



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

Envoyé en préfecture le 19/07/2024

Reçu en préfecture le 19/07/2024

Publié le 19/07/2024

Berger
Levrault

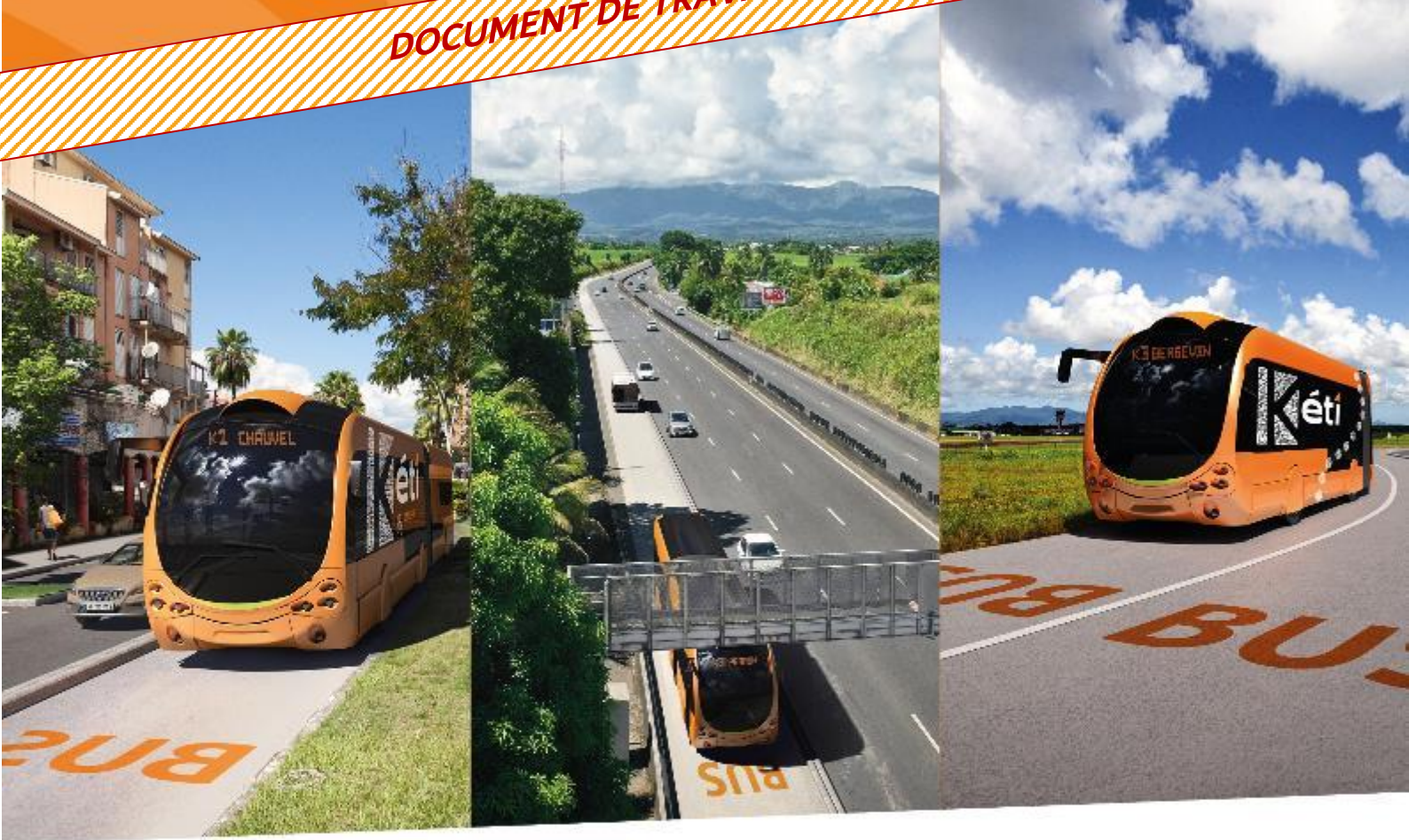
ID : 971-259710218-20240711-DEL_19_07_2024-DE

DOSSIER DE CONCERTATION

LE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE GUADELOUPE

03/06/2024

DOCUMENT DE TRAVAIL PROVISOIRE



GLOSSAIRE

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CANBT : Communauté d'Agglomération du Nord de Basse-Terre

