urgent d'aménagements piétons sécurisés (trottoirs, passages protégés, séparateurs).



Manque de sécurité piétonne sur la route RN, route proposée comme cheminement pour l'hypothèse 1

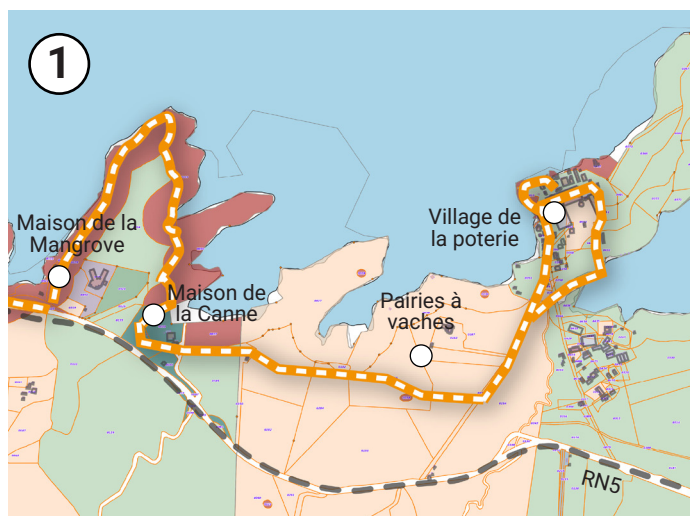
Séquence 2: Anse à l'Âne - Village de la poterie

Débloquer des servitudes publics sur des propriétés privées

La présence importante de nombreuses **parcelles privées** complexifie les continuités du sentier sur le secteur.

- Adopter une **approche collaborative et négociée** avec les **acteurs privés**

- L'exemple: la prairie à vaches, située sur le tracé de **l'itinéraire 2**, peut constituer un point de blocage. Il s'agit d'un espace agricole privé, potentiellement clôturé, avec des animaux.



Renforcer la perméabilité du territoire

Le territoire est fragmenté par **des ruptures** liées aux **infrastructures routières, aux équipements urbains comme le golf, ou à des barrières naturelles et foncières**:

- **Créer ou requalifier des liaisons douces tout en engageant des négociations avec les propriétaires concernés.**











- Ouvrir des passages sur le golf, propriété de la CTM. Des cheminements existants sur le golf (peu utilisés par les golfeurs mais en bon état).

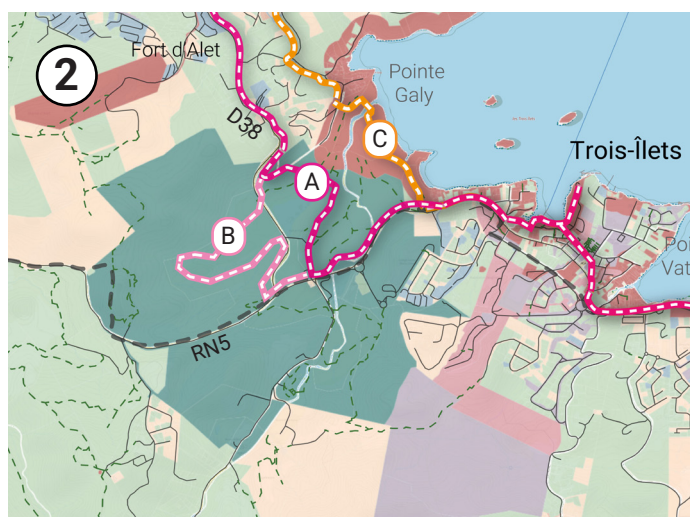
- L'exemple du Golf, différentes options de passage:

A: un passage sur foncier **Etat** en bord de littoral,

B: un passage sur foncier **CTM** coté Est du golf,

C: un passage sur foncier **CTM** en bordure ouest du golf.

	Commune		Multiples propriétaires		Etablissement public
	Office HLM		Autres personnes morales		CTM
	Etat		Personne physique		Copropriété
					EPCI



Hypothèse 1:

Tracé A

Tracé B

Hypothèse 2:

Tracé C

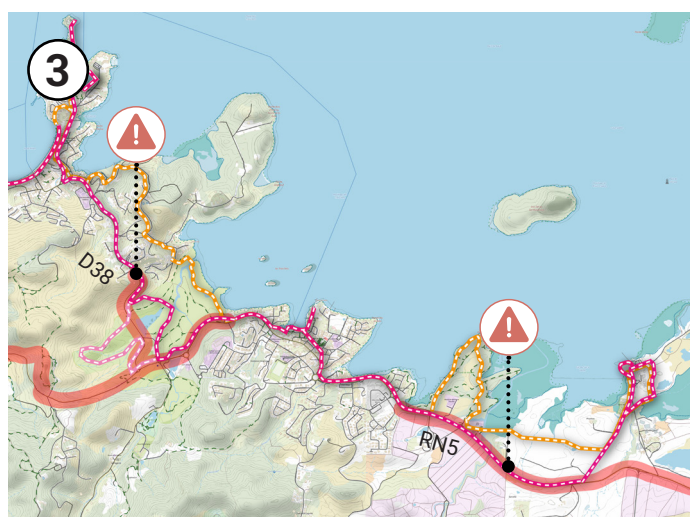
Assurer des déplacements piétons sûrs et accessibles pour tous

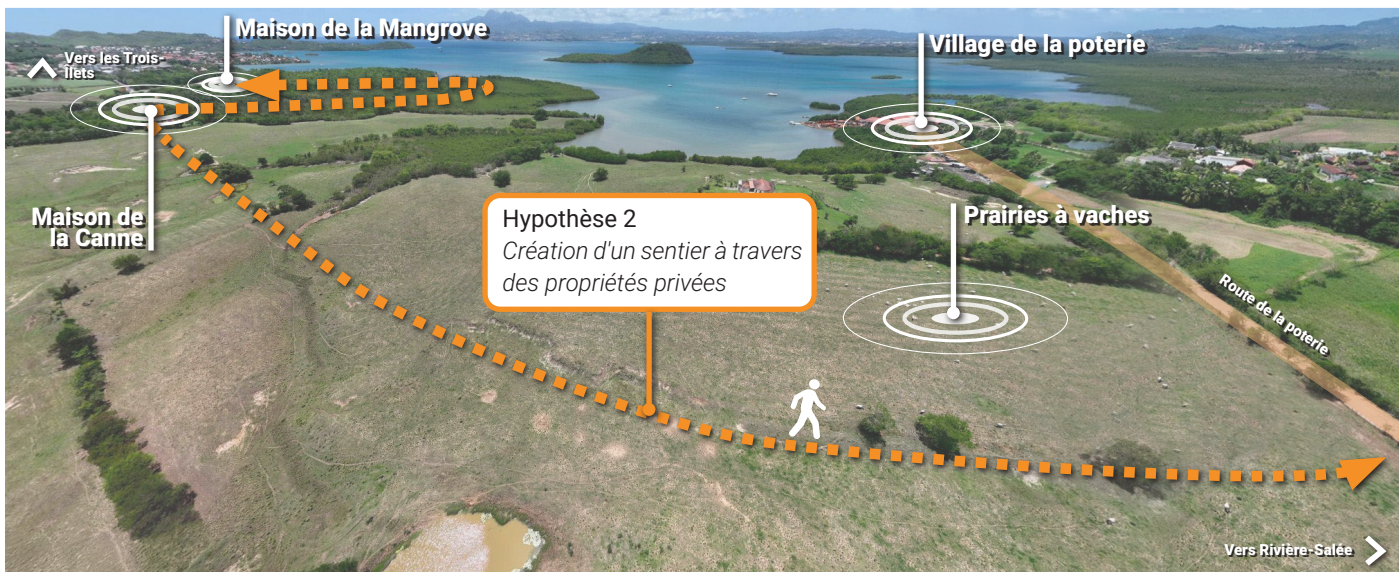
Le territoire ne laisse que très peu de place aux piétons. L'espace public est largement conçu pour la voiture.

- Les axes routiers sont dangereux pour les piétons surtout à l'extérieur des bourgs, en raison de l'absence totale d'aménagements et de vitesses excessives.

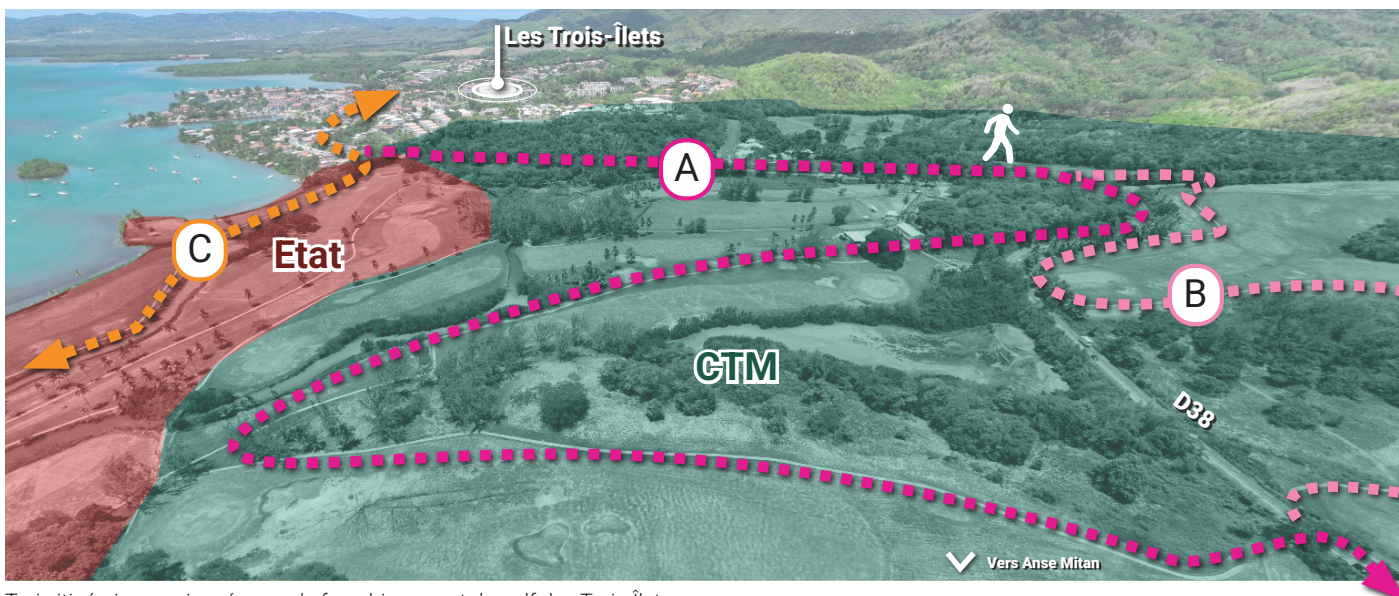
- Exemple: **l'hypothèse 1** propose des cheminements routiers le long de la **D38** et la **RN5** avec des enjeux de sécurité piétonne

- **Développer des aménagements piétons sécurisés et accessibles** le long des cheminements créés





