



Laurie LARMAILLARD

**REQUALIFICATION DU
QUARTIER DE SAINTE-THERESE
EN VUE DU PASSAGE DU
TRAMWAY
(FORT DE FRANCE - MARTINIQUE)**

**Projet individuel
Ingénieur 1 - 2007**



Laurie Larmaillard
Projet individuel
Ingénieur 1
2007



Ecole polytechnique de l'université de
Tours, génie de l'aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553/37205 TOURS cedex 3
Tél. : 02.47.36.14.60

***REQUALIFICATION DU QUARTIER SAINTE-THERESE
(FORT-DE-FRANCEE, MARTINIQUE) EN VUE DU
PASSAGE DU TRAMWAY***

Page de couverture :
Photo Laurie Larmillard
Source image : LA MONTLOUIS
ARCHITECTURE ET URBANISME

*« Demain ne sera pas comme hier.
Il sera nouveau et il dépendra de nous.
Il est moins à découvrir qu'à inventer. »*

Gaston BERGER

Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes ayant concouru, par leur disponibilité et leurs conseils, à la réalisation de cette étude :

- ✓ *Madame BOURROUET, responsable du service urbanisme de la Ville de Fort-de-France*
- ✓ *Monsieur LARMAILLARD, directeur du Syndicat Mixte de Transports Collectif en Site Propre (SMTCSP)*
- ✓ *Monsieur MARTOUZET, tuteur de projet et enseignant au département aménagement*
- ✓ *Madame OZIER-LAFONTAINE, chargée de prospection foncière à la Société d'Economie Mixte d'Aménagement de la ville de Fort-de-France (SEMAFF)*

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
<u>1. SAINTE-THERESE, UN FAUBOURG DE FORT DE FRANCE BIENTOT TRAVERSE PAR LE TRAMWAY</u>	9
1.1 UN QUARTIER POPULAIRE, VICTIME DES ALEAS ECONOMIQUES DE LA CAPITALE	10
1.1.1. « FORT-DE-FRANCE », VILLE CAPITALE DE LA MARTINIQUE	10
SAINTE-THERESE, QUARTIER ANCIEN DE LA CAPITALE	13
1.2. LE PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE (TCSP)	21
1.2.1. LE TCSP, UNE OPPORTUNITE POUR LE QUARTIER A SAISIR	21
1.2.2. LE TCSP, PRODUIT DU CONSENSUS DES DECIDEURS LOCAUX	22
1.2.3. SES IMPACTS SUR LE QUARTIER DE SAINTE-THERESE	23
<u>2. L'ETAT DE LIEUX DU QUARTIER ET LE CADRE DES PROJETS EN COURS</u>	25
2.1. DU SAINTE-SHERESE ACTUEL AU QUARTIER DYNAMISE PAR LE TCSP	26
2.1.1. LES DIVERS ELEMENTS CONSTITUANT LE QUARTIER	26
2.1.2. LES AMENAGEMENTS ENVISAGES EN VUE DU PASSAGE DU TCSP ET LEURS IMPACTS	30
2.2. LE CADRE ACTUEL : UNE VOLONTE DE CHANGEMENT AVEC LE PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT ET DE RENOVATION URBAINE DE FORT DE FRANCE	34
2.2.1. UN PROGRAMME ALLIANT RESPECT DES SPECIFICITES DU QUARTIER ET RECHERCHE DE RENOUVEAU	34
2.2.2. LE PIG « AMELIORATION DE L'HABITAT »	36

<u>3. PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT</u>	<u>39</u>
3.1 . REAMENAGER ET REDENSIFIER LE QUARTIER	40
3.1.1. IDENTIFICATION DE L'ILOT	40
3.1.2. LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DU NOUVEL ILOT	41
3.1.3. REPRESENTATION DE L'ILOT ET REPARTITION DES ESPACES	45
3.2. RELANCER UNE DYNAMIQUE ECONOMIQUE ET SOCIALE	46
3.2.1. LES MESURES A ENVISAGER POUR UNE REDYNAMISATION ECONOMIQUE	46
3.2.2. REDYNAMISATION SOCIALE	47
3.3. LA VILLE, SES PARTENAIRES ET LEURS AIDES	48
3.4. EVALUATION SOMMAIRE DE QUELQUES ELEMENTS DES AMENAGEMENTS PROPOSES	48
<u>CONCLUSION</u>	<u>49</u>
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	<u>51</u>
<u>TABLE DES ILLUSTRATIONS</u>	<u>52</u>
<u>ANNEXES</u>	<u>54</u>

INTRODUCTION

A Fort-de-France, la trame foncière offre un « visage pluriel », comprenant plusieurs zones. Tel un dégradé de densités et de couleurs, elle s'étire d'un centre littoral densément peuplé et polychromatique, vers un arrière pays montagneux, densément boisé et monochromatique.

Chacune des dites zones est le théâtre d'enjeux fonciers, humains, économiques et paysagers de forme et d'intensité très différente.

Le relief, l'histoire et les logiques d'aménagements et de développement ont façonné un paysage qui s'organise de manière radioconcentrique autour d'un centre historique à l'image et au positionnement économique fort.

L'Avenue Maurice Bishop est l'entrée de ville de Fort-de-France à l'Est. Elle s'étire sur un linéaire de 2 km. C'est l'un des secteurs contraints sur le tracé du futur Transport Collectif en Site Propre (TCSP). La qualité urbaine de cette artère est à l'heure actuelle très médiocre et est à l'image des quartiers traversés, dont fait partie le quartier étudié : Sainte Thérèse.

Le passage du TCSP dans ce quartier est l'occasion d'amorcer sa requalification afin que Sainte-Thérèse devienne une vitrine du centre de la capitale, qui fait l'objet de travaux de rénovation et de réhabilitation.

Ainsi il s'agira dans cette étude d'organiser la requalification du quartier Sainte-Thérèse, tout en l'inscrivant dans le cadre actuel des projets et études menés pour la requalification de certains quartiers populaires de la ville et de son centre.

Une analyse territoriale et une description du projet de TCSP seront développées dans la première partie.

Un diagnostic centré sur les dysfonctionnements du quartier, sur l'amélioration de l'état de l'Avenue Maurice Bishop après insertion du TCSP, sur les projets lancés par les décideurs annonçant un changement dans le quartier et leurs limites suivra ensuite en deuxième partie.

Enfin, après ceci, des propositions d'aménagement pouvant être généralisées à l'échelle du quartier et complétant les projets déjà lancés seront détaillées à l'échelle de l'îlot et finaliseront l'étude.

1. SAINTE-THERESE, UN FAUBOURG DE FORT DE FRANCE BIENTOT TRAVERSE PAR LE TRAMWAY

1.1 UN QUARTIER POPULAIRE, VICTIME DES ALEAS ECONOMIQUES DE LA CAPITALE

1.1.1. « Fort-de-France », ville capitale de la Martinique



Illustration 1 : Carte de la Martinique



Illustration 2 : Bord de mer du centre de Fort-de-France

1.1.1.1. Une démographique en forte croissance

De la « Ville Garnison » de 1667 organisée autour du Fort Royal, place centrale militaire, à la « Ville Capitale » d'aujourd'hui qui se construit depuis ses périphéries urbaines, la ville de Fort de France n'a jamais cessé de s'étendre autour de l'actuel centre historique, situé sur un tapis marécageux qu'il a fallu assainir, organiser puis aménager.

C'est en 1902 que débute sa véritable histoire contemporaine, lorsqu'elle accède par « accident », suite à l'éruption de la Montagne

Pelée et la destruction de la ville de Saint-Pierre, au statut de capitale administrative.

Au centre, la ville historique et le faubourg des Terres Sainville se densifient. Dans le même temps, s'érige autour de ce centre une couronne, puis une seconde, qui se densifient à leur tour.

Ainsi, un accroissement démographique important accompagne le mouvement d'extension de cette ville dans l'espace. De 16 050 habitants au recensement de 1894, Fort de France passe, à 52 051 en 1936, puis à 66 006, en 1946.

Le flux le plus dense fut alimenté à partir de 1960, par l'arrivée vers le chef-lieu, d'ouvriers agricoles et industriels, due aux problèmes de l'économie cannière.

Afin d'accompagner cet accroissement démographique, la municipalité de l'époque décida d'accueillir ces nouveaux venus en créant de nouveaux quartiers périphériques, dont celui de Sainte Thérèse.

En 2003, Fort de France compte 94 059 habitants sur un territoire de 4421 ha, soit un peu plus de 40 % de la population totale de l'île.