CANGT : Communauté d'Agglomération du Nord de Grande-Terre

CARL : Communauté d'Agglomération de la Riviera du Levant

CESER : Conseil Economique Social et Environnemental Régional

CHU : Centre Hospitalier Universitaire

CTIG : Comité de Tourisme des Îles de Guadeloupe

DAC : Direction des Affaires Culturelles

ERC : Eviter, Réduire, Compenser

GES : Gaz à Effet de Serre

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

MEDEF : Mouvement des Entreprises de France

OAP : Orientations d'Aménagement et de Programmation

PEM : Pôle d'échange multimodal

PMR : Personne à Mobilité Réduire

SMT : Syndicat Mixte des Transports du Petit-Cul-de-Sac-Marin

SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports

TCSP : Transports en Commun en Site Propre

VRTC : Voies Réservées aux véhicules de Transports Collectifs

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

SOMMAIRE

1 - LE PROJET EN BREF.....	6
1.1 - Un projet d’envergure pour offrir à la population une alternative pour ses déplacements	6
1.2 - Les ambitions du projet Kéti	6
1.3 - Concrètement	7
1.4 - Un projet en 2 phases	8
2 - LA CONCERTATION	9
2.1 - L’objectif de la concertation.....	9
2.2 - Le cadre réglementaire	9
2.3 - Les modalités de la concertation	9
2.3.1 - Quand ?	9
2.3.2 - S’informer.....	9
2.3.3 - S’exprimer	10
2.3.4 - Echanger.....	11
2.3.5 - Et après.....	11
3 - LE CONTEXTE DU TERRITOIRE	12
3.1 - La gouvernance en matière de mobilité	12
3.2 - L’organisation du territoire	13
3.3 - Les principaux flux de mobilité.....	15
3.4 - Les modes de déplacement des guadeloupéens	16
3.5 - Offre et usage des réseaux de transports existants.....	17
3.5.1 - Les infrastructures routières	17
3.5.2 - Le réseau de transport en commun	17
3.5.3 - Le réseau de transport interurbain régional	18
3.6 - Les enjeux de la mobilité et la mise en œuvre du schéma unique de mobilité.....	19
4 - HISTORIQUE DU PROJET ET SOLUTIONS ALTERNATIVES.....	21
5 - LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION	23
5.1 - La gouvernance du projet Kéti	23

5.2 - Les objectifs du projet	24
5.3 - Le phasage du projet	25
5.3.1 - Phase 1 – Court terme.....	25
5.3.2 - Phase 2 – Long terme	26
5.4 - Le réseau de Bus à Haut Niveau de Service	27
5.4.1 - Trois lignes Kéti	27
5.4.2 - Une desserte des principaux pôles générateurs.....	28
5.4.3 - Un haut niveau de service	28
5.4.4 - Un renforcement de l’information voyageur.....	29
5.4.5 - Des station plus confortables.....	29
5.4.6 - Un matériel roulant innovant répondant aux enjeux environnementaux.....	29
5.5 - L’organisation de l’intermodalité.....	30
5.5.1 - Le Raizet	31
5.5.2 - Gourdeliane.....	32
5.5.3 - Versailles	33
5.5.4 - Bergevin.....	34
5.6 - L’insertion du projet dans l’espace public.....	35
5.6.1 - Une insertion urbaine qualitative des stations	35
5.6.2 - Réaménagement des espaces publics en lien avec le projet	36
6 - Impacts prévisibles du projet	41
6.1 - Le climat	41
6.2 - Les milieux naturels.....	41
6.3 - Les eaux.....	42
6.4 - Les risques naturels.....	42
6.5 - Le paysage et le patrimoine	42
6.6 - Milieu humain	42
7 - LES MISES EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D’URBANISME PREVUES	43
7.1 - PLU de Pointe-à-Pitre	Erreur ! Signet non défini.
7.2 - PLU de Morne à l’eau	Erreur ! Signet non défini.

7.3 - PLU de Petit-Bourg **Erreur ! Signet non défini.**

8 - Les coûts et financement du projet 44

9 - LE CALENDRIER DU PROJET 45

1 - LE PROJET EN BREF

1.1 - Un projet d'envergure pour offrir à la population une alternative pour ses déplacements

Le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul-de-Sac marin (SMT) s'est engagé, avec ses partenaires, dans un vaste **projet de développement du réseau de transport urbain**. Son ambition : faire évoluer significativement les pratiques de mobilité sur le territoire. Moins de voitures, plus de transports en commun et de mobilités actives pour préserver la Guadeloupe et offrir à la population une alternative efficace pour ses déplacements.