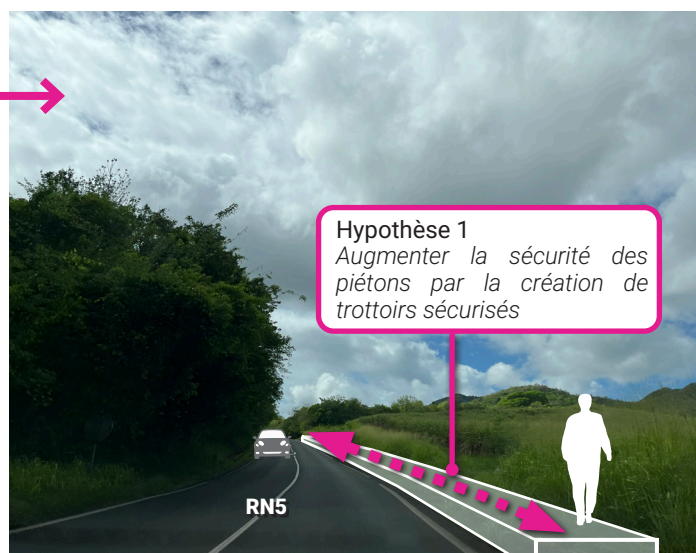
Jonction entre le village de la Poterie et la forêt de Vatable nécessitant le franchissement d'une emprise privée



Trois itinéraires envisagés pour le franchissement du golf des Trois-Îlets



Manque de sécurité piétonne sur la route D38 à la sortie de l'Anse Mitan



RN5 sortie Anse Mitan : trottoir aménagé pour renforcer la sécurité piétonne

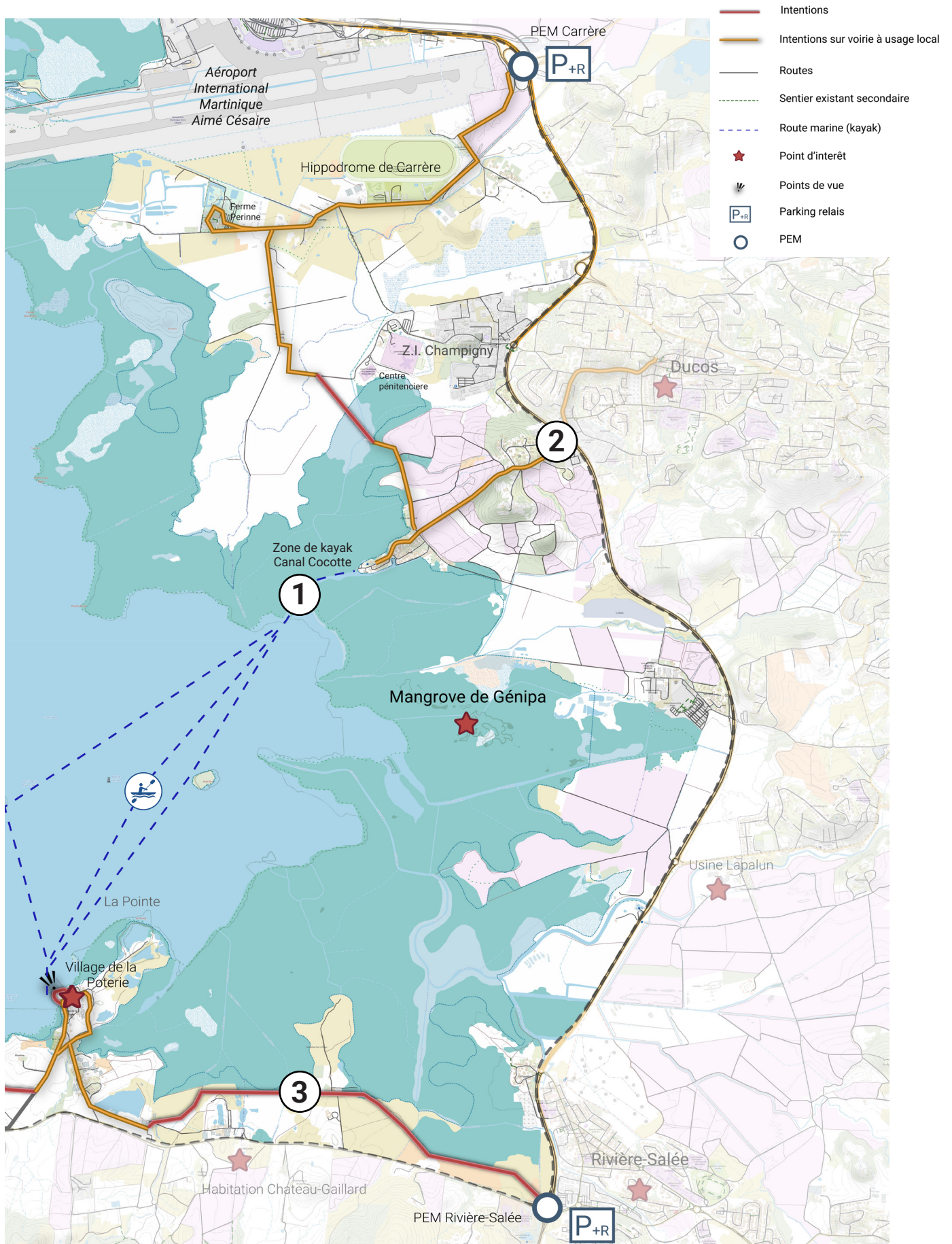


SÉQUENCES INDUSTRIELLES, PORTUAIRES ET NATURELLES



02.2

Séquence 3: Mangrove de Génipa, Rivière-Salée, Ducos





Vue aérienne par drone de la mangrove de Génipa: dense et impénétrable, @Ateliers 2/3/4

✓ Avantages

- Valorisation d'un tracé historique : réutilisation de l'ancienne voie ferrée, favorisant la sensibilisation au patrimoine local.
- Diversité des paysages : mixe entre zones rurales (ferme Périnne), espaces naturels et petits villages.
- Intégration d'un parcours aquatique en kayak entre le village de la Poterie et le canal Cocotte, attractif pour les loisirs et tourisme doux.
- Opportunités pédagogiques (ferme Perrine)
- Faible impact foncier : parcours principalement sur des chemins existants, domaine public, ou espaces agricoles, limitant les contraintes d'acquisition foncière (Attention: sauf au niveau du canal Cocotte)
- Potentiel de développement économique local

✗ Inconvénients

- Tracé discontinu et potentiellement difficile à entretenir: ancienne voie ferrée non utilisée, état du chemin à vérifier.
- Sécurité et signalisation à améliorer: présence possible de zones peu sécurisées, notamment aux intersections avec routes départementales/nationales (RN).
- Manque d'ombre et de confort sur certaines portions : exposition au soleil, absence d'aménagements d'ombre ou de points d'eau.
- Environnement naturel sensible : proximité de zones humides (mangrove) ou agricoles, nécessitant des précautions pour limiter les impacts environnementaux.
- Logistique pour le parcours kayak : organisation et entretien des points d'accès au kayak, sécurité sur le plan d'eau, et sensibilisation des usagers nécessaires.
- Risques de conflits d'usages : entre agriculteurs, riverains et usagers des chemins, notamment en période de forte fréquentation.

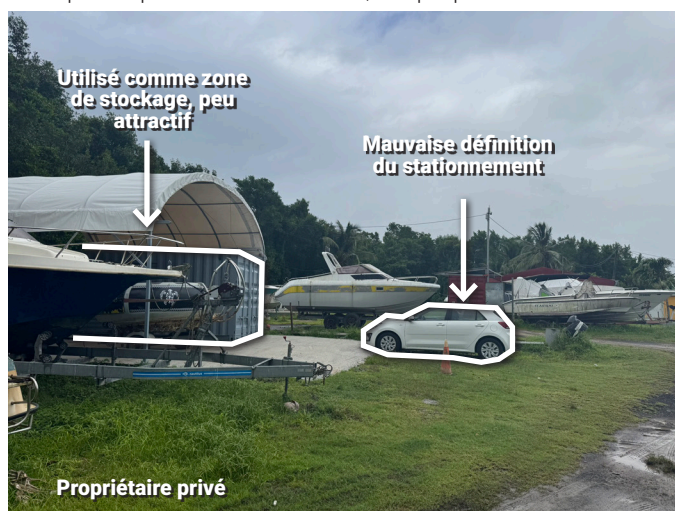
Séquence 3: Mangrove de Génipa, Rivière-Salée, Ducos

1

Un littoral impénétrable: La mangrove en tant que barrière physique et visuelle

- Des coupures physiques d'infrastructures importantes qui limitent l'accessibilité au rivage
- Forêts de mangrove constituant des barrières naturelles, souvent impénétrables, limitant les possibilités de passage littoral
- Perte de contact visuel et physique avec la mer
- Paysages dégradés, faible qualité environnementale et paysagère à cause des activités humaines (zone de dépôt, de stockage, industrielles, etc).
- Présence de voies rapides (RN5), de zones portuaires et de l'aéroport qui fragmentent l'espace

Exemple: Le port du canal Cocotte, unique porte d'entrée dans la Mangrove, présentes de nombreuses insuffisances:



Occupation désorganisée et dégradation du paysage littoral



Manque d'aménagements et faible qualité environnementale

64

3

Manque d'identification et de mise en valeur du patrimoine (culturel, naturel, historique)

- Potentiel patrimonial peu valorisé dans cette portion (Habitation Château Gaillard, l'ancien chemin de fer, les bourgs, la Mangrove de Génipa, la Miellerie, etc).
- Absence de signalétique ou de dispositifs d'interprétation rendant le patrimoine peu lisible pour les usagers
- Peu de touristes s'arrêtent ou traversent cette séquence, faute d'attractivité claire ou d'éléments d'appel
- Faible appropriation locale du sentier comme vecteur de mémoire et d'identité territoriale
- Risque de disparition ou d'oubli de certains éléments patrimoniaux en l'absence de reconnaissance ou de valorisation



Ancien chemins de fer/réseaux sucriers de 1950, aujourd'hui disparus et/ou enterrés