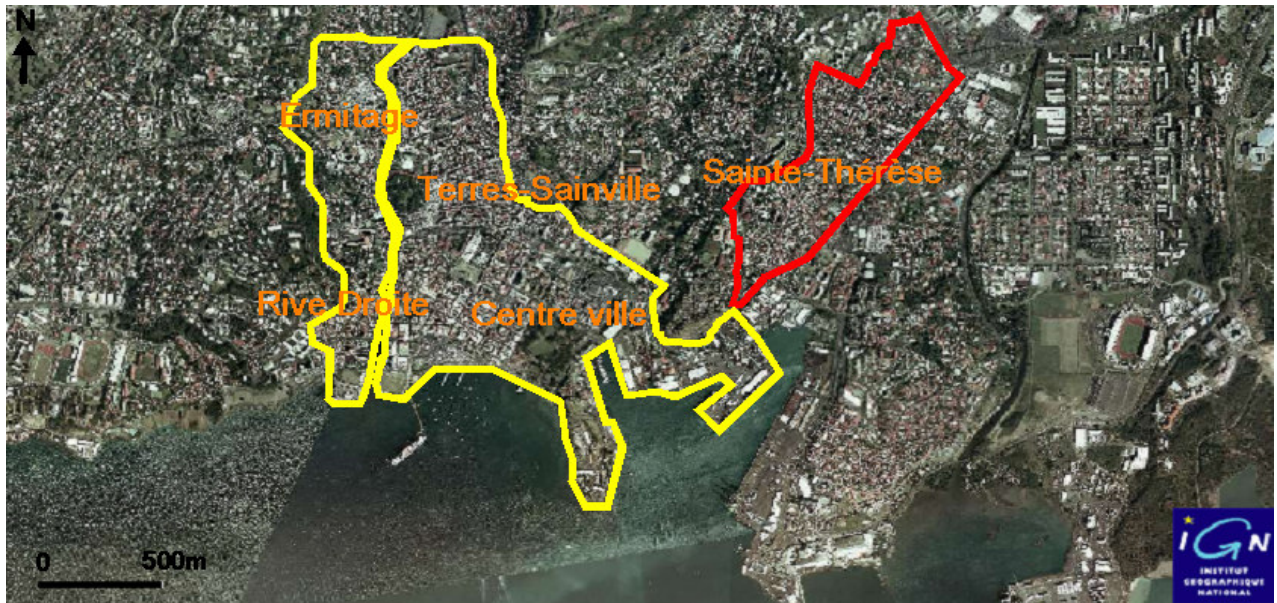
1.1.1.2. Une configuration urbaine en devenir

La trame foncière de la ville comprend cinq grandes zones sujettes à des enjeux fonciers, humains, économiques et paysagers différents. Elles résultent d'un regroupement de plusieurs quartiers présentant une certaine homogénéité morphologique et fonctionnelle.

On distingue :

- Le centre
- Les « faubourgs populaires » qui bordent le centre : première couronne, dont fait partie Sainte-Thérèse du fait de sa situation géographique par rapport en centre.

- Les quartiers mixtes de la périphérie résidentielle : seconde couronne
- La « ville campagne » : troisième couronne
- La zone verte, en arrière plan : arrière pays



Source: SIGMA - Conseil Général

Réalisation: Larmaillard Laurie

Illustration 3 : Situation du centre de Fort-de-France, des Terres-Sainville et de quelques quartiers de la 1ere couronne

Comme l'ensemble des cœurs de ville de la Caraïbe, Fort-de-France est confrontée à la problématique de la dévitalisation et du dépeuplement. Le dernier recensement de la population a fait état d'une perte de 10% de la population du centre ville entre 1992 et 1998.

Cependant, de récentes informations relevant du recensement complémentaire laissent apparaître une nouvelle attractivité dans la reprise du marché immobilier sur la capitale. L'INSEE évalue à + 4600 le nombre d'habitants à comptabiliser en supplément par rapport au recensement de 2003 faisant état de 94 059 habitants.

En effet, afin de permettre à Fort-de-France de se positionner comme ville de « référence » dans la Caraïbe, l'édilité, les habitants et leurs partenaires institutionnels et privés, procèdent à un « remodelage » du paysage urbain et à une « réhabilitation » des espaces publics et privés.

Les grands projets urbains et architecturaux, ainsi que le renouvellement urbain préfigurent la ville de demain.

Sainte-Thérèse, quartier ancien de la capitale

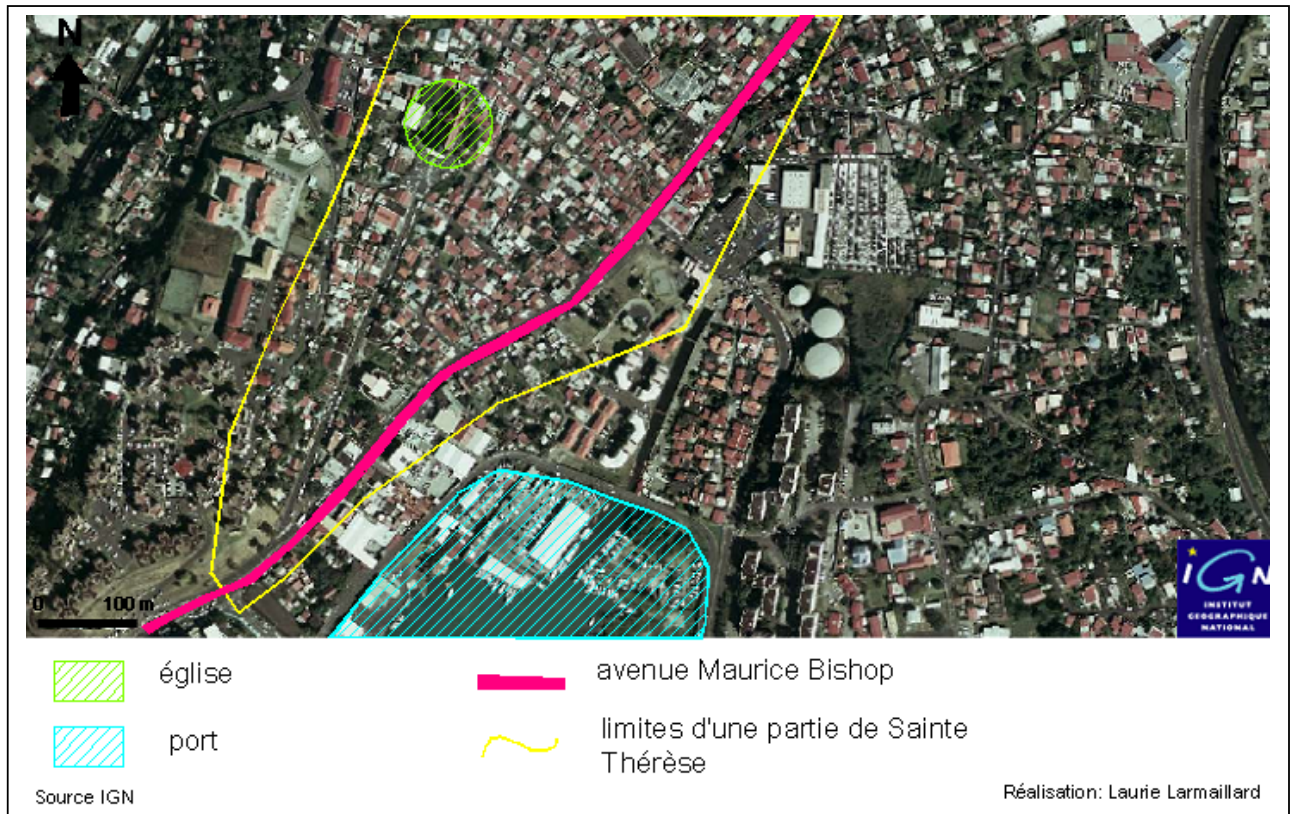


Illustration 4: Environnement proche et éléments importants dans la constitution de Sainte-Thérèse

1.1.1.3. Un peuplement jadis en croissance

Le développement du quartier de Sainte-Thérèse s'est fait en plusieurs étapes.

Tout commença au début des années 20, dans la partie Sud de l'Avenue Maurice Bishop.

Par la suite, ce quartier s'est densifié au Nord Est de l'église du même nom, inaugurée en 1938.

En 1939, Sainte Thérèse était la première banlieue de Fort-de-France, ne comptant pas moins de 12 000 habitants. Elle dut son importance à

sa situation de proximité avec le port, et de l'unique route qui menait vers le Sud et le Nord Est de l'île.

Mais jusqu'en 1950, seule une partie des terrains situés à proximité de l'actuelle Avenue Maurice Bishop sont bâtis. Ce n'est qu'à partir des années 60 que le quartier va se densifier, et prendre sa trame définitive.

Le faubourg de Sainte-Thérèse fut un site très actif au plan économique.

En effet, le quartier bénéficiait de sa proximité du bassin de radoub, du port, des chantiers et bureaux, ce qui permit à la population d'être employée sur place.

De nombreux artisans tôliers, soudeurs, ferronniers, travailleurs du bois y étaient implantés, mais la plupart de ces entreprises disparurent dans les années 80 faute de succession, et d'adaptation aux mutations générées par la modernisation des activités portuaires et industrielles; mais il en subsiste cependant quelques unes.

C'est également là que se trouvait la plus importante entreprise de ferronnerie et mécanique de la Martinique.

A la fin des années 1970, le quartier comptabilisait 9000 habitants. Il pouvait se définir comme un enchevêtrement de petites maisons, de « cases » et de quelques rares villas, donnant une impression d'entassement et de promiscuité où toutes les conditions d'hygiène n'étaient que partiellement respectées.