En Guadeloupe, à l'heure actuelle, l'hyperconcentration d'activités sur l'agglomération centrale se traduit par de fortes contraintes en termes de circulation. Le réseau routier guadeloupéen supporte une congestion de plus en plus forte qui engendre de nombreux impacts négatifs :

- Des temps de parcours rallongés en heure de pointe,
- Un frein au développement et à l'implantation d'activités,
- Des émissions polluantes accrues lors des embouteillages.

1.2 - Les ambitions du projet Kéti

1. **Améliorer de manière très significative les temps de parcours** en transports en commun en proposant une infrastructure qui permette aux bus de circuler sans subir les effets de la congestion routière.
2. **Proposer un service de très haute qualité** en améliorant le confort, la fréquence, la fiabilité et l'amplitude horaire du service, et en l'accompagnant d'une information en temps réel.
3. **Irriguer le territoire** en reliant ses principaux pôles générateurs de déplacements (aéroport, gare maritime, gares routières, CHU...), ainsi que les quartiers prioritaires et les principales zones d'emploi.
4. **Favoriser l'intermodalité** en interconnectant ce nouveau réseau aux réseaux dédiés aux autres modes de déplacement : itinéraires piétons et cyclables, mais aussi la voiture individuelle via des parkings relais.

Le réseau Kéti apportera une réponse aux besoins de déplacement de la population guadeloupéenne, et favorisera ainsi les reports modaux vers les transports en commun et les mobilités actives.

1.3 - Concrètement

Le réseau Kéti permettra :

De desservir une grande partie de l'agglomération via la **mise en œuvre de trois lignes de bus structurantes** interconnectées reliant respectivement Gourdeliane, Perrin, et Grande Ravine au cœur de Pointe-à-Pitre.

De **fluidifier les principaux accès à l'agglomération-centre** par l'aménagement :

- de voies réservées sur la RN1 entre Versailles et Jabrun en direction du cœur d'agglomération et sur la RN5 entre Perrin et l'entrée de Morne-à-l'Eau dans les deux sens de circulation,
- d'une voie pendulaire sur la RN4 entre Bas-du-Fort et Grande Ravine,
- de parkings relais au niveau de Versailles Daubin et de Gourdeliane à Baie-Mahault.

D'améliorer la desserte de l'aéroport, de la Gare Maritime de Bergevin et du futur CHU.

De créer de **nouveaux pôles d'échanges multimodaux** structurants au sein de l'agglomération.

