



LE **FUTUR RÉSEAU DE BUS**
À HAUT NIVEAU DE SERVICE
DE GUADELOUPE

DECLARATION D'INTENTION

AU TITRE DES ARTICLES L. 121-18 ET R. 121-25 DU CODE DE
L'ENVIRONNEMENT



Objet de la déclaration

Le présent document, co-signé par messieurs les Présidents du Syndicat Mixte des Transport de Petit Cul de Sac Marin et de la Région Guadeloupe, constitue la déclaration d'intention relative au projet **Kéti de réseau de Transports en Commun à Haut Niveau de Service** de Guadeloupe.

Contexte réglementaire

Le projet Kéti de réseau de Transports en Commun à Haut Niveau de Service de Guadeloupe porté par le Syndicat Mixte des Transport de Petit Cul de Sac Marin et la Région Guadeloupe (maîtrise d'ouvrage publique) bénéficie d'un financement public supérieur à 5M€ (valeur janvier 2024), et à ce titre est soumis à déclaration d'intention au titre de l'article L121-18 du Code de l'Environnement.

Conformément aux articles R121-25 et L.121-17-1 du Code de l'Environnement, le projet est soumis à Déclaration d'intention.

La présente déclaration comporte l'ensemble des éléments définis à l'article L. 121-18 rappelés ci-après.

Article L121-18 du Code de l'Environnement

Cette déclaration d'intention est publiée sur un site internet et comporte les éléments suivants :

- 1° Les motivations et raisons d'être du projet ;*
- 2° Le cas échéant, le plan ou le programme dont il découle ;*
- 3° La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet ;*
- 4° Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;*
- 5° Une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées ;*
- 6° Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public.*

La déclaration d'intention est publiée sur le site internet du maître d'ouvrage, et sur le site internet des services de l'Etat dans le département (art. L.121-18).

Les motivations et raisons d'être du projet

Le projet Kéti est la résultante d'une convergence des objectifs et des moyens de l'ensemble des acteurs de la mobilité de la Guadeloupe. Ce projet, visant à mettre en œuvre l'armature principale d'un **schéma unique de mobilité**, a été conçu sous le pilotage et la coordination du **Syndicat Mixte des Transports de Petit-Cul-de-Sac-Marin (SMT)** et de la **Région Guadeloupe**.

Le territoire de la communauté d'agglomération de Cap Excellence (Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Baie-Mahault) qui constitue le poumon économique de l'archipel rassemble également les principales problématiques de transport à l'échelle de la Région. La proportion importante d'actifs se rendant au même moment vers l'agglomération (le matin) et sortant au même moment vers les pôles d'habitation (le soir), génèrent quotidiennement une congestion du réseau routier principalement aux entrées et sorties de l'agglomération, ce qui allonge considérablement les temps de trajet. La saturation du réseau ne permet pas de rendre attractif l'usage des transports en commun car ceux-ci empruntent les mêmes axes routiers. L'intermodalité et la mise en œuvre d'une offre globale de transport deviennent de plus en plus des exigences, avec les enjeux et les perspectives suivantes :

- **Enjeux de réduction des inégalités sociales** : permettre à tous de se déplacer, grâce à la mise en place d'un dispositif de transport moderne et performant ;
- **Enjeux de désenclavement du territoire** : faciliter le développement sur l'ensemble du territoire guadeloupéen ;
- **Enjeux de sécurité** : évacuer plus facilement la population en cas de catastrophes naturelles, technologiques et industrielles ;
- **Enjeux financiers et économiques** : construire un modèle soutenable favorisant la mutualisation des moyens, le développement économique notamment des quartiers, des ZAE, des centres-villes, des zones rurales tout en contribuant à l'attractivité économique et touristique de l'archipel guadeloupéen ;
- **Enjeux environnementaux** : réduire l'emprunte carbone des transports en luttant contre l'autosolisme, améliorer les performances environnementales du matériel roulant, proposer des itinéraires sécurisés et attractifs pour les modes actifs de déplacement ;
- **Enjeux technologiques** : faciliter les transferts de technologie, l'innovation et l'émergence de futures filières de recherche/développement, de formation, de production, sans oublier le développement de nouvelles activités autour des pôles d'échanges multimodaux.