Illustration 5 : Photo d'une ancienne maison du quartier
Source : Histoire des communes Antilles Guvane

1.1.1.4. Un quartier d'entrée de ville ayant ses spécificités

Secteur urbain d'entrée de ville, le quartier Sainte-Thérèse accueille principalement de l'habitat, quelques équipements et bâtiments publics, des commerces de proximité et de petits ateliers. Il est caractérisé par une diversité architecturale remarquable.



Illustration 6 et 7: Diversité architecturale du quartier Sainte-Thérèse

– Son foncier

Sa trame foncière est confrontée à un immobilisme relatif, soit avant ou après vente, dû à la morphologie, au coût du foncier, aux charges foncières et à l'état général de l'environnement urbain.

En ce sens, Sainte-Thérèse, en tant que quartier ancien, enregistre très peu de transactions : 50 % des habitants y résident depuis plus de 9 ans.

La trame foncière y est étriquée et peu accessible, et les possibilités de rentabiliser avec des opérations neuves et non subventionnées demeurent réduites ; les causes principales étant le coût initial élevé et un environnement socio urbain peu favorable.



Illustration 8 : Trame foncière étriquée

– Ses repères démographiques

La densité moyenne du centre de Fort-de-France est de 52 habitants à l'hectare, tandis qu'elle est de 83 dans le secteur de Sainte-Thérèse. (cf. annexe 1)

Les 1460 résidences principales, construites en majorité avant 1975, accueillent 3888 habitants, soit 2,66 personnes par ménage.

Le taux de vacance de 16% y est élevé par rapport à la moyenne communale qui est de 12%.

Aujourd'hui, les logements du quartier sont occupés en majorité par des locataires ayant pour la majorité moins de 60 ans. Les propriétaires occupants ont eux plus de 60ans.

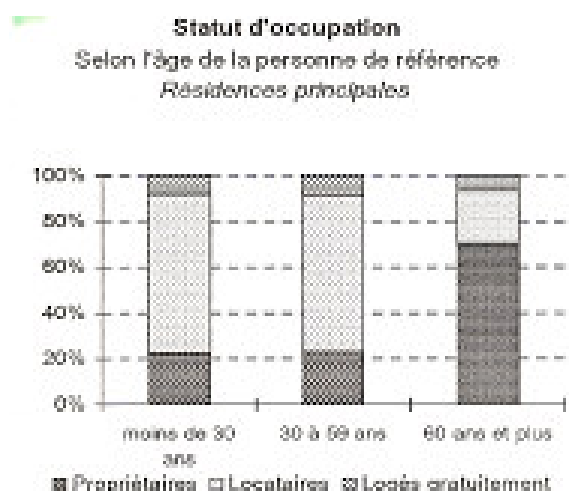


Illustration 9 : Graphe représentant l'occupation des logements
Source INSEE

– Sa structure

C'est un quartier caractérisé par une topographie accidentée : très pentu au Nord et plat au Sud, et traversé par une route très fréquentée, nommée Avenue Maurice Bishop, qui le sépare en deux parties distinctes.

La partie nord laisse apparaître un quartier dense de logements individuels anciens, un bâti de mauvais état, noirci par le gaz d'échappement des véhicules. Les trottoirs y sont inexistantes et les commerces de détails clairsemés.

La partie sud a connu, elle, une rénovation partielle au gré des opportunités.

La densité de la population y est plus faible. Cette partie est composée essentiellement de maisons individuelles, mais aussi de logements sociaux collectifs récents. Des activités commerciales se sont récemment installées en retrait en respectant le nouvel alignement du bâti (inscrit au PLU¹) ; alignement qui devrait améliorer l'aération et l'organisation du stationnement pour les clients des commerces et les riverains.



Illustration 10 : Nouveaux immeubles de logements collectifs dans la partie Sud



Illustration 11 : Maisons de ville de la partie Nord

¹ PLU : Plan Local d'Urbanisme

– Les activités économiques et commerciales du quartier

Tous les commerces et services du quartier se situent sur l'Avenue Maurice Bishop.

Parmi les services, on peut compter aujourd'hui :

- un laboratoire d'analyses de biologie médicale
- les cabinets de médecins généralistes et ceux d'autres professions médicales
- 2 pharmacies
- 2 coiffeurs

Le quartier regroupe aujourd'hui 74 entreprises dont :

- quelques snacks et pizzerias
- garages de réparation de vélos, motos, hélices de bateaux, automobiles
- atelier de capitonnage
- divers commerces spécialisés vendant : accessoires de fêtes ; rideaux et stores ; matériel de réception ; matériel de sport ou encore des fournitures bureautiques.



Illustrations 12 et 13 : Exemples de commerces du quartier

– Les caractéristiques du bâti

Item	Indicateur	Quantité
Typologie	Maison de ville	926
	Immeuble de ville	472
	Bâtiment industriel et commercial	16
	Total des bâtiments	1 414
Matériaux ¹	Béton et maçonnerie	1 195
	Bois et bois	146
	Métal et tôle	11
	Autres mixtes	96
Niveaux	RDC	919
	R+1	445
	R+2	46
	R+3	6
	R+4 et plus	0
Occupation	Inoccupation manifeste	162
	Occupé	1 237
	« squat » supposé	16
Etat apparent	Neuf	17
	Bon	928
	Mauvais	371
	Ruine	111
Usage	Habitation seule	1 281
	Commerces services	56
	Atelier	37
	Administration	6
	Autres mixtes	34

Source : DLES – Louis Harris : URBASPACE (2004)

Le bâtiment type du quartier serait une maison, sur un ou deux niveaux, en béton « béton et maçonnerie ».

¹ ossature et murs extérieurs

En effet, les maisons de ville représentent 66 % des bâtiments et 1 % sont des bâtiments de type industriel ou commercial.

La majorité des bâtiments a été construite avec du béton armé pour l'ossature et de la maçonnerie pour les murs, cependant les maisons construites entièrement bois, représentent tout de même 10 % des bâtiments existants.



Illustration 14 : Exemple de maison de ville du quartier en dur et située dans un environnement insalubre



Illustration 15 : Exemple de maison de ville dont la façade est vétuste

1.2. LE PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE (TCSP)

1.2.1. Le TCSP, une opportunité pour le quartier à saisir

Le manque d'attractivité du transport collectif actuel (bus et taxis collectifs), la saturation quasi- permanente du réseau routier, notamment sur l'axe Le Lamentin Fort-de-France(100 000 véhicules/jour), vécue quotidiennement par les Martiniquais, les perspectives de forte croissance de la demande de déplacements, l'étirement des activités industrielles et tertiaires le long des principaux axes routiers, les contraintes physiques et environnementales du territoire, ont amené le Conseil Régional et le Conseil Général de la Martinique, à réfléchir à la mise en place d'un transport collectif en site propre, ayant pour objectifs de :

- ✓ Réduire les nuisances du trafic
- ✓ Améliorer la qualité de vie des populations
- ✓ Organiser l'interaction des différents modes de déplacements (taxis, bus, tramway)
- ✓ Mettre en valeur les lieux publics
- ✓ Revaloriser le quartier de Sainte-Thérèse



Illustration 16: Trafic dense sur l'Avenue Maurice Bishop

1.2.2. Le TCSP, produit du consensus des décideurs locaux

Initié au milieu des années 1990, le projet vise à réaliser dans une première phase, 11 Kms de site propre reliant la ville de Fort-de-France à celle du Lamentin (cf. annexe 2). Deux lignes de tramway sur pneus y seront mises en place, avec une capacité de 3 200 voyageurs/heure en heure de pointe, et la desserte de douze stations.

Afin de répondre aux exigences des dispositifs de l'Union Européenne en la matière, une structure commune, le Syndicat Mixte du TCSP, a été créée entre la Région, le Département et la CACEM¹ pour assurer la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

Sur les 11 Kms et les cinq sections du site propre, les sections 1 et 2 concernent particulièrement le centre-ville de Fort-de-France et l'avenue Maurice Bishop.

L'aire d'influence de la section 2 englobe des quartiers urbanisés à vocations variées.

à l'extrémité est : des zones d'activités commerciales de part et d'autre du carrefour Dillon

à l'extrémité ouest et au sud : l'hyper centre, un secteur mixte d'activités (commerces, administrations), de l'habitat et la zone portuaire.

Entre les deux, formant la majeure partie de l'aire d'influence du projet : des quartiers d'habitat individuel dont celui de Sainte-Thérèse.

¹ CACEM (Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique)

1.2.3. Ses impacts sur le quartier de Sainte-Thérèse

Le tramway traversera Sainte Thérèse en passant sur l'avenue Maurice Bishop. L'étroitesse de la voie et de ses abords sur une grande partie de son linéaire nécessitera l'élargissement important de la voie pour l'aménagement du site propre du TCSP.

En conséquence, une emprise de 32 mètres, déjà réservée dans le POS¹ depuis quelques années, et une requalification de l'avenue seront réalisées.

Les principes d'insertion retenus sur l'avenue Maurice Bishop et ainsi dans Sainte-Thérèse sont les suivants :

- 2 files de circulation automobile dans chaque sens
- 1 site propre TCSP à 2 sens situé dans l'axe de l'avenue
- 2 larges trottoirs et plateaux piétonniers au niveau des stations
- 2 bandes plantées de 1,60 mètres de large
- 2 files de stationnement longitudinales le long du trottoir
- 2 giratoires

¹ POS (Plan d'Occupation des Sols)

Le repeuplement de Fort de France est une priorité de l'édilité, qui s'est par conséquent engagée dans un vaste projet de développement et de rénovation de la ville.