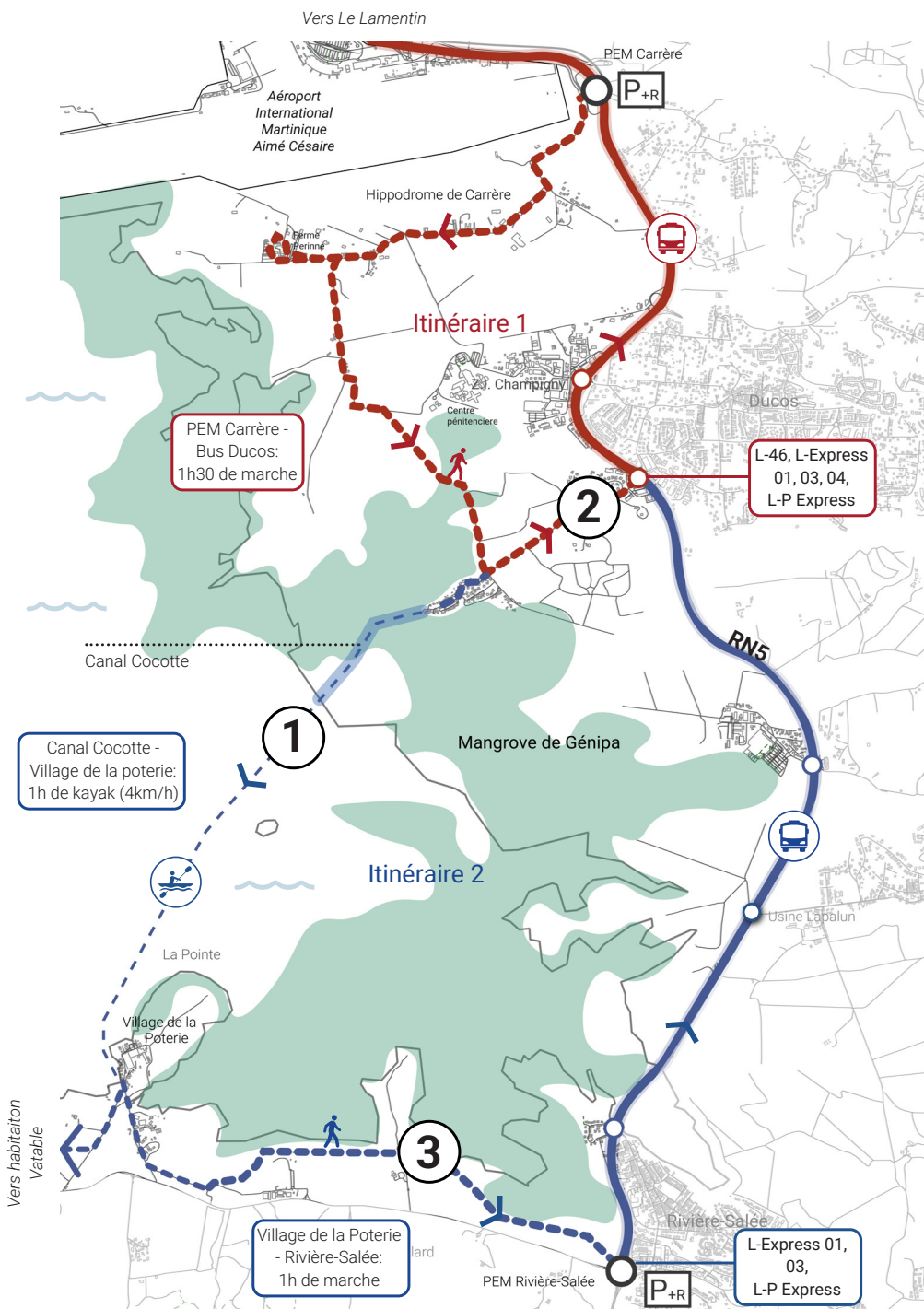
Source: Géoportail

Photos @ Ateliers 2/3/4/

Mobilité peu adaptée: isolement et dépendance à la voiture

- Urbanisation concentrée dans les bourgs, mais avec de grandes distances qui les séparent, créant ainsi un isolement entre ces différentes zones résidentielles.
- Déplacements presque exclusivement motorisés, favorisant la dépendance à la voiture
- Les routes susceptibles de relier les centres d'intérêt ne disposent pas d'aménagements sécurisés pour les piétons, et sont donc dangereuses voir inaccessibles pour les piétons
- Isolement des populations non-motorisées et accès limité aux espaces naturels avoisinants

→ Élaborer des itinéraires de randonnée compatibles avec les transports en commun.



Séquence 3: Mangrove de Génipa, Rivière-Salée, Ducos





Rendre la mangrove accessible et visible comme porte d'entrée naturelle du littoral

Le littoral de la baie de Fort-de-France est fortement fragmenté, notamment par la présence de forêts de mangrove denses et impénétrables.

- L'objectif n'est pas d'investir/pénétrer ces espaces, mais de coexister avec eux.

- Mise en place d'un cheminement "aquatique" en kayak par le canal Cocotte, permettant de :

- Contourner les zones naturelles infranchissables
- Découvrir la mangrove depuis la mer et la valoriser
- Offrir une expérience douce, immersive et non intrusive
- Relier deux sites patrimoniaux par la mer

Public:	Privé:
 Etat	 Autres personnes morales
	 Personne physique
	 Commune

Adapter la mobilité aux contraintes d'accessibilité et de continuité

La faible fréquentation des transports, la distance entre les points d'intérêt et des axes routiers peu adaptés freinent la mobilité douce.

- L'objectif est de rendre les sentiers accessibles en transports en commun tout en améliorant les arrêts de bus et les liaisons directes avec les sentiers.

- Les modes de déplacement doivent s'adapter aux milieux :

- Les zones sensibles (forêt de Mangrove): à pied ou en kayak
- Axes routiers: en bus





Valoriser le patrimoine naturel, culturel et historique

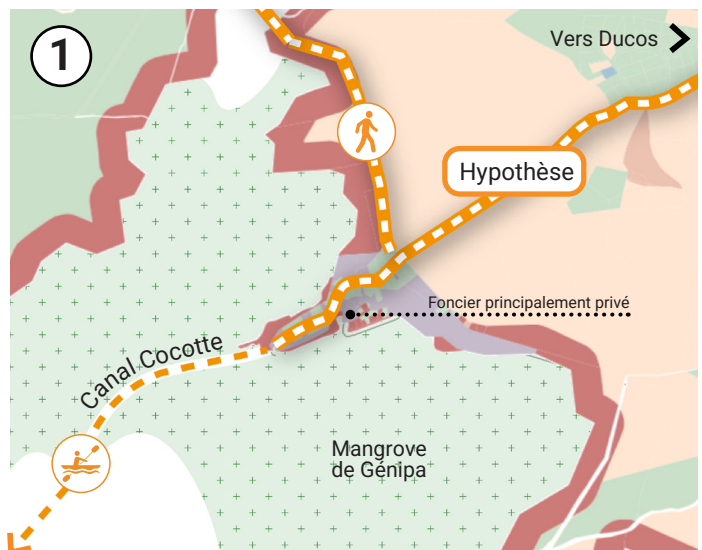
L'accessibilité piétonne entre les différents lieux attractifs reste limitée, tout comme la mise en valeur des paysages qui les relient.

- Création d'un sentier de randonnée s'appuyant en partie sur un tracé de chemin de fer historique.

- Valorisation du patrimoine ferroviaire à travers un itinéraire accessible et pédagogique, offrant une découverte du territoire au-delà des seuls sites patrimoniaux.

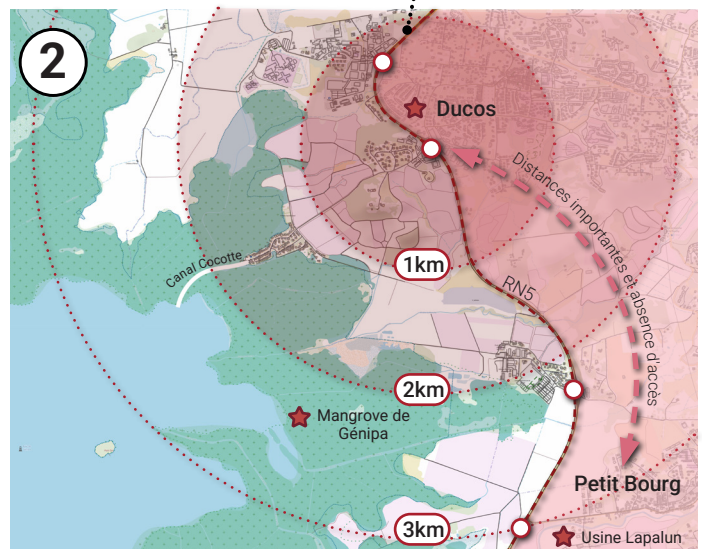
- Foncier: Propriétés privées principalement

Public:	Privé:
 Etat	 Autres personnes morales
	 Personne physique
	 Commune



Vers le village de la poterie

Axe routier: coupure physique et absence d'aménagements piétons



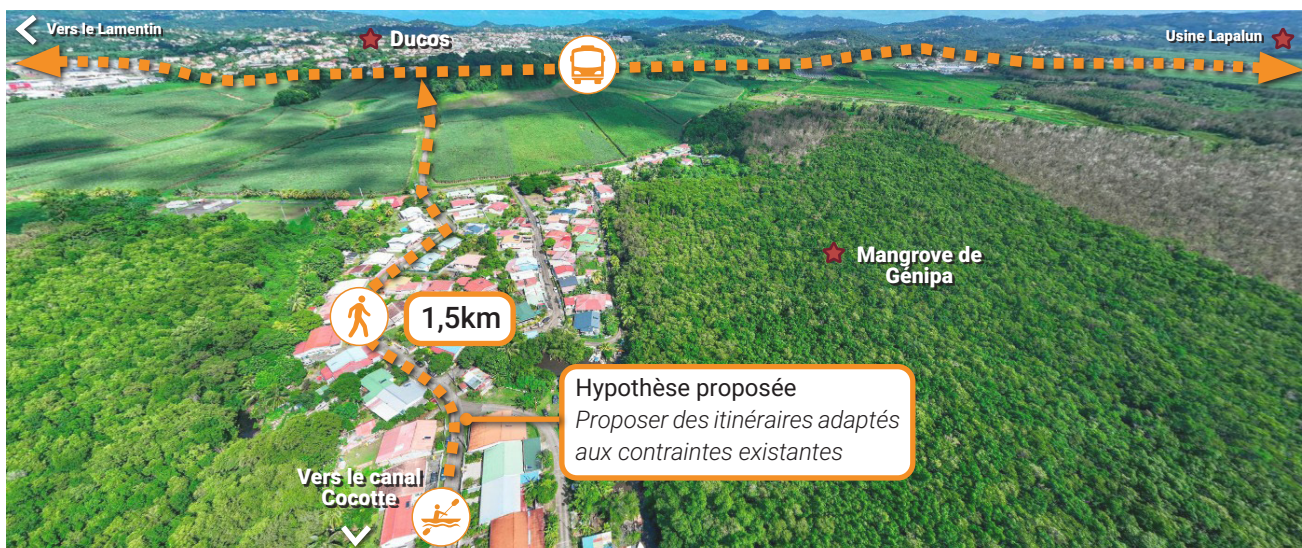
★ Sites patrimoniaux (naturel et/ou culturel)



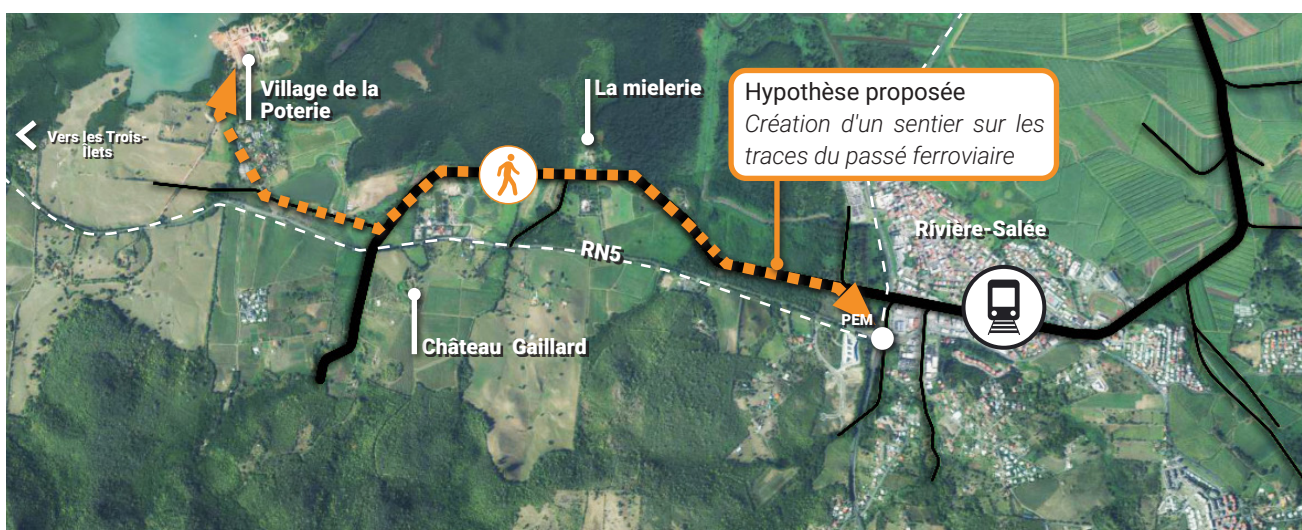
Hypothèse proposée



Offrir un accès à la mangrove, la porte d'entrée du littoral, tout en respectant le milieu naturel