Les objectifs du projet

Le projet global à long terme, porte sur l'ensemble des axes structurants de l'Agglomération Centre, sur les deux îles principales que sont Grande-Terre et Basse-Terre avec un linéaire total de **45 km de voies aménagées pour les transports en commun**. Il s'agit de mettre en place des **voies dédiées aux bus urbains et cars interurbains** sur le réseau routier qui permet la liaison entre les deux îles principales de Guadeloupe, avec une desserte des principales zones d'emplois, des quartiers prioritaires de la ville, des principaux équipements et pôles générateurs de déplacements comme l'aéroport Pôle Caraïbe, le CHU ou encore la gare maritime de Bergevin.

Ce schéma prévoit l'aménagement d'environ 40 stations sur le tracé du TCSP et une dizaine de **Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)**, avec des vocations différentes selon leur emplacement. L'objectif est de disposer de **trois lignes fortes de transport en commun**, interconnectées avec le réseau de transport en commun desservant toute l'Agglomération Centrale. La réalisation de ce projet s'appuiera sur la restructuration globale de l'ensemble des offres de mobilité dans le cadre de la mise en œuvre d'un Syndicat Unique de Mobilité (dont la réorganisation des réseaux de transports) et sur la poursuite du développement des navettes maritimes. L'objectif principal du projet est de susciter un **report modal** important vers les transports en commun et modes actifs du fait d'une amélioration significative du niveau de service sur les lignes structurantes créées, notamment grâce à :

- La mise en œuvre de nombreuses portions en site propre, protégeant les bus des phénomènes de congestion routière ;
- La mise en place d'une priorité donnée aux bus aux principales intersections ;
- Une forte augmentation de la fréquence (10' à 15' sur chaque ligne contre 30' aujourd'hui) ;
- Un élargissement de l'amplitude horaire des services (5h00-21h00) ;
- La mise en place d'un système d'information voyageurs en temps réel, via une application, de l'affichage en station et de l'affichage embarqué ;

- La mise en circulation d'un matériel roulant identifiable, confortable et capacitaire ;
- La mise en œuvre d'itinéraires sécurisés et qualitatifs à destination des modes actifs ;

Une interconnexion avec les autres modes de déplacement travaillée : transport interurbain, transports urbains, véhicules particuliers, transport maritime et aéroportuaire, modes actifs, etc. Kéti va garantir une desserte de haut niveau de service pour les plus de 52 000 personnes et 44 000 emplois qui sont situés dans les 500m autour de l'itinéraire des trois lignes structurantes. Cela représente 40 % de la population de la zone équipée, soit les 4 communes du tracé, et 65 % des emplois desservis.

L'insertion du projet dans le centre-ville a aussi vocation à s'inscrire dans une démarche de rénovation urbaine générale, dites « de façade à façade », en partenariat avec les collectivités concernées.

Les trois lignes de bus à haut niveau de service seront mises en place comme représenté sur la figure 1. Les aménagements réalisés bénéficieront également aux lignes de transport interurbain. Les tronçons indiqués en vert sur la figure 1 sont les tronçons qui seront aménagés dans la phase 1 du projet, le reste du linéaire des lignes dessinées doit lui aussi bénéficier, à terme, d'aménagements permettant de supprimer et réduire fortement l'impact de la congestion routière sur la circulation des cars et bus.