C'est dans le cadre du Programme de Développement et de Rénovation Urbaine que la requalification des logements de la ville basse, dont ceux du quartier étudié, s'est distinguée comme une priorité et comme l'objectif du programme nommé « Vivre Foyal ».

Quant au quartier Sainte-Thérèse, il demeure un lieu à l'aspect peu engageant dû à la dégradation au cours des années d'un bâti, généralement ancien.

En ce sens, sa qualité urbaine est médiocre, et parmi d'autres, ce quartier doit faire l'objet d'une requalification depuis quelques années.

Sainte Thérèse connaît par ailleurs des situations de grande dégradation : squats, arrêtés de péril. Les orientations prioritaires portent donc sur la résolution des cas les plus critiques, en complémentarité avec des prescriptions déjà lancées, par des actions volontaristes de prescriptions de travaux.

Le quartier bénéficie déjà d'un engagement fort de la Ville :

- réalisation de chantiers de rues pour l'amélioration des voiries, des stationnements de proximité, et des délaissés urbains*
- mobilisation de la procédure d'abandon manifeste, avec 23 procédures en cours sur les 84 engagées par la ville entre 2004 et 2005.*

Les incidences du projet de TCSP sur Sainte-Thérèse sont d'importance notable. Si les décideurs saisissent cette opportunité, le site propre est l'occasion d'amorcer la requalification urbaine du quartier.

Le projet engagera la transformation urbaine de l'avenue Maurice Bishop qui deviendra un axe de circulation favorisant la desserte locale.

2. L'ETAT DE LIEUX DU QUARTIER ET LE CADRE DES PROJETS EN COURS

2.1. DU SAINTE-THERESE ACTUEL AU QUARTIER DYNAMISE PAR LE TSCP

2.1.1. Les divers éléments constituant le quartier

2.1.1.1. Des infrastructures urbaines obsolètes

– La voirie

L'avenue Maurice Bishop traversant les quartiers est une artère permettant l'entrée et la sortie du centre de Fort de France grâce à quatre voies de circulation empruntées quotidiennement par de nombreux particuliers et par les transports en commun (bus) desservant le centre et le reliant aux autres communes. Cet axe est fréquemment sujet à d'importants ralentissements causés par la circulation dense et les feux de signalisation qui la longent.

Les rues perpendiculaires à cette route et permettant d'accéder aux divers lotissements du quartier sont, elles, étroites et engendrent une proximité très étroite entre les maisons ou immeubles.



Illustration 17 :Les rues étroites



Illustration 18 : Une ruelle

Les trottoirs des rues principales, telles que celle menant à l'église du quartier et l'avenue Maurice Bishop sont assez larges pour permettre un passage aisé des piétons, tout en étant pour certains défectueux. Ceux des petites rues sont, eux, étroits ou inexistent.



Illustration 19 : Rue étroite sans accotements
Source : livret « Vivre Foyal »

Les accotements sont souvent utilisés pour le stationnement de nombreux véhicules (ceux des résidents ne possédant pas de garage ou de places de parking et ceux des personnes de passage). Ces véhicules entravent par conséquent le passage des piétons sur les trottoirs qui leur sont destinés, ce qui porte atteinte à la sécurité de ces derniers.



Illustration 20 : Trottoirs utilisés pour le stationnement

– L'éclairage

Les poteaux d'éclairage électrique sont aussi le support d'une multitude de câbles qui caractérisent des réseaux aériens anciens et chaotiques.



Illustration 21 : Eclairage vétuste et réseaux aériens

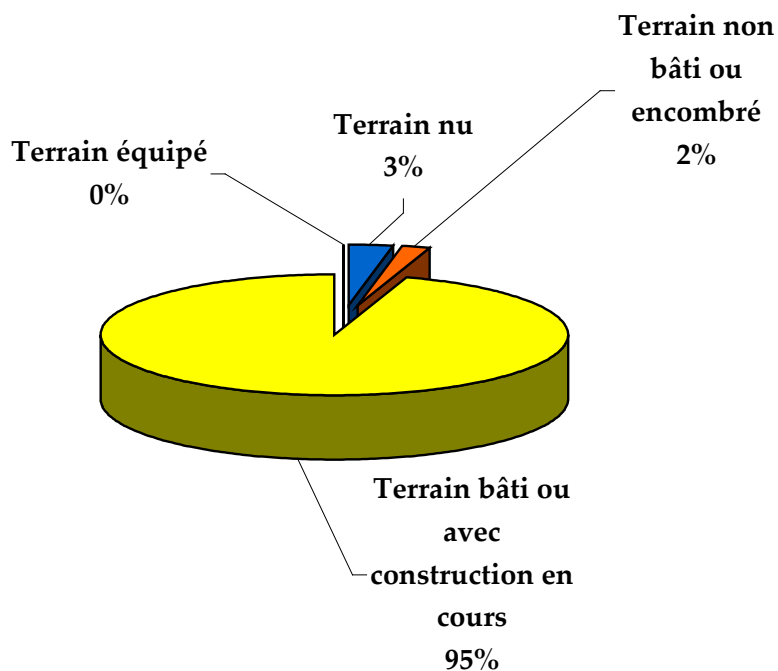
2.1.1.2. Des parcelles encombrées

Le bâti de Sainte-Thérèse laisse peu de place aux « vides », qu'ils soient privés ou publics. La grande majorité des parcelles, souvent de tailles réduites, sont fortement encombrées par un ou plusieurs bâtiments, de plus il y a une absence quasi-totale d'espaces publics aménagés ou non à l'exception des voies de circulation.

Item	Indicateur	Quantité
<u>Etat des terrains</u>	Vide	47
	Non bâti ou encombré	38
	Bâti ou avec construction en cours	1 442
	Equipé	7
	Total des terrains	1 534
Travaux en cours	Construction	8
	Démolition	0
	Réhabilitation	6
	Ravalement	3
	Total des terrains bâtis en chantier	17
Types de bâtiments	En dur	1 562
	Léger	101
	Total des bâtiments	1 663

Source : DLES – Louis Harris : URBASPACE (2004)

L'occupation du parcellaire



Une bonne partie des bâtiments est en bon état (65%) ; cependant plus de 83 % des bâtiments inoccupés sont en mauvais état. Certains bâtiments inoccupés sont « squattés », dont 2 en bon état et 14 en mauvais voire très mauvais état (cf. annexe 3).



Illustration 22 : Maison squattée aux abords de l'église



Illustration 23: Maison squattée le long de l'Avenue Maurice Bishop

Tous les terrains bordant l'avenue Maurice Bishop se trouvent dans l'emprise du tracé prévu pour le futur TCSP ; ils ne sont donc pas constructibles.

2.1.2. Les aménagements envisagés en vue du passage du TCSP et leurs impacts

2.1.2.1. L'avenue Maurice Bishop redessinée

- Aménagement de la voirie assurant la sécurité des piétons et des véhicules

✓ Livraisons et accès riverains

Les accès pour les riverains et les livraisons ne seront pas altérés par le passage le TCSP grâce à sa position au centre de l'avenue.

✓ Stationnement latéral

Le stationnement est possible de part et d'autre de la rue le long des voies de circulation (côté façades, et pas le long du Site propre)

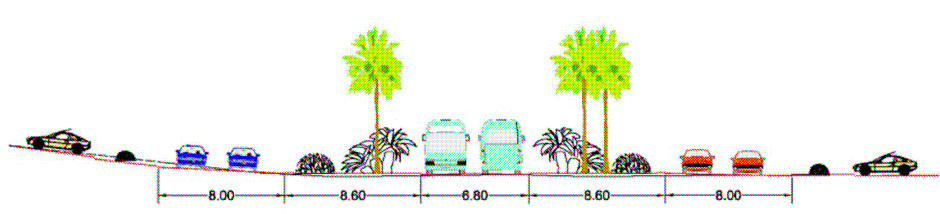


Illustration 24 : Coupe de l'Avenue Maurice Bishop avec le tramway
Source : SMTCS

Ces stationnements réglementés, quasi inexistants aujourd'hui, dans le quartier seront organisés sur toute la longueur de l'Avenue Maurice Bishop, excepté au niveau des stations et des débouchés d'immeubles.

La station de Sainte Thérèse est un lieu d'échanges avec une concentration de piétons. La création d'un plateau piétonnier au niveau d'une station permet :

- de protéger toutes les traversées des voyageurs accédant aux quais et des piétons qui traversent l'avenue Maurice Bishop
- de réduire la vitesse des véhicules en surélevant le niveau du plateau.

La suppression du stationnement au droit des stations, permettra des trottoirs plus confortables et la plantation d'arbres d'ornement et de bouquets fleuris.

- Aménagement paysager

✓ Végétation au niveau du site propre

Les deux terre-pleins centraux séparant les circulations du transport en commun et des véhicules personnels, permettront en leur sein des alignements d'arbres de hautes tiges. Ces alignements créeront une

« barrière verte » qui permettra de donner aux usagers et aux riverains une perception plus aérée de l'axe routier.