Mixer les mobilités en fonction des milieux naturels et urbains existants



Réhabilitation du tracé historique du chemin de fer par la proposition d'un itinéraire revalorisant le du patrimoine culturel, naturel et historique

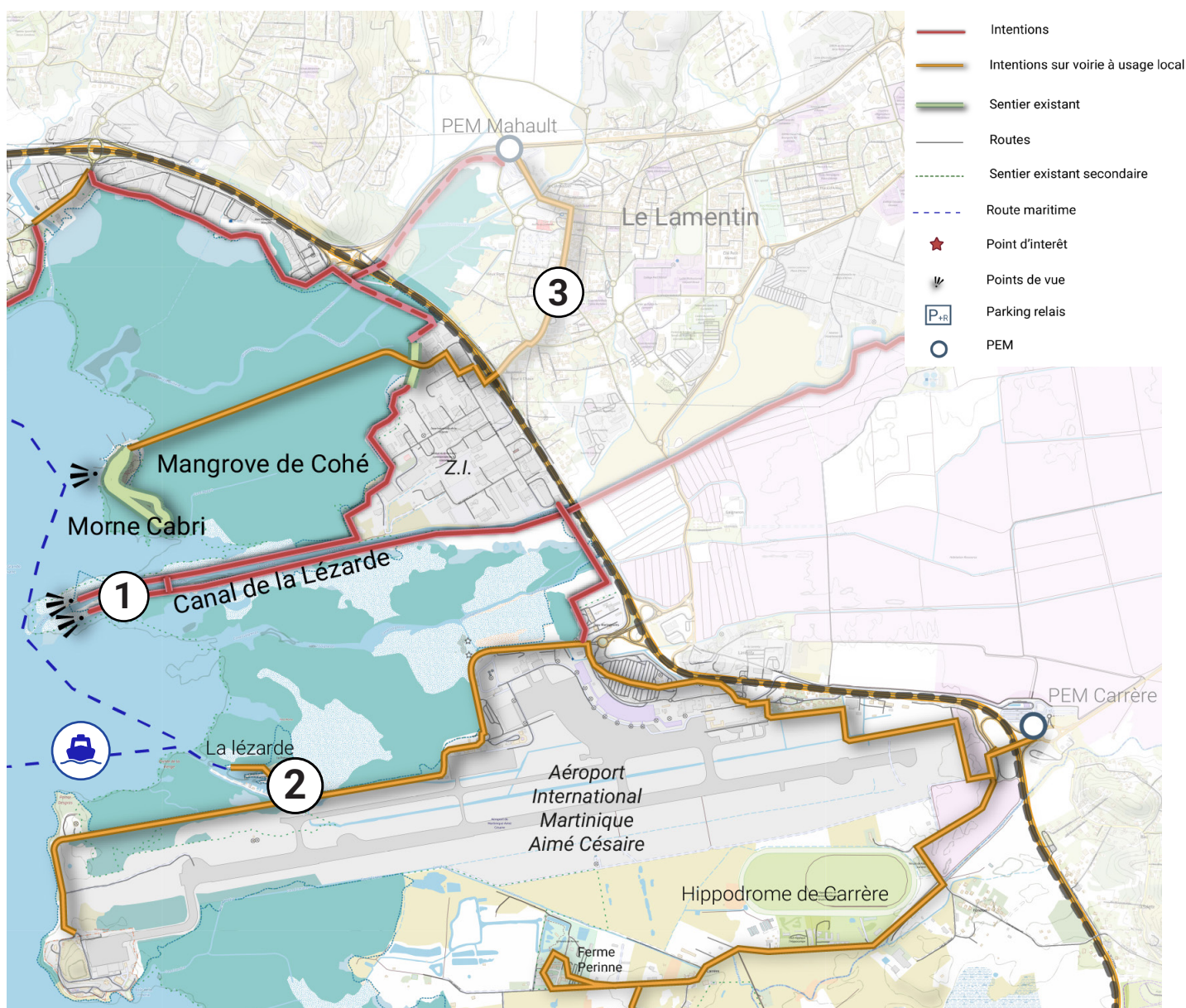
Séquence 4: Le Lamentin - Aéroport et Mangrove de Cohé

✓ Avantages

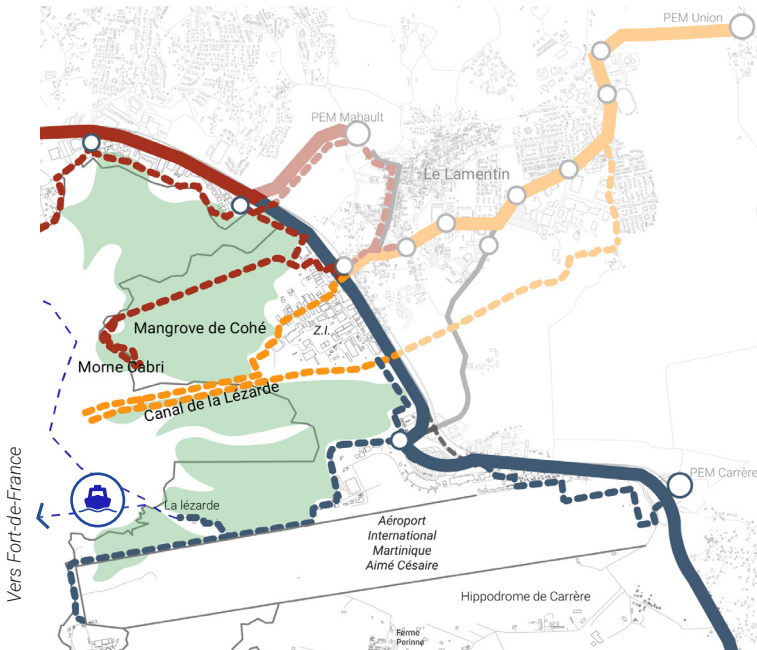
- Connexion aux sentiers grâce à l'autoroute et au BHNS
- Seuls accès au littoral sur la commune du Lamentin
- Lien rare avec la mangrove côté Est de la baie
- Parcours aquatique possible
- Biodiversité élevée et paysages naturels préservés
- Présence de petits éléments patrimoniaux valorisables (Ancienne voie ferrée transformée en parcours santé, Ruines d'anciens fours à chaux et hangar à sucre à Morne Cabri, etc)
- Usages déjà amorcés et projets publics en cours (la Lézarde, programme "Réciprocité" du Lamentin avec la CACEM, Morne Cabri, etc)






✗ Inconvénients

- Parcours en ligne droite obligeant à faire l'aller-retour.
- Chemin de terre vers Morne Cabri souvent inondé et peu praticable (est-il durable à long terme?)
- Parcours goudronné près de l'aéroport bruyant et peu agréable pour les piétons.
- Séquence très fragmentée par des infrastructures routières et techniques.
- Peu d'aménagements et de signalétique.
- Vues dégradées par des zones techniques/industrielles et routières, peu attractive.



→ Élaboration d'itinéraires de randonnée intégrés aux réseaux de transports en commun et adaptés aux milieux existants



-  Itinéraire 1
-  Itinéraire 2
-  Itinéraire 3
-  Route maritime
-  Arrêt de bus

1 Fragmentation géographique et visuelle de la séquence

- Aucun accès piéton depuis le nord ou le sud: ruptures naturelles (mangrove) et anthropiques (aéroport, ZI)
- Présence d'axe routier (RN) qui isole d'est en ouest
- L'accès au front de mer est très restreint et peu accueillant, les rares parcours se trouvant à proximité des zones industrielles, ce qui limite leur fréquentation.
- Absence de promenade continue : peu d'usages publics et parcours limités à quelques allers-retours sur des tronçons isolés.
- Effet de barrière physique et visuelle permanent (zones industrielles, mangrove, etc)

Itinéraire 1

L'itinéraire 1 propose un sentier reliant le centre historique du Lamentin à Morne Cabri, offrant une immersion dans l'histoire locale.

Itinéraire 2

L'itinéraire 2 présente un parcours en boucle, avec un aller-retour différencié. Il valorise le canal de la Lézarde et reconnecte aux terres agricoles de l'arrière-pays, dans un cadre plus naturel.

Itinéraire 3

L'itinéraire 3 longe l'aéroport, mais offre néanmoins des haltes et des points de vue intéressants, révélant des ambiances singulières en bord d'infrastructure.

*Les trois itinéraires bénéficient d'une accessibilité renforcée grâce à la future desserte du TCSP 69

2 Faible mise en valeur du secteur

- Un potentiel paysager et environnemental fortement dévalorisé par la présence d'infrastructures lourdes et dominantes dans le secteur
- Faible mise en valeur des paysages de la baie
- Une absence d'intégration paysagère et urbaine des infrastructures existantes, qui crée un environnement fragmenté, peu lisible et peu accueillant
- Une attractivité fortement limitée par la domination de la voiture et l'absence d'espaces publics qualitatifs



Un secteur en manque de valorisation, @Ateliers 2/3/4/

3 Un secteur dominé par la voiture

- Manque d'infrastructures piétonnes et cyclables (route de port cohé, imp Morne Cabrit, etc)
- Desserte en transports en commun encore limitée ou peu lisible (attention, à noter: extension du BHNS)
- Discontinuités importantes dans les parcours doux
- Présence de grands axes routiers difficiles à franchir (RN)
- Espaces peu attractifs pour les usagers non motorisés (inconfort, insécurité, bruit)



Un secteur pensé pour la voiture

Séquence 4: Le Lamentin - Aéroport et Mangrove de Cohé

Recréer des connexions paysagères et piétonnes à travers les zones d'activités

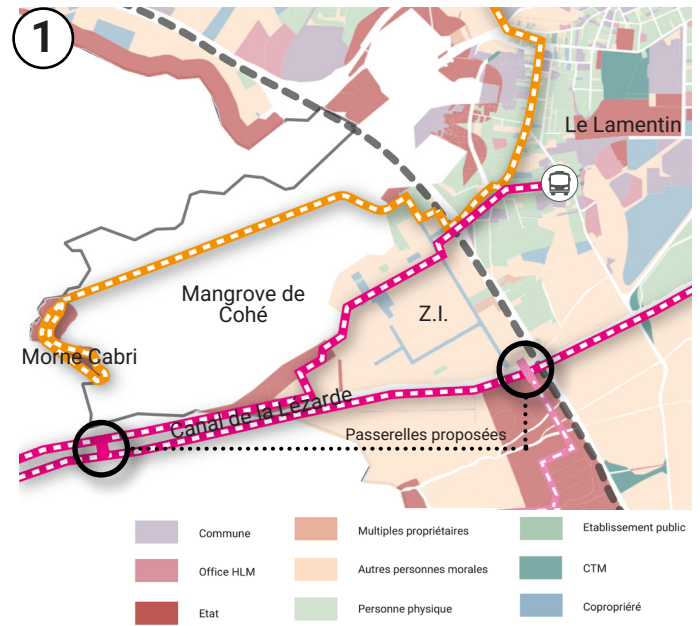
Le secteur est découpé par de nombreuses ruptures physiques et visuelles, liées aux infrastructures (RN, aéroport, ZI) et aux milieux naturels.

- L'objectif est de **retisser les continuités physiques, piétonnes et paysagères pour reconnecter l'arrière pays au littoral.**

- Avec des allers-retours sur des tronçons/impasses isolés qui permettent une connexion d'est en ouest et la découverte du littoral

Exemple: Le canal de la Lézarde devient une trame importante pour le piéton vers les terres agricoles.