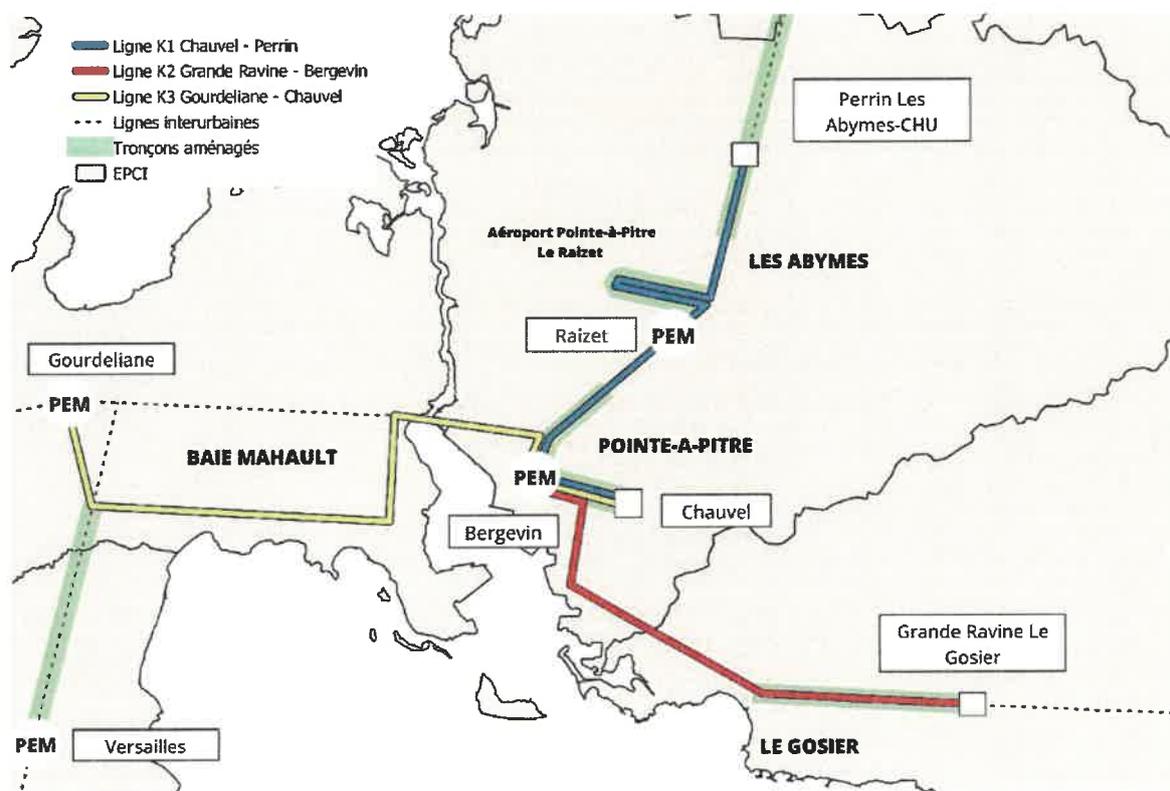


Figure 1 : Schéma du projet dans sa phase 1

Kéti desservira donc des principaux pôles générateurs de déplacement (zones denses, zones d'activités de commerces, équipements stratégiques, établissements secondaires) en direct, ou en connexion via le réseau de TC restructuré. Kéti desservira également des secteurs plus ruraux par des lignes en rabattement et la mise en service de parcs relais (P+R).

- Les principaux établissements de santé du territoire seront directement desservis par le projet : le site du CHU actuel à Pointe-à-Pitre, mais aussi le site du futur CHU à Perrin (Les Abymes), la clinique

des Eaux claires (Baie-Mahault), le Centre hospitalier gérontologique des Abymes, la clinique l'Espérance (Les Abymes)...