Des massifs colorés constitués de diverses variétés de plantes et d'arbustes permettront d'isoler les feux de nuit de chacune des voies automobiles.

✓ Végétation au niveau des trottoirs :

La végétalisation des trottoirs sera réalisée grâce à des arbres qui devront faire de l'ombre sur les places de stationnement, qui engendreront peu d'encombrement sur le trottoir et qui occasionneront peu d'entretien.

L'importance de cette végétation ne devrait pas être trop grande, pour permettre aux automobilistes de voir depuis leur voiture les vitrines et enseignes des commerces installés sur le boulevard. Les trottoirs devraient également permettre aux piétons de circuler sans être trop gênés par une végétation envahissante.

- Aménagement des bords de l'avenue

Une emprise de 32 mètres : 16 mètres de chaque côté de l'avenue Maurice Bishop est programmée. Elle suppose donc l'acquisition des parcelles et bâtiments (logements occupés, vacants, squats et petites commerces et ateliers) concernés, la démolition de ces derniers et une reconstruction prenant en compte les directives des POS et PLU. Le relogement des occupants concernés par cette emprise sera fait « in situ ». De plus, un découpage du foncier ainsi qu'un remembrement parcellaire seront réalisés en vue d'une restructuration du bâti.

2.1.2.2. Les enjeux de l'insertion du TCSP dans le quartier

L'insertion du tramway dans les quartiers Sainte-Thérèse par l'avenue Maurice Bishop devrait aider à :

- améliorer la qualité de vie des habitants en favorisant les échanges, la réduction des nuisances et la sécurisation des déplacements.
- Rompre avec l'isolement des quartiers lié à leur organisation urbaine et à leur image.
- Accompagner la redynamisation économique et sociale.
- Requalifier le bâti et promouvoir un urbanisme de qualité.
- Améliorer l'offre du logement sans accroître la concentration d'une même catégorie de population.
- Faciliter l'usage des transports collectifs.
- Favoriser les déplacements doux (vélos, rollers, piétons).
- Mettre en place une continuité urbaine et paysagère tout le long de l'avenue Maurice Bishop.

2.1.2.3. Les limites de ce renouveau

Les aménagements envisagés visent à changer uniquement l'Avenue Maurice Bishop et les bâtiments ayant une façade donnant sur celle-ci, et ne concernent pas le quartier dans sa totalité.

Face à la situation de dégradation que connaît Sainte-Thérèse, les solutions nécessaires sont celles pouvant :

- revaloriser l'esthétique urbaine
- améliorer l'organisation urbaine du quartier
- redynamiser l'économie et le social
- requalifier l'offre de produits immobiliers

C'est pour pallier ce manque de perspectives quant au devenir du quartier entier, que la Ville de Fort de France a mis en place le Programme de Développement et de Rénovation Urbaine.

2.2. LE CADRE ACTUEL : UNE VOLONTE DE CHANGEMENT AVEC LE PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT ET DE RENOVATION URBAINE DE FORT DE FRANCE

2.2.1. Un programme alliant respect des spécificités du quartier et recherche de renouveau

Le programme de développement et de rénovation urbaine intègre une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Rénovation Urbaine (OPAH-RU), et un Programme d'Intérêt Général (PIG).

- Une définition de l'OPAH :

Selon le Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement

C'est une « opération s'inscrivant dans le nouveau dispositif du Fond d'Aménagement Urbain (FAU) mis en place en 1977 et répondant à la volonté de revitalisation des centres et quartiers urbains existants, grâce à des mécanismes d'incitation, conjuguant aide à l'amélioration de l'habitat privé ancien, création de logements sociaux, amélioration des services locaux, embellissement du cadre architectural, aménagement des espaces publics, des actions foncières et sociales. Le FAU a été mis en œuvre dans un cadre contractuel associant la commune, l'Etat et l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat. L'accent est nettement mis sur la réhabilitation des logements, notamment privés, grâce aux mécanismes incitatifs offerts aux propriétaires. »

L'OPAH-RU de Fort-de-France a pour objet la requalification générale des quartiers par la remise sur le marché de logements réhabilités, ainsi que le maintien des services de proximité, des espaces publics,

des services à la population, la sécurisation des infrastructures urbaines et le désenclavement des quartiers.

Le Programme d'intérêt général « PIG », lui, permet une procédure et un mode d'intervention spécifique permettant d'intervenir sur les quartiers d'entrée de ville, tels que Sainte Thérèse. C'est une alternative et un complément à l'OPAH-RU.

- La durée et les enjeux du PDRU :

Il s'étale sur cinq années à compter de juin 2006 et vise à :

- contribuer à redonner une vie sociale, économique et culturelle à la ville basse par son repeuplement, la diversification et la redynamisation de sa population.
- reconnaître l'identité, la richesse historique et patrimoniale de Fort de France.

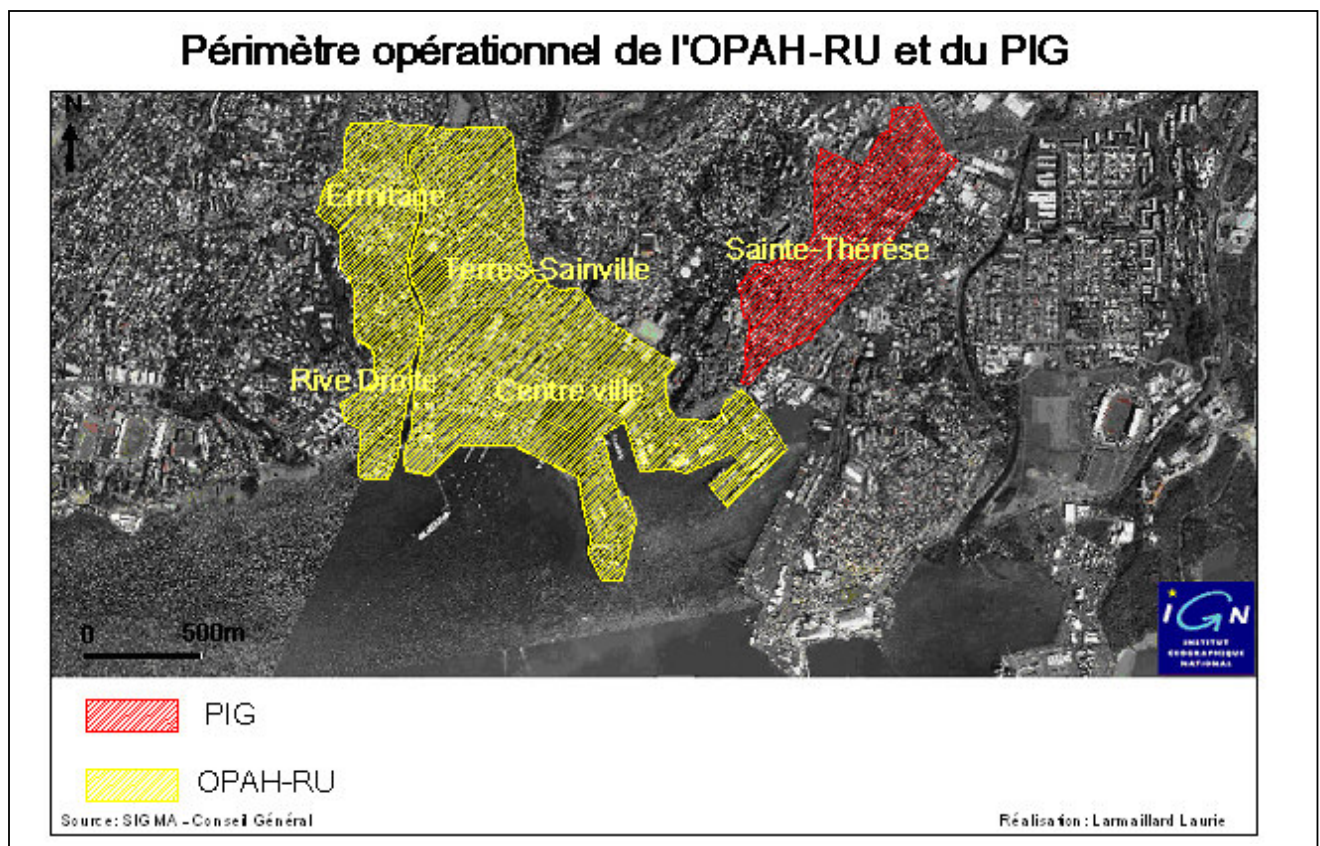


Illustration 25

2.2.2. Le PIG « amélioration de l'habitat »

2.2.2.1. Une définition du PIG

Le PIG, d'après le Code de la Construction et de l'Habitation (CCH) est un programme d'action visant à améliorer des ensembles d'immeubles ou de logements, approuvé par le Préfet du département. Il autorise le conventionnement des logements, d'après l'article R.353-34 du CCH, et permet notamment à l'ANAH d'octroyer des subventions majorées aux propriétaires bailleurs qui s'engagent à louer leurs logements à des loyers maîtrisés.