- Question du foncier privé à se poser



Requalifier les espaces pour améliorer l'attractivité du secteur

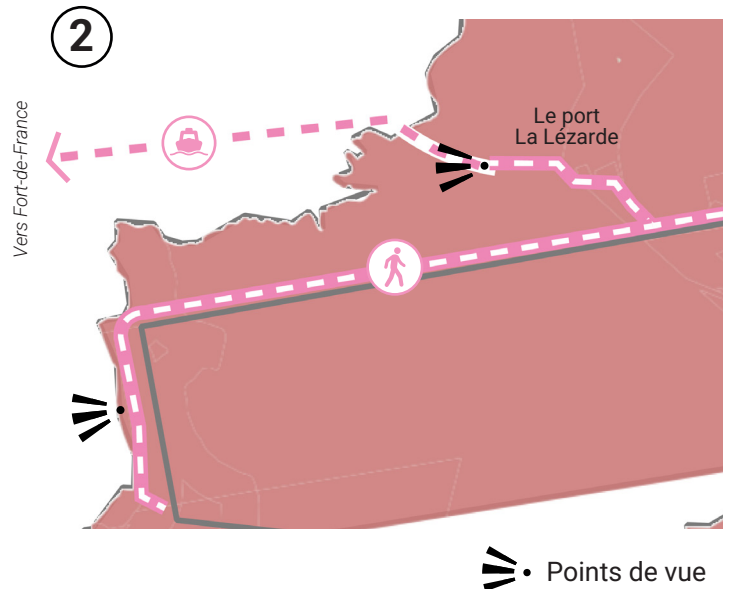
Les qualités paysagères et le potentiel de la séquence sont affaiblis par la forte emprise des infrastructures et le manque d'espaces publics structurants.

- L'objectif est **de requalifier les espaces et révéler les atouts paysagers pour améliorer l'image et l'attractivité du secteur**

- **En aménageant des haltes structurantes et attractives le long des sentiers** afin d'inciter les visiteurs à emprunter ces parcours, car la simple création de sentiers ne suffit pas.

Exemple: Le port de la Lézarde sera bientôt réouvert au public et constituera une halte attractive (connexion à FDF et point de vue majeur).

- Question du foncier privé à se poser



Réduire la dépendance à la voiture en proposant des alternatives

La place prépondérante de la voiture freine le développement de modes doux et rend les déplacements peu confortables pour les usagers non motorisés.

- L'objectif est de **favoriser les mobilités actives en lien avec les transports collectifs.**

- Connecter les sentiers piétons aux arrêts (existants et futurs) de transports en commun (BHNS) et aux PEM

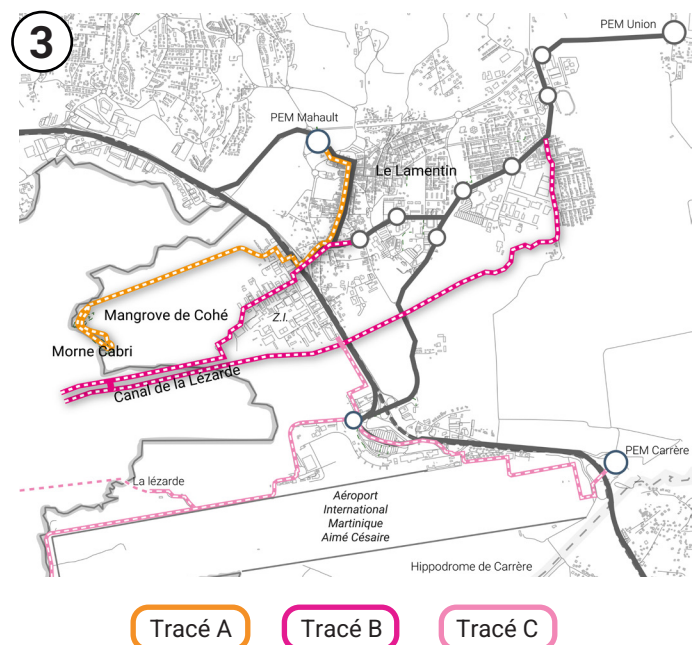
- Développer le transport maritime depuis la Lézarde.

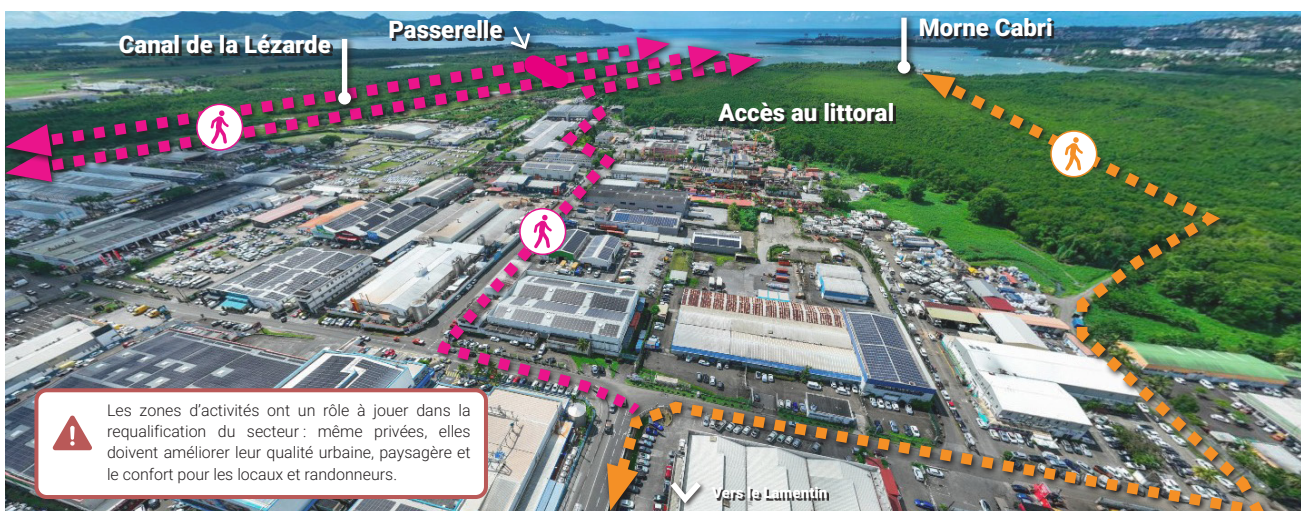
- Proposer une diversité d'expériences de randonnée:

Tracé A: parcours urbain mettant en valeur le patrimoine historique.

Tracé B: itinéraire nature longeant le canal de la Lézarde.

Tracé C: littoral, navette fluviale et cheminement paysager près d'infrastructures aéroportuaires





Connexion au littoral par des sentiers de randonnées depuis le Lamentin



Haltes stratégiques pour inciter à la marche et redécouvrir le littoral et la mangrove de Cohé



Repenser la place de la voiture en Martinique: priorité aux transports collectifs et à la marche



SÉQUENCES URBAINES



02.3

Séquence 5: Fort de France - Etang Z'abricots



Avantages

- Une attractivité renforcée par l'aménagement du port de plaisance et des ZAC/ ZAE de l'Etang Z'abricots: espaces publics et développement de commerces, activités nautiques.
- Pratique de la marche fréquentes sur les cheminements piétons à proximité du stade Pierre Alier et de Volga-Plage
- Affluence importante de croisiéristes durant toute l'année sur la partie Ouest du port, facilement accessible à pied ou en transports en commun depuis ou vers le centre de Fort-de-France
- Projet du Grand Port Maritime de Martinique d'améliorer l'interface entre le port et le centre



Inconvénients

- Un secteur très peu attractif pour les randonneurs, toujours le long d'une voie emprunté par les véhicules, et nécessitant des aménagements importants pour donner une qualité urbaine aux espaces publics
- Des cheminements dédiés aux piétons très peu présents
- Voies inexistantes dans certains secteurs
- Aucun confort associé à la promenade piétonne: peu de végétalisation et d'ombrage, signalétique quasi-inexistante, pas de mobilier urbain...
- Forte présence de zones industrialo-portuaires non ouvertes au public sur une partie importante du parcours de cette séquence:
- En conséquence, un accès au rivage très limité



1

Une halte en développement urbain mais enclavée

- Secteur en développement constitué d'une ZAC et d'une ZAE autour d'un nouveau port de plaisance
- Ce nouveau quartier permet de redonner une dynamique urbaine à un territoire complexe, marqué par la présence de zones industrielles et pavillonnaires
- La création de nouveaux habitats, commerces, usages nautiques, services encore enclavés et peu propices à des connexions par des mobilités douces



2

Des zones portuaires peu adaptées aux déplacements piétons

- A priori un des espaces les moins attractifs du pourtour de la baie pour les randonneurs
- Forte présence d'installations industrielles polluantes (Hydrobase secteur Est)
- Abords des zones portuaires très routiers, pas ou peu de place pour les piétons
- Aucun accès au rivage pour le public
- Présence d'un quartier informel, risque d'insécurité



75

3

Une interface ville-port peu poreuse

- Des zones portuaires très utilisées par des croisiéristes (gare maritime et terminal du quai des Tourelles) et des ouvriers de la réparation navale (bassin de Radoub)
- Néanmoins, des espaces publics peu qualitatifs et non adaptés à cette affluence de personnes, et les connexions avec le centre de Fort-de-France nécessite un réaménagement important
- Manque de végétalisation et d'ombrage
- Peu de lisibilité des cheminements piétons et signalétique quasi-inexistante
- Pas de mobilier urbain pour le confort des usagers



Séquence 5: Fort de France - Etang Z'Abricots

Désenclaver la marina et le quartier de l'étang Z'Abricots et le relier au centre

Bien que l'étang Z'Abricots connaisse une véritable dynamique depuis une dizaine d'années, ce secteur reste relativement enclavé.

A noter: Évolution du port de plaisance dans les années à venir, avec un projet d'extension avec plusieurs centaines d'anneaux, et des racks verticaux pour le parc à bateaux prévues pour gagner de l'emprise, et permettre ainsi un accès amélioré au rivage.

Le projet de sentier littoral vise à:

- Relier par les mobilités douces le quartier au centre de Fort-de-France
- Désengorger le centre-ville en renforçant les connexions vers l'Est de Fort-de-France.



Développer les itinéraires pédestres aux abords de la zone industrialo- portuaire

Malgré la faible attractivité du secteur Volga-Plage et des zones portuaires, des projets sont en cours d'élaboration par le GPMLM pour permettre une reconversion des espaces publics et une restauration écologique:

- Intégrer les actions prévues par le GPMLM pour valoriser des espaces publics, telles que la création de cheminements piétons au Nord du quai des Tourelles, l'agrandissement des cheminements piétons aux abords de l'Hydrobase, la reconstitution artificielle de récif corallien sur la pointe vers la cimenterie...
- Conserver et valoriser les cheminements piétons aux abords du stade Pierre Alier, seul site actuellement fréquentée par de nombreux riverains pour la marche, et
- Permettre des connexions avec le sentier littoral.