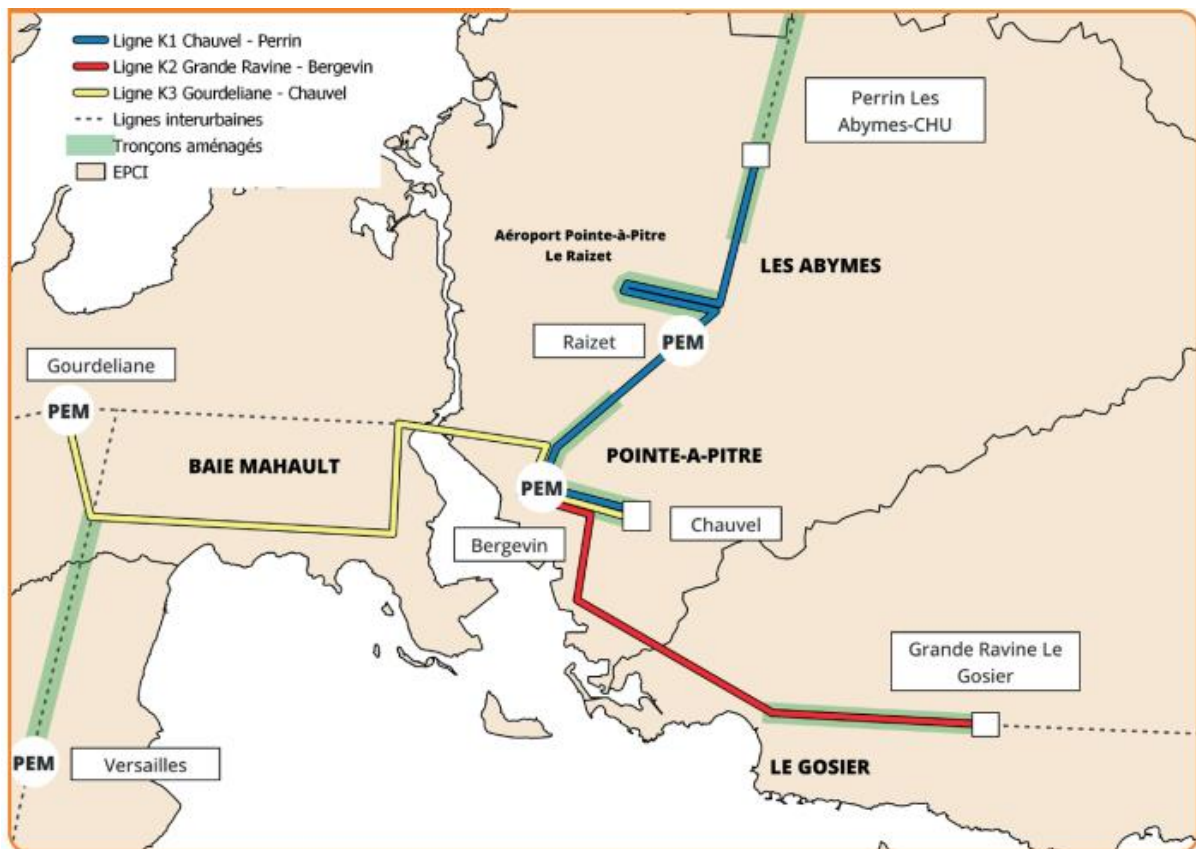


Figure 1 : Cartographie schématique du projet Kéti à court terme (Source : Egis)

1.4 - Un projet en 2 phases

- **A court terme**, les trois lignes structurantes bénéficieront de 17km de voiries dédiées, et circuleront dans la circulation générale entre les tronçons aménagés.
- **A long terme**, un réseau armature de qualité sur l'ensemble du territoire avec un linéaire de l'ordre de 45 km.

Le projet Kéti en bref :

- **3 lignes** de BHNS
- **17 km de voiries dédiées** à court terme, **45 km** à long terme.
- **4 Pôles d'Echange Multimodaux** (à court terme), **16 PEM** (à Long Terme)
- 1 bus **toutes les 10 minutes** aux heures de pointe
- Des bus dès **5h et jusqu'à 21h**
- Un **temps de parcours réduit** et une fiabilité élevée
- Une **information en temps réel**
- Des **itinéraires piétons et cyclables** repensés
- Un **espace urbain rénové**, une identité paysagère repensée
- Une **desserte des grands équipements**, du centre-ville, des quartiers prioritaires et des principales zones d'emploi
- Une **conception paysagère et urbaine** cohérente

2 - LA CONCERTATION

2.1 - L'objectif de la concertation

La concertation publique est une étape clé. Elle permet **d'associer le public** et toutes les parties prenantes à l'élaboration d'un projet avant sa mise en œuvre.

La concertation publique a pour objectif de :

- Donner au public **toutes les informations nécessaires** à la compréhension du projet,
- **Ecouter, échanger** et recueillir les avis de chacun,
- **Intégrer au mieux les besoins** et les attentes du public dans la conception du projet.
- **Informers le public et de recueillir ses avis et observations** sur les dispositions proposées pour **assurer la mise compatibilité des documents d'urbanisme** nécessaire à la réalisation du projet, concernant les communes de Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Baie-Mahault, Morne à l'eau et Petit-Bourg.

2.2 - Le cadre réglementaire

La présente démarche de concertation est réalisée en application de **l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme**.

2.3 - Les modalités de la concertation

Conformément à l'art. L. 103-4 du Code de l'Urbanisme, les modalités de la concertation doivent permettre au public **d'accéder aux informations relatives** au projet et de **formuler des observations**, durant **une durée suffisante** et selon des **moyens adaptés** au regard de l'importance et des caractéristiques du projet.

2.3.1 - Quand ?

La concertation se déroulera sur la période suivante :

Lundi 05 août 2024 au Dimanche 22 septembre 2024

2.3.2 - S'informer

■ Un dossier de concertation

Le présent **dossier de concertation** constitue le document support de la concertation. Il est consultable en ligne sur le site internet dédié (cf ci-dessous) et en version papier au siège du SMT, au siège de la Région de Guadeloupe et de son antenne du Raizet, dans les agences Karulis et dans les mairies concernées par le projet (Pointe-à-Pitre, les Abymes, Baie-Mahault, Petit-Bourg, Le Gosier et Morne-à-l'Eau).