La persistance d'une vacance encore forte sur l'ensemble du territoire de Fort-de-France ainsi qu'une demande non satisfaite de logements à loyers conventionnés ont poussé la Ville et ses partenaires (l'Etat, l'ANAH, le Conseil Général) à mettre en place un dispositif adapté et opérationnel sur les 52 ha du quartier de Sainte-Thérèse : le PIG sur une durée de 2 ans.

2.2.2.2 . Ses objectifs qualitatifs

Le PIG consiste à favoriser la remise sur le marché de logements à loyer conventionné et très conventionné : LIP (Logement d'Insertion Privé), de logements vacants depuis au moins un an et/ou insalubres, ainsi que la réhabilitation de logements insalubres pour des propriétaires occupant leur logement.

2.2.2.3. Ses objectifs quantitatifs

Objectifs annuels	Nombre de logements
Logements conventionnés	20
Logements d'insertion privés	10
Logements locatifs avec propriétaires bailleurs	30
Dont :	10
- en sortie de vacance	10
-en sortie d'insalubrité	
Logements insalubres avec propriétaires occupants	30

2.2.2.4. Ses limites

Le PIG à Sainte-Thérèse permet de réhabiliter les bâtiments qui sont dans des situations extrêmes, il n'est en ce sens, qu'un complément à des aménagements qui devraient faire de ce quartier une vitrine de Fort de France et un lieu offrant une meilleure qualité de vie aux portes du centre de la ville.

L'opportunité qu'est le TCSP pour Sainte Thérèse n'a d'incidence directe que sur l'Avenue Maurice Bishop, ainsi, il ne constitue qu'un levier pour la modernisation et le renouvellement des infrastructures vétustes de celui-ci. Parallèlement à ceci, avec le PDRU lancé par eux même, la Ville de Fort-de-France et ses partenaires s'obligent à réhabiliter certains bâtiments du quartier, ceux dont l'état est le plus mauvais. Cependant, beaucoup de bâtiments dont l'état est moyen et la vie sociale du quartier ne sont pas pris en compte dans ce programme. Des propositions d'aménagement et des mesures possibles sont ainsi à envisager en tenant compte de ces éléments.

3. PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

Les propositions d'aménagement concernant Sainte-Thérèse seront étudiées à l'échelle de l'îlot afin de mieux en mesurer les conséquences et les enjeux.

Ses propositions pourront être ensuite appliquées à l'échelle du quartier suivant les besoins de la zone.

3.1. REAMENAGER ET REDENSIFIER LE QUARTIER

3.1.1. Identification de l'îlot



Fond de carte IGN

Illustration 26 : Situation de l'îlot dans le quartier

Le choix de cet îlot se base sur l'homogénéité des dysfonctionnements du quartier, ainsi les propositions d'aménagement pourront être appliquées à d'autres îlots.

3.1.2. Les éléments constitutifs du nouvel îlot

3.1.2.1. La végétalisation

Une requalification des espaces libres passant par un paysage végétal plus fort et plus structuré est à envisager.

En effet, la présence plus prégnante d'éléments végétaux, hors ceux placés sur les parcelles privées et sur le tracé du TCSP, est nécessaire afin de diminuer l'impression d'entassement des maisons et afin de créer des zones d'aération parmi tout ce bâti.

Voici des exemples de plantes pouvant être utilisées dans ces aménagements :

- *Cassia Bassilaris* qui peut atteindre une hauteur de 4 m, voire 5. Elle possède un port en pleureur, ainsi que des fleurs jaunes réunies en bouquets serrés et pendants.

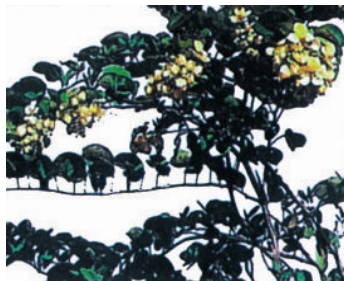


Illustration 27: *Cassia bassilaris*
Source : étude paysagère SMTCS

- La *Sonde* qui servirait pour des bandes végétales et atteignant 20 à 50 cm .



Illustration 28: *Sonde*
Source : étude paysagère SMTCS

- La *Cordelyne* pourra être utilisée pour la beauté de son feuillage ; taillée cette plante atteint un mètre de hauteur.



Illustration 29: *Cordelyne*
Source : étude paysagère SMTCS

- La *Chlorophytum* : de petite taille et dispose d'un faible enracinement qui rend sa culture facile.



Illustration 30: *Chlorophytum*
Source : étude paysagère SMTCS

3.1.2.2. La création de lieux de vie au sein des zones d'habitat

Tout en étant des lieux de rassemblement, ceux-ci varieront suivant les îlots et pouvant être par exemple un petit jardin urbain. Ils contribueraient à la multi fonctionnalité des îlots.

Ce jardin urbain dont une grande partie serait minérale (pierres, sables) disposerait d'un mobilier urbain moderne : banc, poubelles, balustrades et de jardinière de béton.

Des jeux d'esplanades aux revêtements colorés, des espaces avec des activités de détente : boulodrome, kiosque aménagé pour les joueurs de dominos ou encore des tourniquets, y prendront place au milieu de bosquets fleuris.

Les éclairages devront être nombreux pour en faire un lieu attrayant et sans recoins incertains.

3.1.2.3. La création de voies intra quartier parallèles à l'Avenue Maurice Bishop

Des voies plus larges que celles d'aujourd'hui, équipées avec un nouveau mobilier urbain serviront la desserte intra quartier et permettront ainsi aux riverains de circuler plus aisément d'une zone du quartier à une autre.

Les réseaux aériens devront être enterrés par un souci d'esthétique et de sécurité.

3.1.2.4. Les déplacements piétonniers

Des cheminements piétonniers permettront de marcher en sécurité sur une zone spécifique, sans que les usagers soient gênés par le stationnement des automobiles ou par leur passage.

3.1.2.5. Le bâti

Les bâtiments en bon état sont conservés tel quel. Ceux dont l'état est moyen seront réhabilités grâce aux actions volontaristes. Quant à ceux

extrêmement vétustes, ils feront l'objet d'une procédure de rénovation urbaine, qui permettra de construire des immeubles modernes.

Pour cela l'opérateur procédera à :

- l'acquisition du bâti et de la parcelle
- la démolition, le curetage, le confortement des mitoyenneté quand nécessaire
- le portage et la cession des parcelles réaménagées à des opérateurs publics et/ou privés.
- la reconstruction, avec des programmes plus modernes et adaptés à la demande.

Pour s'adapter à l'environnement et au paysage du quartier, les immeubles, ne devront pas dépasser le niveau R+3, devront avoir une architecture et des couleurs qui s'adaptent au contexte local. Ils abriteront des logements et aussi les services ou commerces de proximité si nécessaire.

Ces immeubles longeront l'Avenue Maurice Bishop afin de « signaler » l'entrée de ville par une densité dans le bâti et une architecture respectant le paysage tout en ayant des particularités, afin de créer des effets de « coupure » tout au long de la route.



Illustration 31: Exemple d'architecture et de type de bâtiments qui longeraient l'Avenue Maurice Bishop

Source : livret « Vivre Foyal »



Illustration 32: Possibilité de réhabilitation ;
maisons au quartier Ermitage (Fort De France)
Source : livret « Vivre Foval »

3.1.3. Représentation de l'îlot et répartition des espaces

En prenant en considérations les propositions exposées ci-dessus, voici la répartition des zones dédiées à chaque fonction de l'îlot.