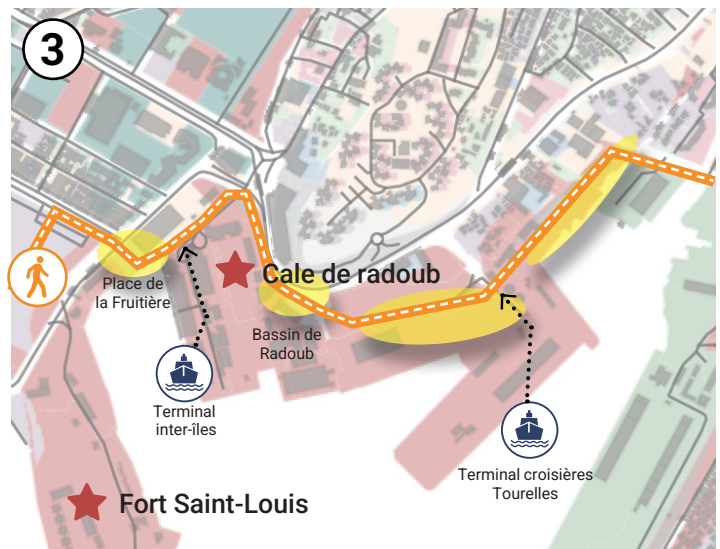


Commune	Multiples propriétaires	Etablissement public
Office HLM	Autres personnes morales	CTM
Etat	Personne physique	Copropriété

Créer des espaces publics perméables entre le centre et le port de Fort-de-France

Le Grand Port Maritime de la Martinique (GPMLM), propriétaire d'une majeure partie des terrains sur le littoral de cette séquence, entreprend de nombreux projets d'aménagement pour améliorer les espaces publics sur son foncier, à intégrer dans le projet de sentier littoral:

- Améliorer des connexions piétonnes aux abords de la place de la Fuitière.
- Requalifier les espaces pour les piétons à l'entrée du terminal de croisières.
- Aménager une esplanade publique aux abords du bassin du Radoub.
- Végétaliser les espaces publics vers la zone des Tourelles....



Secteurs de projets

Hypothèse proposée



Port de plaisance et quartier de l'étang Z'Abricots: point d'étape secondaire du sentier littoral Nord

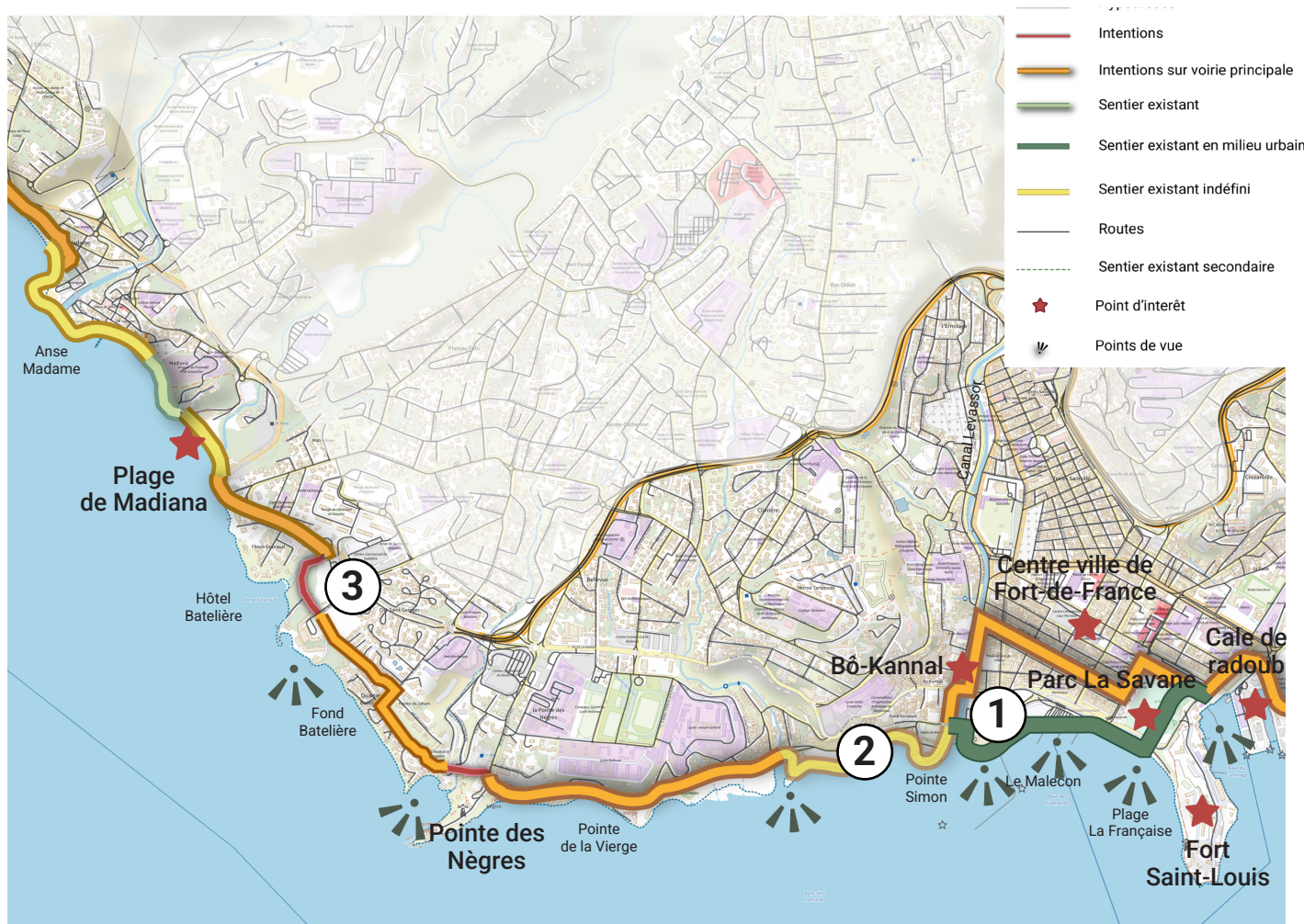


Proposer des aménagements qualitatifs des espaces publics aux abords des zones portuaires



Créer de la perméabilité dans les espaces portuaires à travers les espaces publics

Séquence 6: Fort Saint-Louis - Centre bourg Schoelcher



78



Avantages

- Forte attractivité du littoral: espaces publics et plage qualitatifs dans le centre de Fort-de-France, activités nautiques et sportives sur la plage de Madiana...
- Richesse patrimoniale culturelle principalement dans le centre de Fort-de-France et la Pointe des Nègres
- Préservation des écosystèmes marins et terrestres, principalement vers la plage de Madiana
- Reconquête du front de mer: un projet d'aménagement ambitieux de Ko Kannal à Texaco, prolongement de la promenade piétonne du Malecon
- Bonne accessibilité piétonne et en transports en commun, renforcée à l'avenir par le développement du TCSP



Inconvénients

- Des zones côtières soumises à des risques naturels importants; aléas fort d'inondation par ruissellement, d'érosion des falaises, de submersion et élévation du niveau de la mer
- Discontinuités piétonnes importantes sur le littoral: entre Schoelcher et Fort-de-France, privatisation des emprises au plus proche du trait de côte, routes en impasses...
- Forte présence de la voiture: trafic important le long de la RN2, stationnement le long du rivage

1

Un centre-ville avec un potentiel touristique mais peu valorisé

- Un front de mer avec de nombreux points d'intérêts paysagers (parc public, plage, promenade piétonne)
- Cependant, peu de mobilier urbain pour le confort des piétons et de commerces/ services pour activer ces espaces publics
- Au plus proche du trait de côte, presque aucun ombrage
- Derrière le Malecon, un stationnement avec une emprise trop importante, qui pourrait être réaménagé

- Essoufflement économique et démographique
- Patrimoine architectural remarquable mais dégradé voire dans un état critique dans certains secteurs
- Un fort potentiel touristique à mettre en lien avec le projet de sentier littoral
- Une volonté de redynamiser le centre par le plan Action Coeur de Ville, avec la réhabilitation de logements, la création de commerces, la requalification d'espaces publics..



79

2

Des espaces publics du front de mer en évolution à l'Ouest de Fort-de-France

- Une volonté de réaménager un espace public majeur en prolongement de la promenade piétonne du centre de Fort-de-France
- Un site à fort potentiel mais actuellement très peu valorisé: place du stationnement importante, pas d'accès qualitatif au rivage, une végétation non entretenue, peu d'espaces lisibles pour le piéton
- Une opportunité pour le développement des parcours pédestres



3

Un rivage quasi-inaccessible

- De la pointe des Nègres à la plage de Madiana, très peu de voies d'accès à la mer
- Cette difficulté d'accès est marquée par la présence de l'hôtel Batelière abandonné et du quartier de Fond Batelière constitué d'habitations spontanés
- Une seule servitude de passage sur ce secteur (photo ci-dessous) délimité par des barrières et dont l'entrée n'est pas signalée



Séquence 6: Fort Saint-Louis - Centre bourg Schoelcher

Renforcer l'attractivité touristique dans le centre de Fort-de-France et son rivage

Centre historique doté d'un riche patrimoine architectural et paysager, les deux options d'itinéraires **A** et **B** sont proposés afin de découvrir **les principaux points d'intérêt paysagers sur le front de mer avec l'option A** (Pointe Simon, Le Malecon, Plage la Française et Parc La Savane) **ou architecturaux dans le centre en option B** (Cathédrale Saint-Louis, Marché couvert...). Pour ces deux variantes, il s'agit:

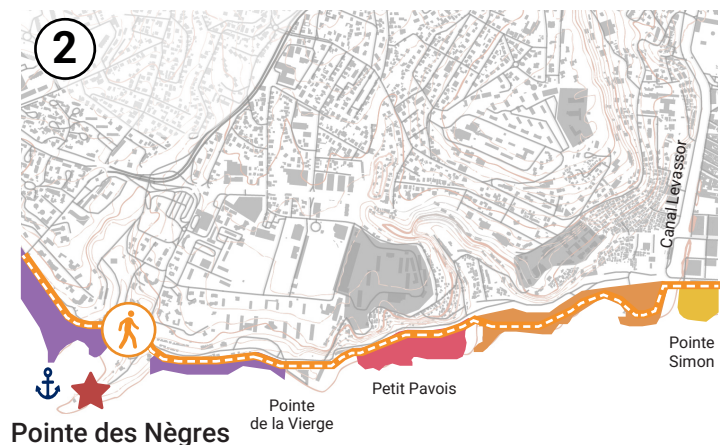
- **D'informer les randonneurs de l'offre touristique** dans le centre (commerces, services, infrastructures, hébergements) par de la signalétique et des dispositifs numériques.
- **D'intégrer le sentier littoral dans un projet global de valorisation des espaces publics** du centre foyalais.



Intégrer le sentier littoral dans le projet de requalification du front de mer

L'aménagement du front de mer de Bô Kannal à Texaco, prévue pour 2026, sera une extension de la promenade piétonne du centre de Fort-de-France. Le sentier peut être pensé comme un fil rouge du réaménagement du front de mer :

- Faire passer le sentier par les espaces publics réaménagés de la Pointe Simon.
- **Intégrer les itinéraires pédestres dans les aménagements futurs** de Bô Kannal à Texaco.
- **Envisager une extension de la requalification du front de mer au Petit Pavois** jusqu'à la pointe des Nègres, où serait intégré le parcours pédestre.
- **Requalifier les rues du Petit Pavois et de Fond Batelière** pour permettre des cheminements piétons qualitatifs.