■ Site internet

Toutes les informations relatives au projet sont disponibles sur le **site internet dédié** accessible à l'adresse suivante : <https://keti.karulis.com> Ou en scannant le QR code ci-contre.

■ Communiqués de presse et publications sur les réseaux sociaux

Des **communications** autour du projet seront régulièrement diffusées pour une large information du public.

■ Dépliants explicatifs

Des **dépliants** décrivant le projet et ses objectifs seront mis à disposition du public dans les locaux des partenaires du projet (SMT, Région, mairies, Agence Karulis).

■ Affiches

Des **affiches et kakémonos** présentant le projet et informant du lancement de la concertation seront installés dans les locaux des partenaires du projet. Une campagne d’affichage sur les bus du réseau Karulis sera également réalisée.

■ Stand sur le Tour de Guadeloupe

Un **stand** sera installé sur le **tour cycliste de la Guadeloupe**, le **24 août 2024 au Gosier**, le **26 août à Pointe-à-Pitre** et le **1^{er} septembre 2024 à Baie-Mahault**. Ce stand disposera d’affiches et de dépliants explicatifs mis à disposition du public.

2.3.3 - **S’exprimer**

Durant toute la durée de la concertation, le public aura la possibilité de **donner son avis** :

■ Via des **registres papiers** disponibles dans les locaux des partenaires et mairies concernées par le projet :

<p>SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU PETIT CUL DE SAC MARIN</p> <p>Centre les Acacias-Belcourt 1 97122 Baie-Mahault</p>	<p>REGION DE GUADELOUPE</p> <p>Rue Paul Lacave - PETIT PARIS 97109 Basse Terre Cedex</p>	<p>REGION DE GUADELOUPE ANNEXE</p> <p>Rue du Général de Gaulle - RAIZET 97139 Les Abymes Cedex</p>	
<p>MAIRIE DE POINTE-A-PITRE</p> <p>Place des Martyrs-de-la-Liberté BP11 – 97123 Pointe-à-Pitre</p>	<p>MAIRIE DES ABYMES</p> <p>Rue Achille-René-Boisneuf 97139 Les Abymes</p>	<p>MAIRIE DE BAIÉ-MAHAULT</p> <p>Hôtel de Ville Place Childéric Trinqueur 97122 Baie-Mahault</p>	
<p>MAIRIE DE PETIT-BOURG</p> <p>Rue Schoelcher 97170 Petit-Bourg</p>	<p>MAIRIE DU GOSIER</p> <p>67 boulevard du Général-de-Gaulle 97190 Le Gosier</p>	<p>MAIRIE DE MORNE A L'EAU</p> <p>Hôtel de ville Place Gerty Archimède 97111 Morne-à-L'Eau</p>	<p>AGENCE KARULIS</p> <p>Boulevard Legitimus – 97110 Pointe-à-Pitre</p>

■ Via un **formulaire en ligne** disponible sur le site internet dédié à l'adresse suivante
<https://keti.karulis.com>

2.3.4 - **Echanger**

5 réunions publiques seront organisées aux dates et lieux suivants :

- Une réunion publique d'ouverture – **Mairie de Pointe-à-Pitre** – Août 2024 Date à préciser
- Une réunion publique – Ligne K1 – **Mairie des Abymes** – Septembre 2024 Date à préciser
- Une réunion publique – Ligne K2 – **Le Gosier** – Septembre 2024 Date à préciser
- Une réunion publique – Ligne K3 – **Baie-Mahault** – Septembre 2024 Date à préciser
- Une réunion publique de synthèse – **Pointe-à-Pitre** – Septembre 2024 Date à préciser

2.3.5 - **Et après**

A l'issue de la concertation, **un bilan** sera établi. Ce bilan résumera le déroulement de la concertation et reprendra de manière synthétique **l'ensemble des avis et remarques exprimés par le public**.

Ce bilan fera l'objet d'une **délibération du Conseil Syndical du SMT**.

Les **enseignements de la concertation seront pris en compte** par le SMT dans la poursuite des études du projet.