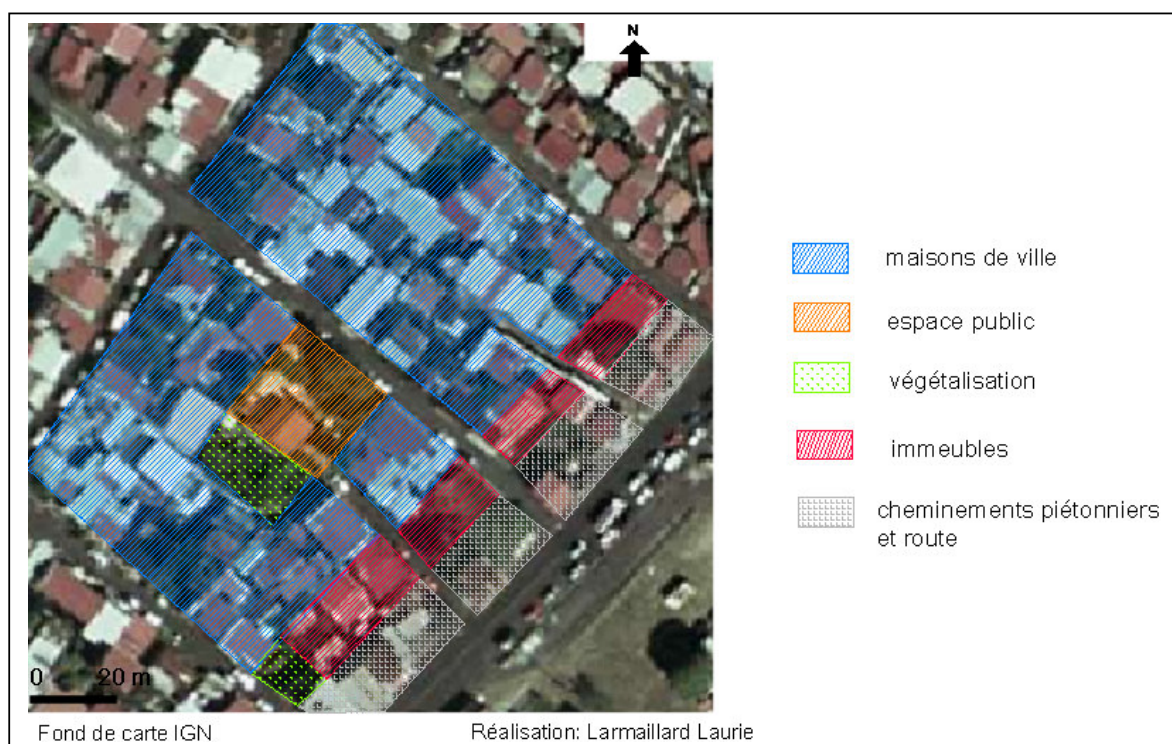


Illustration 33: Répartition des différentes zones de l'îlot

3. 2. RELANCER UNE DYNAMIQUE ECONOMIQUE ET SOCIALE

3.2.1. Les mesures à envisager pour une redynamisation économique

La situation actuelle du quartier, la promiscuité et l'aspect peu engageant qui s'en dégage entraînent un manque de renouvellement de l'activité économique et d'implantation de nouvelles activités sur la zone.

Des mesures s'imposent donc, afin que Sainte-Thérèse devienne une vitrine sur le plan économique du centre de la capitale.

3.2.1.1. Une incitation à l'implantation d'activités nouvelles

L'implantation d'activités économiques pourrait être favorisée par des mesures publiques fortes telles que aides financières ou incitations fiscales.



Illustration 34 : Nouveau bâtiment abritant une entreprise de BTP dans un quartier limitrophe de Sainte-Thérèse

3.2.1.2. Une réorganisation spatiale des pôles d'activités

Aujourd'hui dispersées en général sur l'Avenue Maurice Bishop, les activités commerciales pourraient se regrouper selon les domaines suivants :

- automobile et motorcycle comprenant les garages et la vente de pièces détachées et de pneus
- soin et équipement de la personne comprenant tous les soins médicaux et les pharmacies
- pêche, plaisance et les activités liées à la mer
- artisanat : coiffure, mercerie...

Ainsi ces divers pôles à thématiques variées, longeant la route principale, permettraient d'instaurer une mixité de l'espace urbain, alternant entre immeubles, maisons de ville, pôles commerciaux.

De plus, pour les petits commerces de proximité dont les locaux sont vétustes et peu attractifs, une aide à la modernisation et au réaménagement des locaux commerciaux avec le concours d'un architecte d'intérieur agréé pourra être mise en place.

3.2.2. Redynamisation sociale

La vie sociale du quartier pourra être améliorée grâce aux espaces publics aménagés, décrits ci-dessus, grâce à leur potentiel à favoriser les relations entre les habitants et les générations.

De plus, une offre d'habitat adaptée aux jeunes et aux personnes défavorisées pourra être développée.

3.3. LA VILLE, SES PARTENAIRES ET LEURS AIDES

N'ayant pu obtenir le détail de la répartition des aides financières pour les aménagements proposés à l'échelle d'un îlot comme à celle du quartier, voici la participation apportée par chaque partenaire aux aménagements.

-aides à l'ingénierie de projet :

- La Ville de Fort-de-France
- L'Etat via l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU)
- La Caisse des Dépôts

-aides aux particuliers :

- La Ville de Fort-de-France
- L'Etat via l'ANRU
- Le Département
- La Caisse des Dépôts
- L'ANAH

3.4. EVALUATION SOMMAIRE DE QUELQUES ELEMENTS DES AMENAGEMENTS PROPOSES

N'ayant pu avoir le coût de la réhabilitation ou de la rénovation de tous les bâtiments du quartier le nécessitant, voici une approximation du coût de la libération et de la préparation de l'emprise, des travaux : murs, chaussées et trottoirs sur l'Avenue Maurice Bishop, et du coût des aménagements paysagers et mobiliers urbains.

Désignation des travaux	Coût (en millions d'euros)
Libération et préparation de l'emprise	8
Travaux : murs, chaussées, trottoirs	15
Aménagements paysagers et mobilier urbain	3

CONCLUSION

A proximité du centre de Fort-de-France qui tend à se dépeupler, le faubourg qu'est Sainte Thérèse reste un quartier densément peuplé, mais où la qualité urbaine est médiocre

Le futur passage du tramway dans le quartier est un levier que doivent saisir la Ville et ses partenaires afin de lancer des projets visant à requalifier cet espace. En effet, ce secteur est stratégique pour le développement de l'agglomération grâce à la proximité du port et à sa position à l'entrée de l'agglomération ; il dispose de possibilités de développement encore non épuisées.

En parallèle aux travaux qui consisteront à aménager l'Avenue Maurice Bishop en vue du passage du TCSP, la mairie, l'Etat et les collectivités ont lancé un Programme de Développement et de Rénovation Urbaine (PDRU) qui s'applique à Sainte Thérèse à travers un programme d'intérêt général. Par ce PIG, les décideurs se sont fixés des objectifs obligatoires à atteindre en la forme d'une quantité de logements à réhabiliter.

Cependant ce programme à ses limites et les aménagements du TCSP ne concernent pas le quartier dans sa totalité mais simplement l'axe principal le traversant.

C'est pourquoi, une dédensification et un réaménagement du quartier passant par une procédure de rénovation urbaine, par la création et l'aménagement d'espaces publics et par l'amélioration de la voirie et des réseaux, ainsi qu'une redynamisation sociale et économique du quartier s'avéreraient être des compléments nécessaires aux projets déjà mis en place. Ces aménagements sont des travaux longs et coûteux, mais utiles à la modernisation du quartier et à la naissance d'une attractivité émanant de celui-ci.

Ainsi, Sainte Thérèse tendrait à devenir, comme le centre, un secteur mis en valeur tant sur les points de la qualité urbaine que sur ceux économique et sociale.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages et études:

- ✓ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement (2000), Pierre Merlin – Françoise Choay
- ✓ Histoire des communes Antilles Guyane, collection dirigée par Jacques Adélaïde-Merlande
- ✓ La Grande encyclopédie de la Caraïbe
- ✓ Cahiers fonciers, contraintes et potentialités de la trame foncière dans trois secteurs urbains prioritaires, février 2005, réalisé par l'Atelier URBASPACE.
- ✓ Convention d'OPAH-RU de la Ville de Fort-de-France (2006-2011)
- ✓ Protocole d'accord du PIG « amélioration de l'habitat » (2006-2007)
- ✓ TCSP de la Martinique, section 2 Etude avant projet
- ✓ Dossier d'enquête préalable à la demande d'utilité publique, TCSP Martinique
- ✓ Projet de PLU de la ville de Fort de France
- ✓ POS de la ville de Fort-de-France

Rapports :

- ✓ François Clabaut, Vers une requalification et une redynamisation des jardins familiaux du Petit Courgain de Calais, ing 1, 2006
- ✓ Laurent Arnould, Requalification du quartier de la gare de Moirans dans le cadre de l'arrivée du tramway interurbain Grenoble-Moirans, MAG 1, 2004
- ✓ Durey Marie-Hélène, Réaménagement du carrefour et du square Jean Houdon à Versailles, IUP 2, 2000

Brochure :

« Vivre Foyal », guide d'informations à l'usage des partenaires, des propriétaires et des habitants, production du Grand Projet de Ville pour le compte de la Ville de Fort-de-France.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1	: Carte de la Martinique
Illustration 2	: Bord de mer du centre de Fort de France
Illustration 3	: Situation du centre de Fort de France des Terres Sainvilles et de quelques quartiers de la 1 ^{ère} couronne
Illustration 4	: Environnement proche et éléments importants de la constitution de Sainte-Thérèse
Illustration 5	: Photo d'une ancienne maison du quartier
Illustrations 6 et 7	: Diversité architecturale du quartier
Illustration 8	: Trame foncière étriquée
Illustration 9	: Graphe représentant l'occupation des logements
Illustration 10	: Nouveaux immeubles de logements collectifs dans la partie sud
Illustration 11	: Maison de ville de la partie nord
Illustrations 12 et 13	: Exemples de commerces du quartier
Illustration 14	: Exemples de maison de ville du quartier, en dur et située dans un environnement salubre
Illustration 15	: Exemples de maison de ville dont la façade est vétuste
Illustration 16	: Trafic dense sur l'Avenue Maurice Bishop
Illustration 17	: Rue étroite
Illustration 18	: Une ruelle
Illustration 19	: Rue étroite sans accotements
Illustration 20	: Trottoir utilisé pour le stationnement
Illustration 21	: Eclairage vétuste et réseaux aériens
Illustration 22	: Maison squattée aux abords de l'église
Illustration 23	: Maison squattée le long de l'avenue Maurice Bishop
Illustration 24	: Carte de l'Avenue Maurice Bishop avec le tramway
Illustration 25	: Périmètre opérationnel de l'OPAH-RU de du PIG
Illustration 26	: Situation de l'îlot dans le quartier

- Illustration 27 : Cassia Bassalaris
- Illustration 28 : Sonde
- Illustration 29 : Cordelyne
- Illustration 30 : Chlorophytum
- Illustration 31 : Exemple d'architecture et de type de bâtiments qui
longeraient l'Avenue Maurice Bishop
- Illustration 32 : Possibilité de réhabilitation – Maisons du quartier
Ermitage
- Illustration 33 : Répartition des différentes zones de l'îlot
- Illustration 34 : Nouveau bâtiment abritant une entreprise de BTP dans
un quartier limitrophe de Sainte-Thérèse

Toutes les illustrations et photographies présentées ont été réalisées par l'auteur exceptées celles dont la source est spécifiquement mentionnée.