- Les principaux équipements scolaires et universitaires seront aussi desservis : Université de Fouillole, Lycée Carnot, Lycée Agricole, Collège Front de mer, Collège du Raizet, Collège Nestor de Kermadec, et de nombreuses écoles ;
- Desserte des zones commerciales et d'emploi : centre-ville de Pointe-à-Pitre, Jarry, Petit Pérou, Dothémare ;
- Accès et liaison express entre la gare maritime et l'aéroport ;
- Connexion entre les quartiers prioritaire au sens de la politique de la ville : Boulevard Patrick Sain-Eloi, Grand Camp, Lauricisque, Raizet, Boissard, Bergevin...

Les communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet

Le projet concerne les territoires des communes de Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Baie-Mahault, Le Gosier, Petit-Bourg et Morne-à-l'Eau.

Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

Identification des enjeux

Un recensement des enjeux a été réalisé sur l'ensemble du tracé. Les enjeux identifiés sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Synthèses des enjeux environnementaux

Enjeux		Projet
Milieux naturels	ZNIEFF	Le projet passe à proximité de deux ZNIEFF de type II dans le secteur du Gosier : <ul style="list-style-type: none"> - Plaine Côtière du Gosier - Grands-Fonds. Le projet intercepte la ZNIEFF de type II Grand Fonds dans le secteur de Morne-à-l'Eau (Route de Bosrédon).
	Réserve de Biosphère (MAB)	Le projet traverse une zone classée réserve de biosphère (MAB) ; Linéaire concerné : <ul style="list-style-type: none"> - Zone tampon : 1,365 km - Aire de transition : 4,925 km
	Zones humides (Atlas des ZH de Guadeloupe)	Le projet traverse des zones humides (recensées dans l'atlas des zones humides de Guadeloupe). Linéaire concerné : 4,025 km
	Parc National de Guadeloupe	Le projet est en partie situé dans le périmètre du Parc National de Guadeloupe (Aire d'adhésion). Linéaire concerné : 18 km
	Espace Remarquable du littoral	Le projet traverse des zones classées Espace Remarquable du Littoral (ERL).

Enjeux		Projet
		Linéaire concerné : <ul style="list-style-type: none"> - Mangrove du Gosier : 285 m - Jarry : 270 m
	Forêt relevant du régime forestier	Le projet traverse ou longe des zones de forêt relevant du régime forestier. Linéaire concerné : 3,6 km.
Cours d'eau et zones inondables	Franchissement de cours d'eau	Le projet intercepte 37 cours d'eau dont 4 cours d'eau DPF : <ul style="list-style-type: none"> – La rivière du Coin (Petit-Bourg / Baie-Mahault) – la Ravine Mahault (Petit-Bourg) – la Rivière Mahault (Baie-Mahault) – la Rivière Houaromand (Baie-Mahault)
	Zone inondable	Le projet traverse des zones inondables (aléas inondation identifiés dans les PPRN des communes traversées). Linéaire concerné : 9,12 km
Risques naturels	Zonages réglementaires des PPRN	Le projet traverse des zones inconstructibles et à contraintes spécifiques (faibles, moyennes et fortes).
Patrimoine	Monuments historiques	Le projet traverse des zones couvertes par des périmètres de protection des monuments historiques : <ul style="list-style-type: none"> – Pointe-à-Pitre : 1,250 km – Les Abymes : 2,350 km – Le Gosier : 1,060 km
	Archéologie	Le projet traverse des zones classées à forte sensibilité archéologique. Linéaire concerné : 3 km <ul style="list-style-type: none"> • Pointe à Pitre : <ul style="list-style-type: none"> - Zone 01 – Cœur Historique : 800 m - Petit Bourg : - Zone 22 – Collin : 450 m - Zone 03 – Littoral Nord : 1 300 m • Le Gosier : <ul style="list-style-type: none"> - Zone 02 – Flore Fleur d'Épée : 250 m - Zone 03 – Poucet – Pointe de la Verdure : 200 m - Zone 02 – Fort Fleur d'Épée : 100 m
Domaine Public Maritime et Lacustre	Domaine Public Maritime	Le projet traverse des zones appartenant au Domaine Public Maritime. Linéaire concerné : 1,3 km
	Domaine Public Lacustre	Le projet traverse des zones appartenant au Domaine Public Maritime Linéaire concerné : 1,7 km