3 - LE CONTEXTE DU TERRITOIRE

3.1 - La gouvernance en matière de mobilité

La loi NOTRe a créé les **Autorités Organisatrices de la Mobilité** (AOM - anciennement AOT). Les AOM organisent leurs transports collectifs y compris scolaires, dans la limite de leur ressort territorial, et peuvent percevoir, pour cela, le Versement Mobilité.

La LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) a redéfini la compétence mobilité en introduisant un article L. 1231-1-1 au sein du code des transports, aux termes duquel :

Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité est compétente pour :

- 1° Organiser des **services réguliers de transport public** de personnes ;
- 2° Organiser des **services à la demande de transport public** de personnes ;
- 3° Organiser des services de **transport scolaire** ;
- 4° Organiser des services relatifs aux **mobilités actives**, etc. ;
- 5° Organiser des services relatifs aux **usages partagés des véhicules terrestres**, etc. ;
- 6° Organiser des services de **mobilité solidaire**, etc. »

En Guadeloupe, il existe **6 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)** :

- La Région de Guadeloupe (cheffe de file)
- Le Syndicat Mixte du Petit Cul-De-Sac Marin
- La Communauté d'Agglomération Nord Grande-Terre
- La Communauté d'Agglomération Nord Basse-Terre
- La Communauté d'Agglomération Grand Sud Caraïbe
- La Communauté de Communes de Marie-Galante

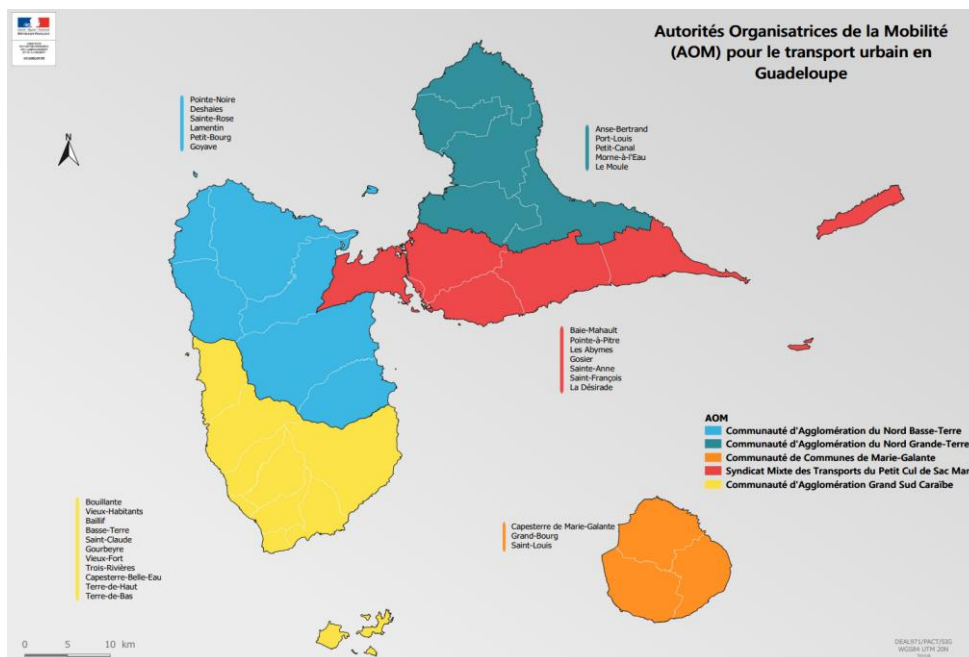


Figure 2 : Cartes des Autorités Organisatrices de la Mobilité pour le transport urbain en Guadeloupe (Source : DEAL de Guadeloupe, 2019)

Depuis avril 2021, le transport s'est réorganisé autour d'une AOM unique : le Syndicat Mixte des Transports (SMT).

Ce SMT est la **structure unique ayant compétences en matière de mobilité sur le territoire**. Une structure unique qui a vu le jour à l'issue de la Conférence Territoriale de l'Action publique consacrée au transport puis au transfert de la compétence par les collectivités.

L'objectif est de mettre en œuvre une **nouvelle organisation des transports, plus mobile et moins coûteuse pour l'utilisateur**.

Cette autorité unique vise à **faciliter les connexions interurbaines, uniformiser le réseau et la tarification**, ainsi que d'en **améliorer la gestion**.