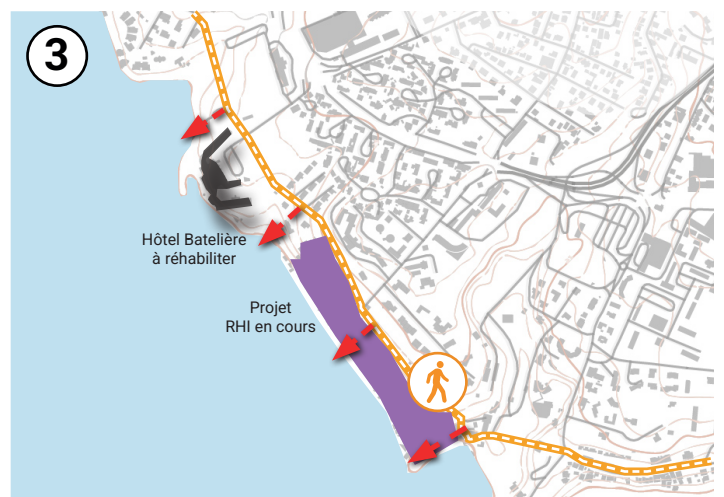
Hypothèse proposée

- Pointe Simon: 2008-2010
- De Bô Kannal à Texaco: 2026
- Petit Pavois : années 2030?
- Recomposition future du littoral?

Créer et améliorer les accès à la mer

Secteur disposant d'une richesse paysagère avec des plages naturelles et artificielles, le littoral de la Pointe des Nègres à la plage de Madiana a néanmoins subi une urbanisation anarchique, avec la construction d'habitations anarchiques à Fond Batelière (opération RHI en cours) et l'hôtel Batelière qui a fait faillite en 2024. L'intention principale est de :

- **Améliorer l'accès de la servitude existante** en lien avec la passerelle de franchissement de la RN2.
- **Créer des voies en impasse entre l'hôtel et le fond Batelière** pour accéder au rivage.



Hypothèse proposée

- créer des accès au rivage



Les hypothèses d'itinéraires pédestres dans le centre de FDF A) le long du front de mer B) en passant dans les rues intérieures



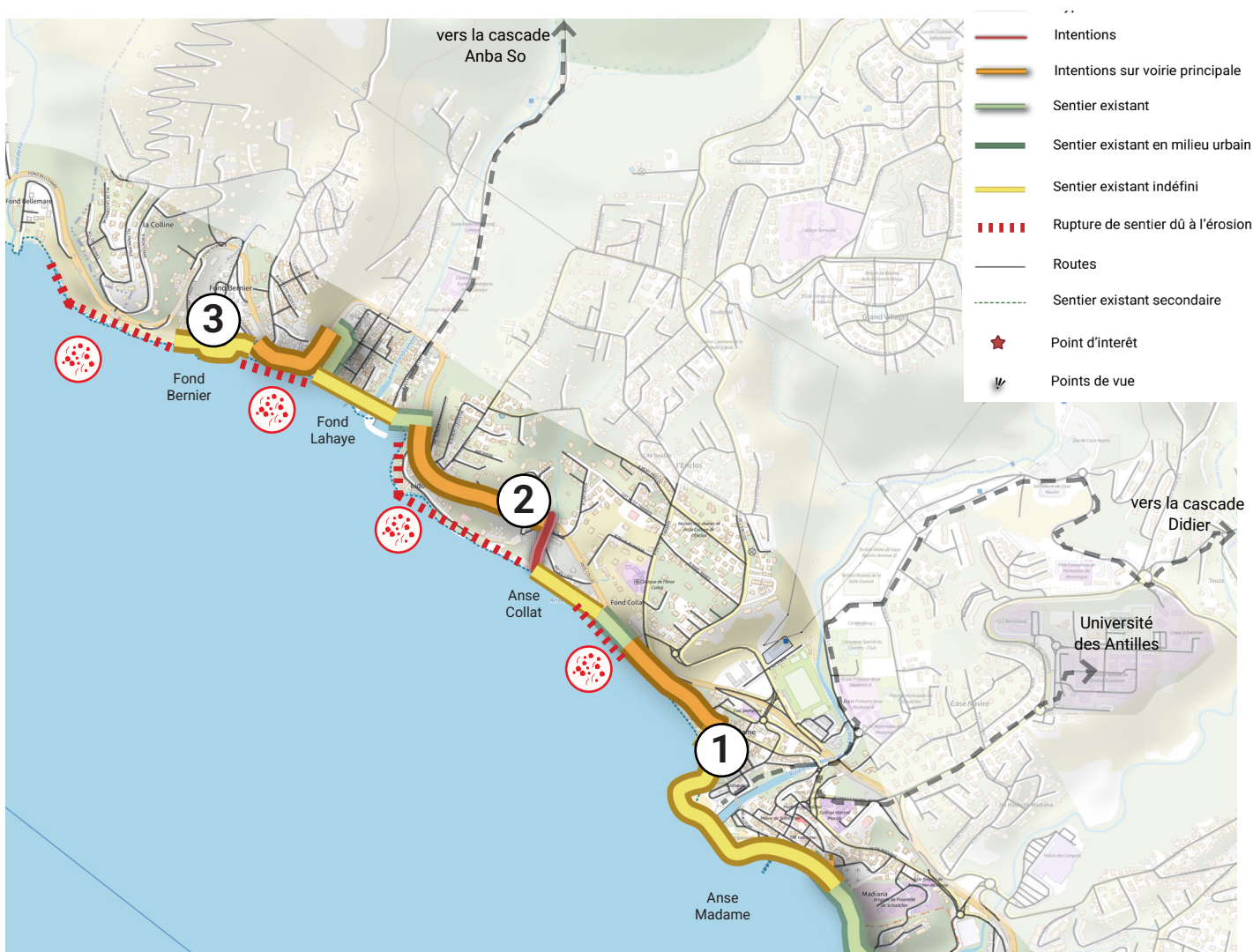
81

Proposer une extension de la requalification du front de mer, au-delà des aménagements déjà prévus



Créer des accès à la mer en impasse entre l'hôtel Batelière et le Fond Batelière

Séquence 7: Bourg Schoelcher - Fond Bernier



Avantages

- Qualité et diversité paysagère : sur le trait de côte anses, fonds et falaises, à l'arrière-littoral relief accidenté avec de nombreux points de vue, forte présence de la végétation...
- De nombreux points d'intérêt sur le littoral : une attractivité touristique déjà présente sur certains secteurs, principalement à Anse Madame
- Fort potentiel de développement touristique sur certains secteurs à valoriser, tels que Fond Bernier et Anse Collat
- Bonne accessibilité et proximité de Fort-de-France, renforcée à l'avenir avec le développement du TCSP à Schoelcher



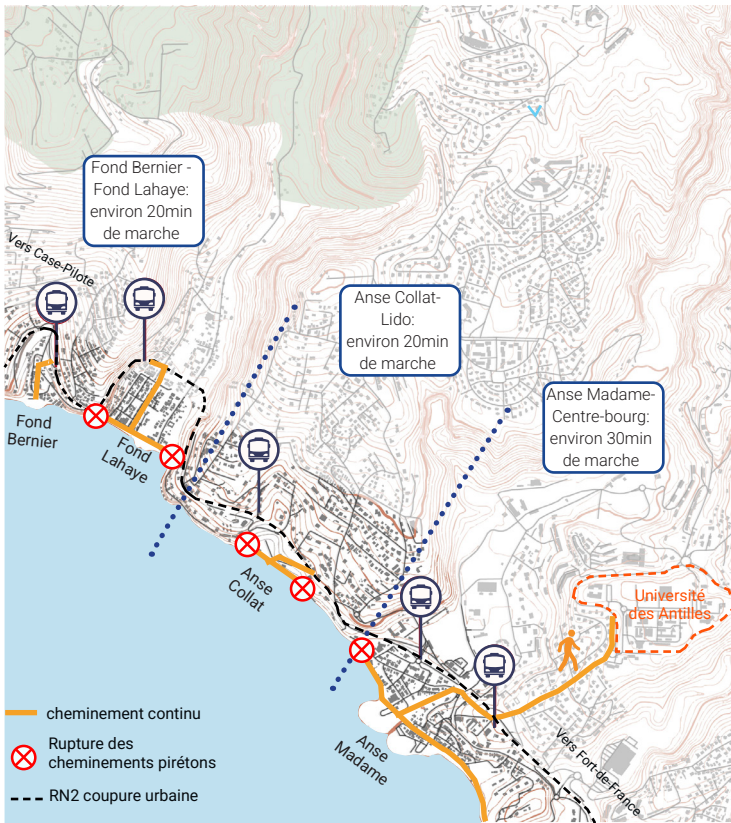
Inconvénients

- Des écosystèmes marins dégradés par les impacts anthropiques : rejet d'eaux usées en mer, déchets sauvages...
- Des sites littoraux menacés par les risques et le changement climatique : érosion, élévation du niveau de la mer...
- Des tronçons de l'itinéraire pédestre inconfortables le long de la RN2: des discontinuités piétonnes importantes, nuisances sonores avec le passage de nombreux véhicules, peu de franchissements piétons...
- Des conflits d'usages sur le front de mer et l'arrière-littoral: privatisation à Anse Collat, sur-occupation d'activités à Anse Madame...

1

Des conflits d'usages sur les plages et leurs abords

- Présence d'activités nautiques et de restauration
- Manque de lisibilité des cheminements piétons sur la plage et l'arrière-plage
- Emprise importante dédiée aux stationnements et à la circulation des voitures aux abords des plages



83

2

Des discontinuités piétonnes importantes

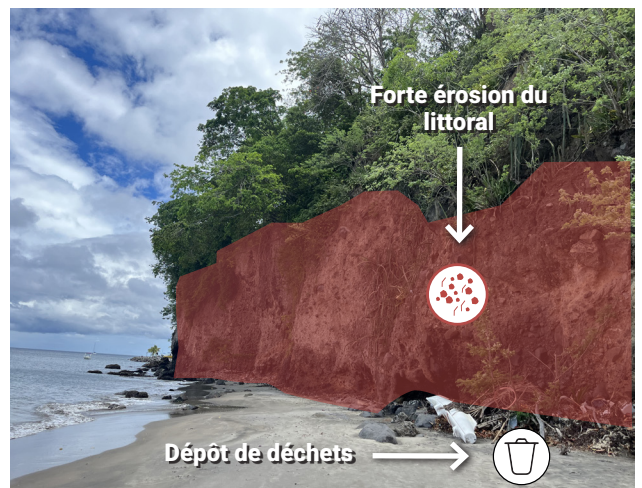
- Disparition de continuités piétonnes le long du trait de côte dû aux impacts du changement climatique entre les anses Collat et Madame
- Problème d'accessibilité de l'Anse Collat, avec une seule voie en impasse et une privatisation d'une partie du littoral
- Trottoirs peu praticables et peu de franchissement piétons le long de la RN2, véritable coupure urbaine



3

Des dégradations importantes sur les zones côtières

- Érosion des falaises le long du trait de côte et de certains sites habités, instabilités liées aux conditions naturelles
- Rejet d'eaux usées dans la mer (cf Fond Bernier)
- Végétation envahissante et obstacles non dégagés
- Dépôts de déchets impactant la qualité du sentier



Séquence 7: Bourg Schoelcher - Fond Bernier

Repenser les usages à Anse Madame pour un parcours optimisé des randonneurs

L'Anse Madame est une extension artificialisée du littoral, constituée de deux plages urbaines, d'activités nautiques, d'espaces publics végétalisés, de commerces et de stationnements. Véritable centralité de Schoelcher en continuité du bourg historique, ce secteur manque pourtant d'une bonne connexion avec les autres quartiers de la commune.