Synthèse des impacts pressentis

Les impacts environnementaux du projet sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

Tableau 2 : Synthèse des impacts

Thématiques	Impacts
Climat	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des émissions de GES <p>Le transport routier représente 25 % des émissions de Gaz à Effet de Serre de la Guadeloupe. Le projet a pour objectif de diminuer l'usage des véhicules personnels grâce au développement de l'offre de transports en commun.</p> <p>Le projet entrainera ainsi une diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre.</p>
Sol	<ul style="list-style-type: none"> • Modification de la topographie et des revêtements <p>Le projet est majoritairement réalisé au niveau du Terrain Naturel (TN). Il pourra nécessiter par endroit la mise en œuvre de remblais.</p> <p>L'élargissement des plateformes routières nécessaire à la création des voies TCSP entrainera également une augmentation de l'imperméabilisation.</p> <p>Le projet sera conçu de manière à limiter au maximum l'imperméabilisation (réutilisation de voies existantes, utilisation de revêtements perméables au niveau des parkings etc...)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risque de pollution en phase travaux <p>En phase chantier, un risque de pollution des sols existe (déversement accidentel de produits polluants etc...). Afin de limiter ces risques toutes les mesures de bonne tenue du chantier seront mises en œuvre (kit anti-pollution, mesures de gestion des eaux de chantier etc...).</p>
Eaux	<ul style="list-style-type: none"> • Modification des écoulements superficiels <p>Le projet entrainera une modification des écoulements superficiels (augmentation du ruissèlement lié à l'imperméabilisation, reprise des fossés et réseaux de collecte des eaux pluviales, franchissement de cours d'eau).</p> <p>Le projet sera conçu de manière à garantir la transparence hydraulique : réseaux, fossés et ouvrages suffisamment dimensionnés, maintien des continuités hydrauliques.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risque de pollution des eaux en phase travaux <p>De même que pour le sol, en phase chantier, un risque de pollution des eaux existe en cas de déversements accidentels, rejet d'eaux chargées en MES etc..</p> <p>Des mesures visant à limiter le risque de pollution seront mises en œuvre.</p>
Milieux naturels	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de destruction d'habitats et d'espèces à enjeux <p>Le projet sera majoritairement implanté au droit ou en bordure d'axes routiers existants.</p> <p>En fonction de l'implantation finale retenue le projet peut entrainer la destruction d'habitats sensibles (zones forestières, zones humides etc...) et d'espèces à enjeux.</p> <p>Afin de réduire l'impact sur les milieux naturels, le tracé sera adapté pour éviter les zones à plus fort enjeu. Le planning des travaux sera par ailleurs adapté pour limiter le dérangement de la faune.</p>
Paysage et patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> • Modification du paysage <p>Le projet implique la création d'infrastructures nouvelles qui vont modifier de manière importante le paysage.</p> <p>Le projet intégrera des mesures d'intégration paysagère (plantations d'arbres et de haies, uniformité architecturale des aménagements, utilisation de matériaux durables etc...)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risque de dégradation du patrimoine <p>Pour rappel, le projet traverse des zones à forte sensibilité archéologique. En phase travaux, il y a un risque de destruction de vestiges archéologiques.</p>