Plusieurs enjeux ont d'ores et déjà été identifiés comme :

- La **réduction des inégalités** sociales
- La nécessité d'un **réseau moderne et performant** pour les usagers
- La **sécurité** d'un réseau sûr
- Et le **développement de bus électriques ou hydrogènes**

3.2 - L'organisation du territoire

L'archipel guadeloupéen s'articule autour de **deux pôles principaux** de vie que sont les agglomérations de **Basse-Terre** et de **Pointe-à-Pitre** (dénommée aussi agglomération Centre). Cette bipolarité urbaine regroupe plus de **la moitié de la population guadeloupéenne** et concentre les principales fonctions urbaines et économiques de l'archipel.

Un **maillage secondaire** de pôles d'équilibre comprenant Sainte-Rose, Lamentin, Le Moule, Petit-Bourg et Sainte-Anne participe fortement à l'équilibre et à l'animation socio-économique du territoire.

Enfin, de nombreux bourgs viennent compléter cette armature urbaine multipolaire au niveau des bassins de vie très localisés parmi lesquels on compte également les îles du Sud.

À cela, s'ajoute le développement d'un mitage urbain non contrôlé par les communes face à la pression foncière et immobilière soutenue par la configuration topographique complexe du territoire.

L'agglomération Centre rassemble en son sein, un grand nombre de pôles générateurs de déplacements auxquels il faut ajouter les **équipements et services administratifs, médicaux et sportifs, de formation et de loisirs**.

Ces pôles en font **une zone avec des nœuds majeurs de congestion** qui se développent autour des franchissements.