ANNEXES

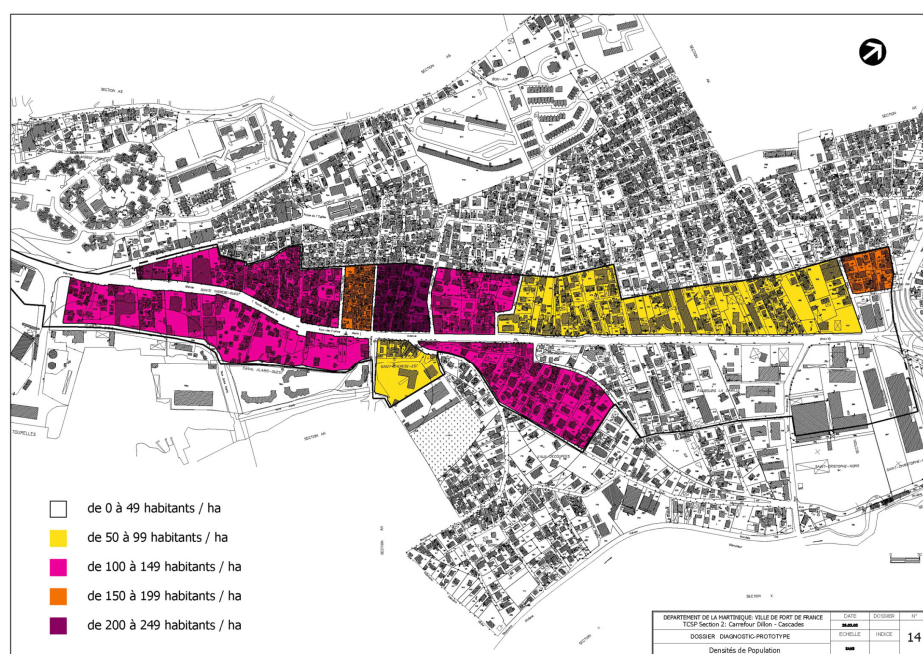
Annexe 1 : Diagnostic : densités de population

Annexe 2 : Parcours du TCSP

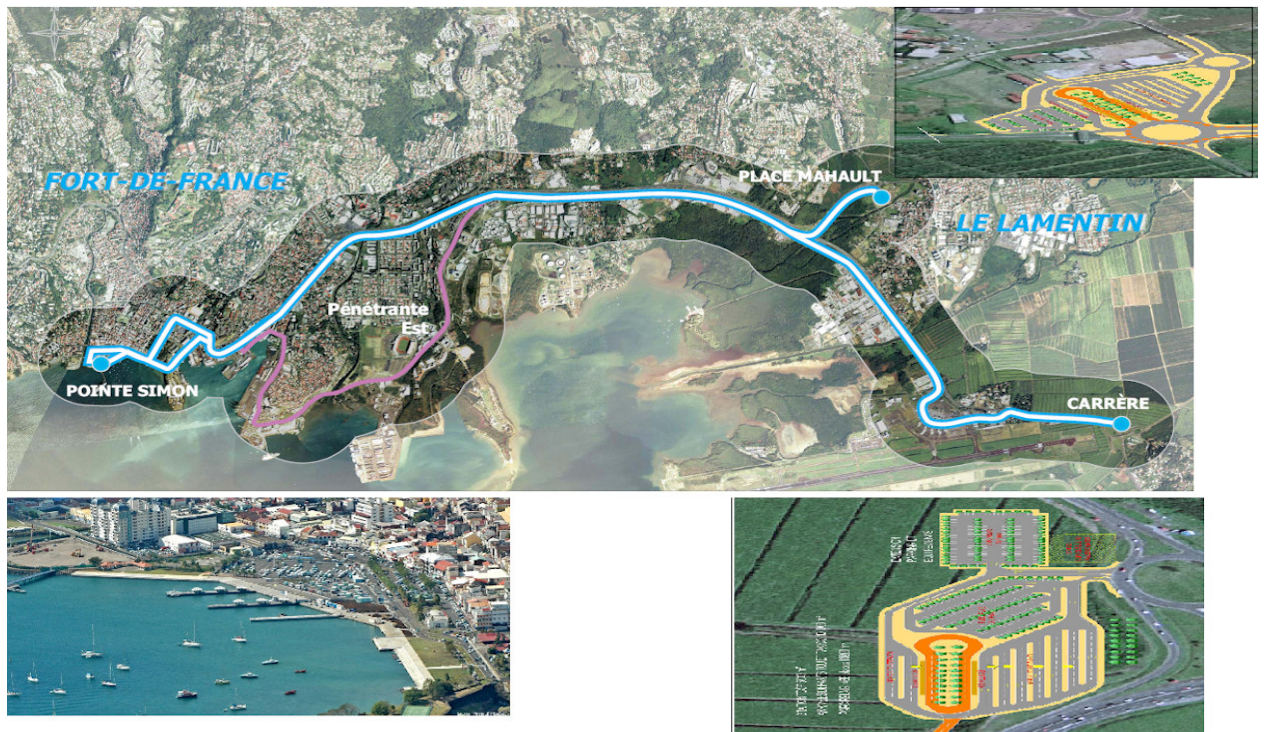
Annexe 3 : Diagnostic : état du bâti

ANNEXE 1

DIAGNOSTIC: DENSITES DE POPULATION

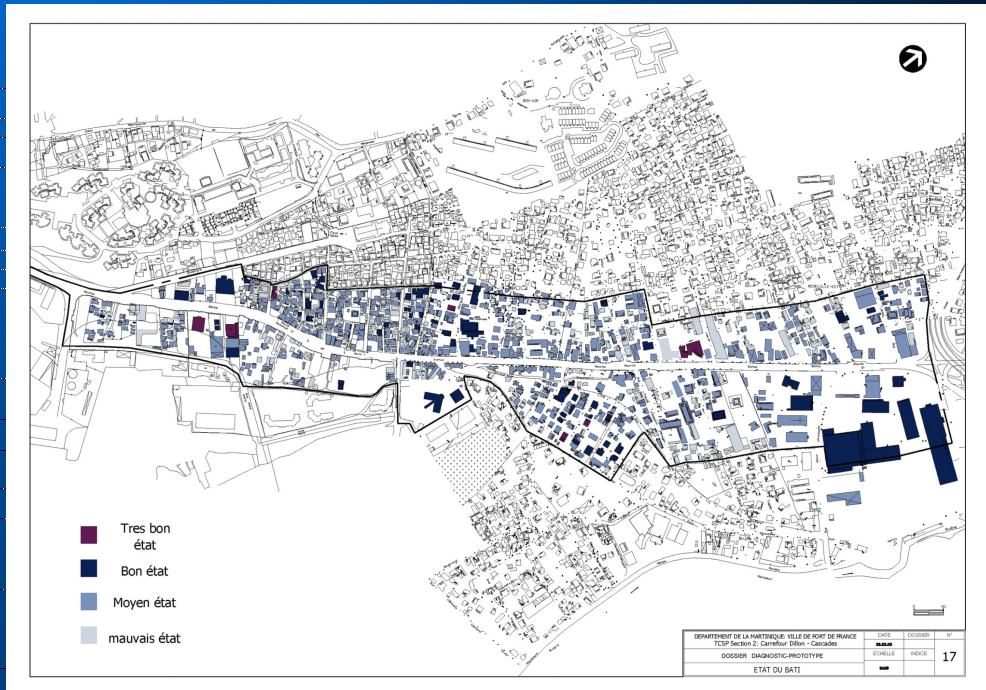


ANNEXE 2 : PARCOURS DU TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE



ANNEXE 3

DIAGNOSTIC: ETAT DU BATI



REQUALIFICATION DU QUARTIER SAINTE THERESE EN VUE DU PASSAGE DU TRAMWAY

Mots clés: densité, vétusté, qualité urbaine, transports, tramway, opportunité, redynamisation

Résumé :

Sainte Thérèse, quartier populaire ancien, situé à l'entrée de ville de Fort-de-France, souffre d'un manque de dynamisme économique et social, mais aussi de la dégradation de son bâti essentiellement ancien.

Le projet de Transport Collectif en Site Propre l'inclut dans le passage du tramway et se définit comme une opportunité et un levier de modernisation que la Ville de Fort-de-France doit saisir afin de lui donner une vie nouvelle.