Thématiques	Impacts
	<p>Afin de limiter ce risque, la DAC sera saisie et des diagnostics archéologiques seront réalisés le cas échéant.</p> <p>Le projet traverse également des zones couvertes par des périmètres de protection de monuments historiques. Le projet sera conçu de manière à ne pas porter atteinte à ces enjeux patrimoniaux (mesures d'intégrations paysagères etc...)</p>
Risques naturels	<ul style="list-style-type: none"> Risque d'augmentation des risques naturels <p>Pour rappel, le projet traverse des zones exposées à des risques naturels donnant lieu à un zonage réglementaire au titre des PPRN (zones inconstructibles et à contraintes spécifiques selon les tronçons).</p> <p>Les aménagements prévus dans le cadre du projet sont susceptibles d'entraîner une augmentation de ces risques (remblais et ouvrages en zones inondables etc...).</p> <p>Afin de réduire les impacts du projet sur les risques naturels, le projet respectera les prescriptions réglementaires des PPRN. Par ailleurs, tout remblai en zone inondable sera compensé.</p>
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> Nuisances en phase chantier <p>En phase travaux, le projet est susceptible d'entraîner des nuisances (émissions de bruit, vibration, poussières, perturbation de la circulation).</p> <p>Des mesures de réduction seront mises en œuvre (utilisation d'engins conformes, sécurisation des zones de chantier etc..)</p> <ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'offre de transport <p>En phase d'exploitation, le projet aura un impact positif sur les déplacements. Le développement de l'offre de transport en commun permettra de réduire le nombre de véhicules particuliers sur les routes et ainsi de diminuer les congestions de trafic.</p>

Les solutions alternatives envisagées

Le projet Kéti est issu de multiples initiatives visant à renforcer l'offre de transports en commun en Guadeloupe. Il représente donc la synthèse des enseignements issus de l'étude de ces diverses initiatives qui ont convergés vers une solution plus adaptée au besoin, et pragmatique dans son ambition. Etudes des solutions alternatives :

- Dans les années 2010, la Région a étudié un **projet de desserte ferroviaire**, sous forme de Tram-Train sur l'ensemble de son périmètre. Le coût du projet et les risques (notamment sismiques) ont permis de conclure que ce projet était trop ambitieux et trop cher au regard des solutions qu'il apportait.
- En 2013, dans le cadre de l'élaboration de son SRIT, la Région Guadeloupe a mené une étude de préféabilité d'aménagement de son réseau routier, à l'échelle de la Guadeloupe continentale dans le cadre d'un **projet de TCSP interurbain**, seule solution identifiée pour lutter contre la congestion et permettant des gains de temps significatifs. L'objectif était de trouver et proposer, en tout point de congestion de la route, les aménagements opportuns permettant la circulation des transports en commun interurbains et urbains et garantir leurs temps de parcours : solutions techniques, capacitaires, d'offre de service, coûts, réponse aux besoins...
- Entre 2014 et 2017, Cap Excellence s'est appuyé sur ces études et a étudié l'opportunité du développement d'un système de TCSP de type **tramway** sur l'Agglomération Centre. L'étude a

montré que les avantages du projet ne permettaient pas de compenser les coûts importants d'un tel investissement.

- En 2019, Cap Excellence a étudié l'opportunité d'un projet similaire, mais en abandonnant la solution tramway au profit d'un projet de **Bus à Haut Niveau de Service urbain**, moins coûteux, plus souple et complémentaire avec le projet à l'échelle régionale. L'étude a montré la faisabilité technique et l'intérêt socio-économique du projet.
- En parallèle, quelques études ponctuelles ont été menées par divers acteurs sur la solution **transport par câble** sans aboutir sur une solution adaptée aux contraintes.

Une dernière alternative consisterait à **renforcer l'offre de transports en commun** sans réaliser d'aménagements routiers spécifiques. Cependant, au vu de la congestion élevée présente sur l'Agglomération Centre aux heures de pointes, il est très probable que ce renforcement ne se traduise pas par un report modal significatif car l'alternative à la voiture particulière proposée resterait très peu attractive pour le public. Il est donc bien nécessaire d'envisager des solutions permettant de proposer un réseau de transports en commun non impacté par les phénomènes de congestion routière.