- Assurer la continuité des cheminements piétons sur la plage, notamment en **ré-organisant les activités sur le littoral**
- **Limiter la place de la voiture aux abords de la plage** et augmenter ainsi les espaces pour les piétons



Améliorer l'accessibilité et la sécurisation des déplacements

Une connexion piétonne permettait autrefois de relier les anses Collat et Madame, désormais impraticable à cause de l'enrochement de la côte et le retrait de côte entre les deux anses. La privatisation d'une partie du littoral a réduit l'emprise de la plage de l'Anse Collat, accessible uniquement par une voie en impasse, occupé par de nombreuses places de stationnements. Afin d'envisager un parcours optimal du sentier dans ce secteur, il s'agit de :

- **Aménager des trottoirs qualitatifs aux abords de la RN2** en cohérence avec les normes de confort et de sécurité.
- Réaménager l'impasse du Lido pour **améliorer l'accessibilité de la plage**.
- Étudier la possibilité de **mise en œuvre d'une servitude de passage en bord de mer**.



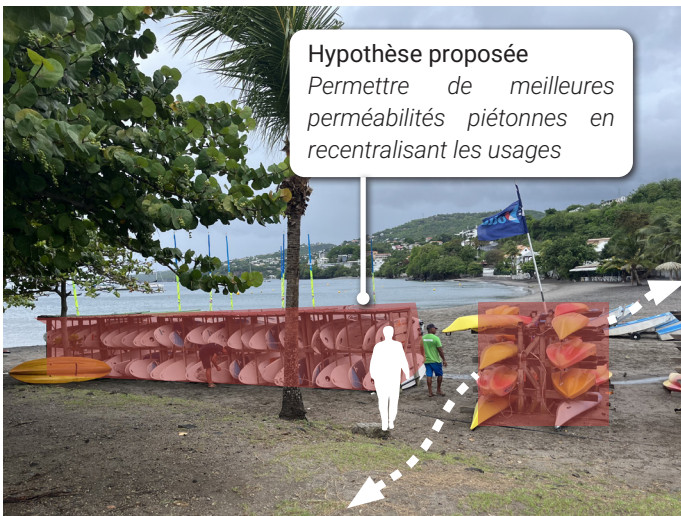
Restaurer la qualité des haltes pour assurer le passage des randonneurs

Les fonds Bernier et Lahaye constituent les points de départ/d'arrivée du réseau de sentiers littoraux au Nord de la baie. A ce titre, il est essentiel de prévoir des aménagements nécessaires au passage de randonneurs sur ce site :

- **Mettre en œuvre une restauration écologique du linéaire dégradé avant tout aménagement de parcours** (prévention et la stabilisation des falaises soumises à l'érosion; réseau d'assainissement pour éliminer les rejets d'eaux usées non traitées en mer...)
- **Valoriser les chemins chiens** situés en arrière du trait de côte pour l'itinéraire pédestre.



Hypothèse proposée



Recomposer les usages sur les plages de l'Anse Madame et dans le centre-bourg de Schoelcher

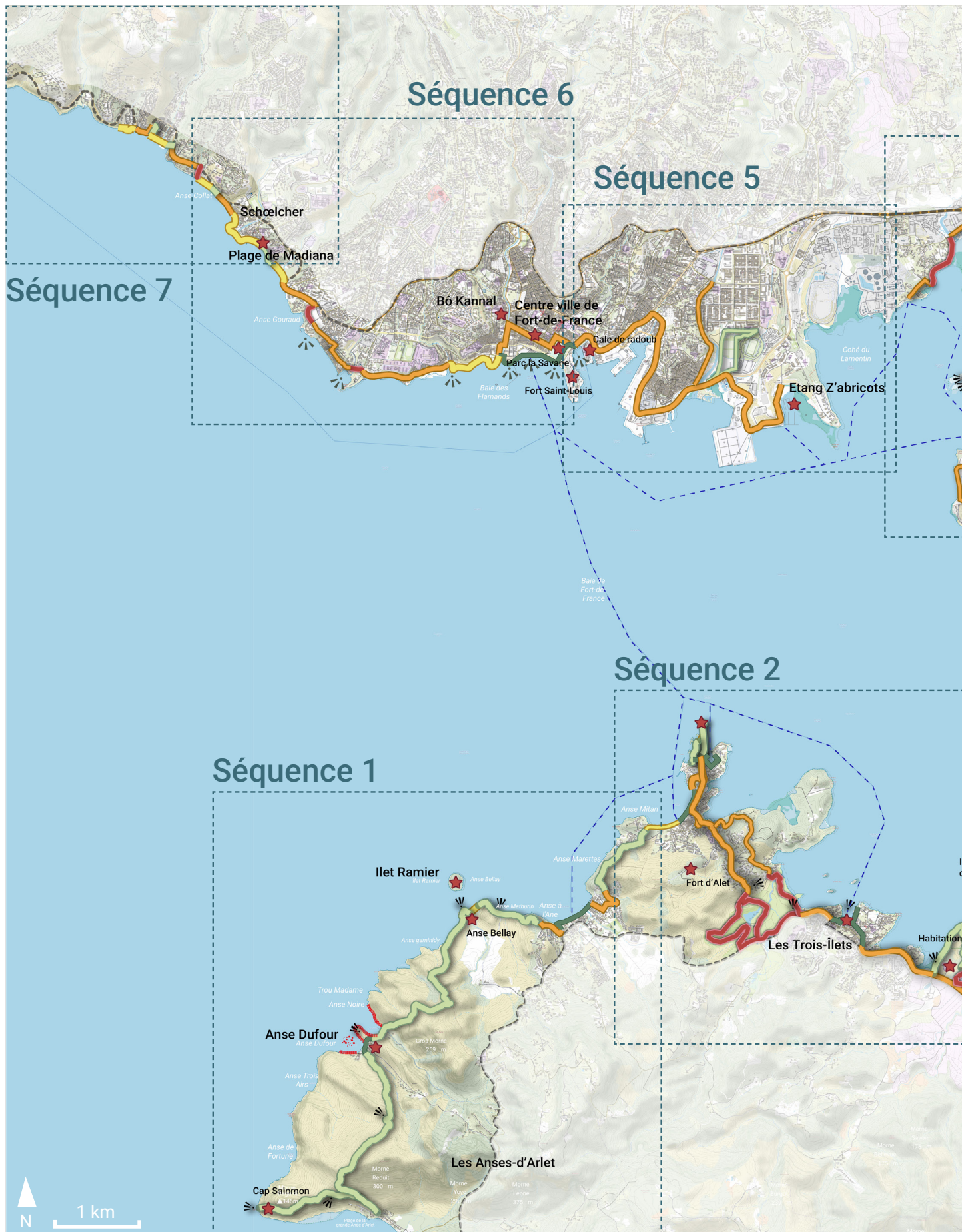


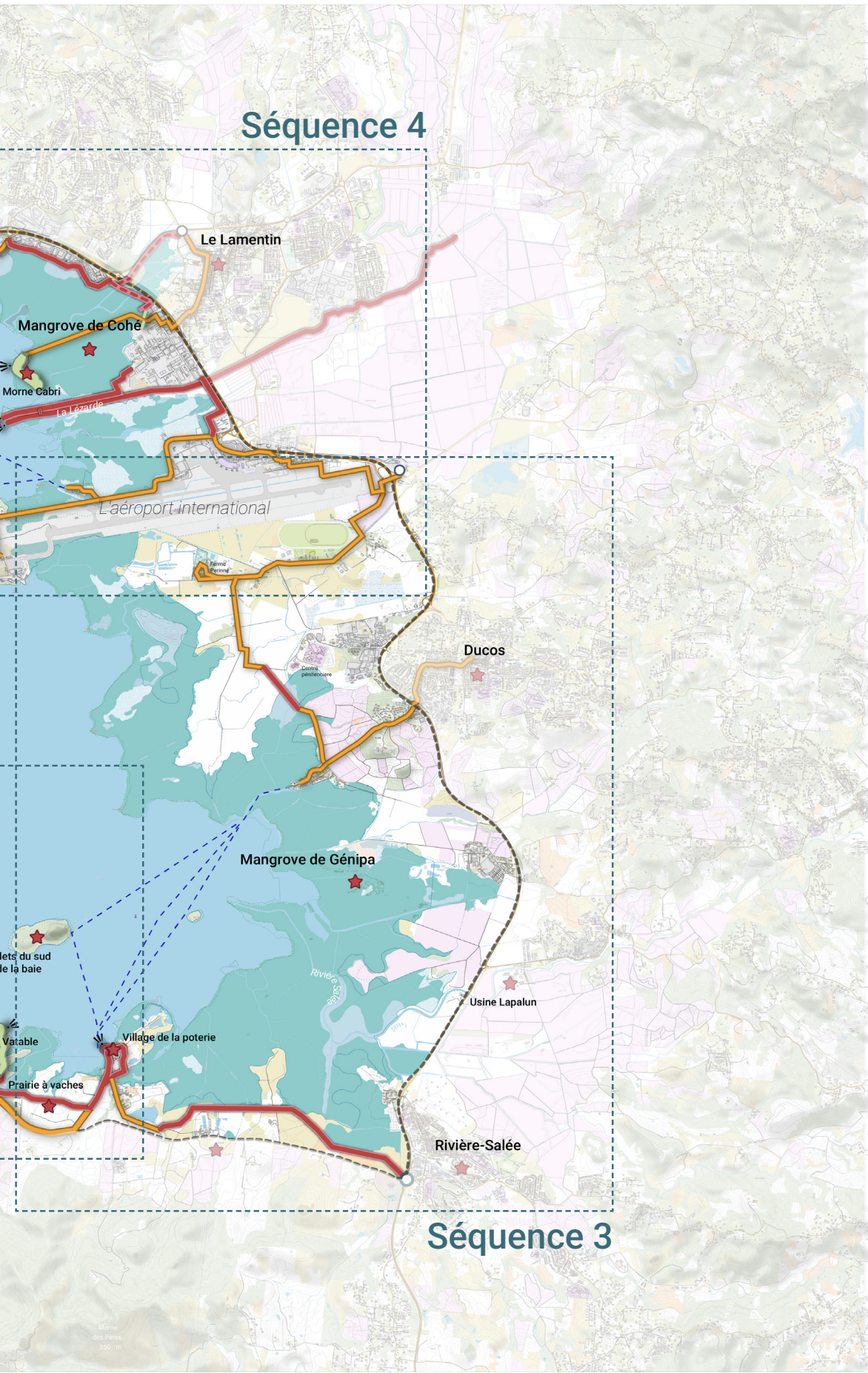
Améliorer l'accessibilité et la continuité piétonne entre Anse Collat et Anse Madame




Restaurer les milieux littoraux des fonds Lahaye, Bernier et leurs abords pour améliorer le sentier

Carte des sentiers de randonnées proposés le long de la baie





-  Intentions
-  Intentions sur voirie principale
-  Intentions sur voirie à usage local
-  Sentier existant
-  Sentier existant en milieu urbain
-  Sentier existant indéfini
-  Routes
-  Sentier existant secondaire
-  Route maritime
-  Point d'intérêt
-  Points de vue
-  Parking relais
-  PEM

An aerial photograph of a tropical coastline. The image shows a small boat in the turquoise water, a sandy beach, and lush green vegetation. The water is clear, revealing the seabed. The boat is white with a red stripe and is positioned in the lower-left quadrant of the image. The beach is a mix of sand and rocks, with several palm trees scattered along the shore. The vegetation is dense and green, covering the land and extending into the water. The sky is not visible, and the overall scene is bright and clear.

Mission d'esquisse des sentiers du littoral de la baie de Fort-de-France

MOA: communauté d'agglomération du Centre de la Martinique

Ateliers 2/3/4/ - Théo Levy
Juillet 2025