Modalités envisagées pour la concertation préalable du public

Les modalités envisagées pour la concertation préalable sont décrites ci-après :

■ Modalités d'information du public

Les outils suivants seront mis en place :

- **Dossier de concertation :**
Elaboration d'un dossier de concertation décrivant les principales caractéristiques du projet, l'intérêt du projet, le calendrier prévisionnel, etc...
Des versions papiers de ce dossier seront mises à disposition en mairie et une version numérique sera disponible sur le site internet dédié
- **Site internet :**
Un site internet dédié au projet est en cours de création. Ce site regroupera toutes les informations relatives au projet (dossier de concertation, calendrier prévisionnel, état d'avancement du projet, bilan de la concertation, etc...)
- **Communiqués de presse :**
Publication d'articles de presse informant sur le projet et le lancement de la concertation
- **Dépliants explicatifs :**
Des dépliants décrivant le projet et ses objectifs seront mis à disposition du public dans les locaux des partenaires du projet.
- **Affiches :**
Des affiches informant notamment du lancement de la concertation et des dates des réunions publiques seront élaborées.

■ Modalités d'expression mis à disposition du public

Le public aura plusieurs moyens à sa disposition pour poser ses questions et donner son avis :

- **Registres papiers :**
Pendant toute la durée de la concertation, des registres papiers seront accessibles dans les mairies concernées par les projets (Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Baie-Mahault, Petit-Bourg, Le Gosier, Morne-à-l'Eau).
- **Recueil des avis en ligne :**
Un formulaire associé à une adresse électronique dédiée seront créés pour recueillir les avis du public et leurs questions qui trouveront une réponse lors des réunions publiques.

Des moments d'échanges seront également organisés :

- **Réunions publiques :**
Des réunions publiques seront organisées en mairie pour informer les différents publics sur le projet, pour recueillir leurs avis et pour répondre à leurs questions. Ces réunions auront lieu sur les communes les plus impactées par le projet, dont Pointe-à-Pitre et Les Abymes. Les comptes rendus de ces rencontres seront annexés au bilan de la concertation.

Publicité de la déclaration d'intention

Conformément aux articles L. 121-18 et R. 121-25 du Code de l'Environnement, la présente déclaration d'intention est publiée sur :

- le site internet du Syndicat Mixte des Transport du Petit Cul de Sac Marin à l'adresse suivante : <https://smt.gp/>
- le site internet de la Région Guadeloupe à l'adresse suivante : <https://www.regionguadeloupe.fr/>
- le site internet de la DEAL de Guadeloupe à l'adresse suivante : <https://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/>
- le site internet de la sous-préfecture de Guadeloupe à l'adresse suivante : <https://www.guadeloupe.gouv.fr/>

Elle est également affichée dans les mairies des communes affectées par le projet, à savoir :

- **Pointe-à-Pitre** (Place des Martyrs-de-la-Liberté – 97120- Pointe-à-Pitre)
- **Les Abymes** (Rue Achille-René-Boisneuf- 97139- Les Abymes)
- **Baie-Mahault** (Hôtel de Ville Place Childéric Trinquereur- 97122- Baie-Mahault)
- **Petit-Bourg** (Rue Schoelcher- 97170 - Petit-Bourg)
- **Le Gosier** (67 boulevard du Général-de-Gaulle- 97190- Le Gosier)
- **Morne-à-l'Eau** (Hôtel de ville Place Gerty Archimède- 97111- Morne-à-L'Eau)

Signatures des porteurs de projet

M. Georges DAUBIN
Président du SMTPCSM



M. Ary CHALUS
Président de la Région Guadeloupe





Un projet partenarial

SMT • Région Guadeloupe • Conseil Départemental • Cap Excellence • Ministère chargé des transports • Union Européenne • Ville de Pointe-à-Pitre • Ville des Abymes • CARL • CANGT • CANBT • Ville de Baie-Mahault • Ville du Gosier • Ville de Morne à L'eau • Ville de Petit Bourg • Société Aéroportuaire Guadeloupe Pole Caraïbes • Grand Port Maritime de la Guadeloupe