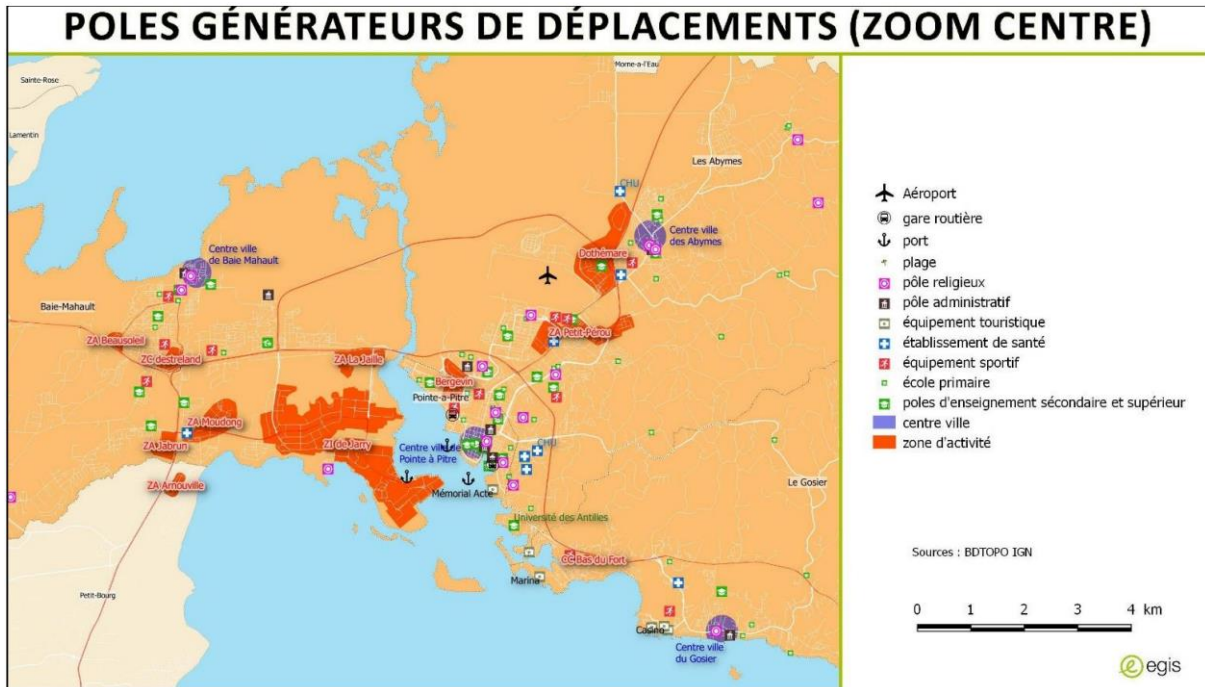
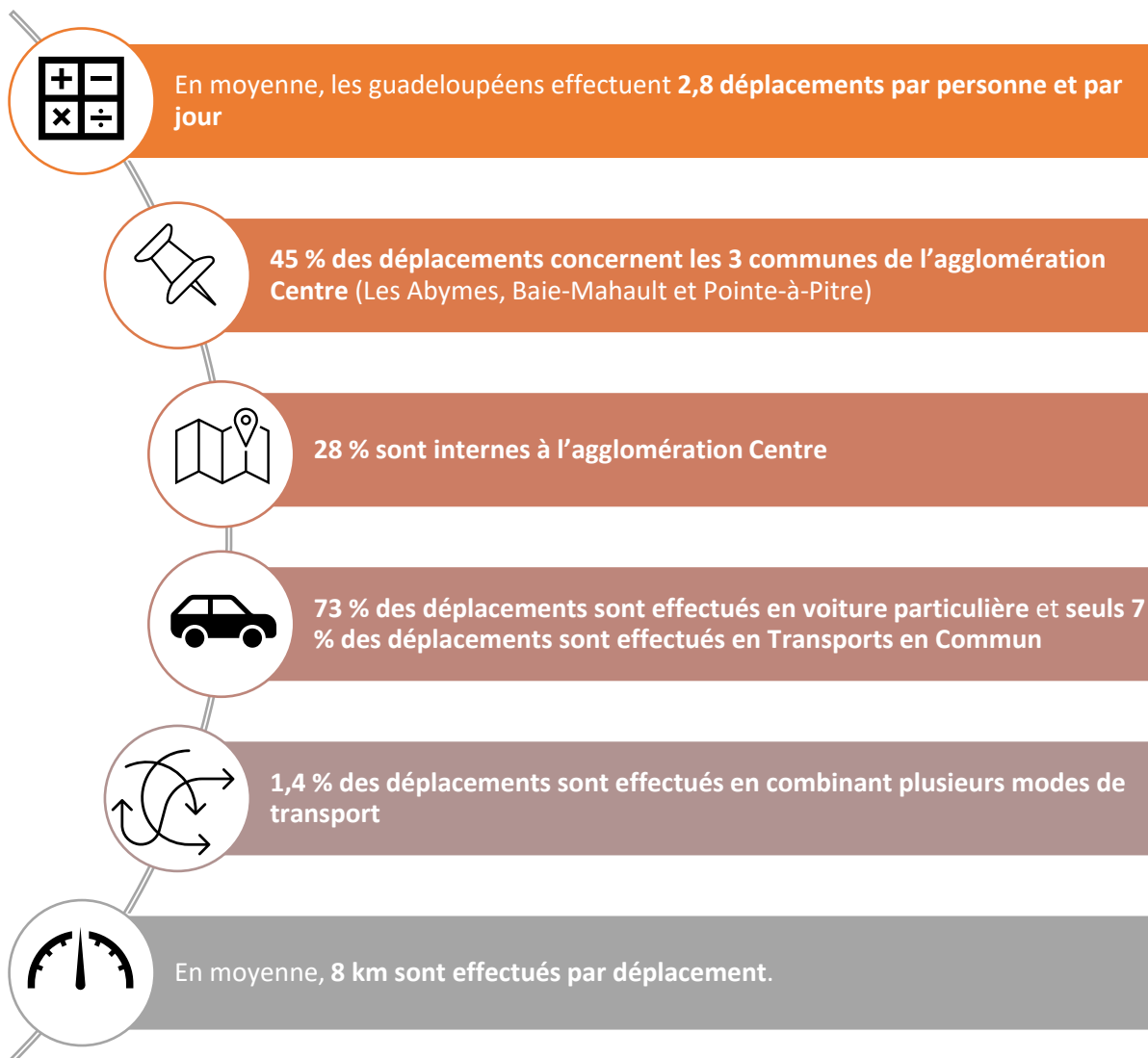


Figure 3 : Pôle générateurs de déplacements dans le périmètre du SMT (Source : Diagnostic du PDU, Egis, C2R, SMT, 2018)

3.3 - Les principaux flux de mobilité

Une **enquête mobilité certifiée CEREMA (EMC²)** a été réalisée à l'échelle de la Guadeloupe en 2020. Elle permet de brosser un **portrait de la mobilité** des habitants d'un territoire (origine-destination, modes, motifs, flux, etc.) et de mettre en évidence les **évolutions des pratiques de déplacements** dans le temps. Les principaux résultats de l'enquête sont les suivants :

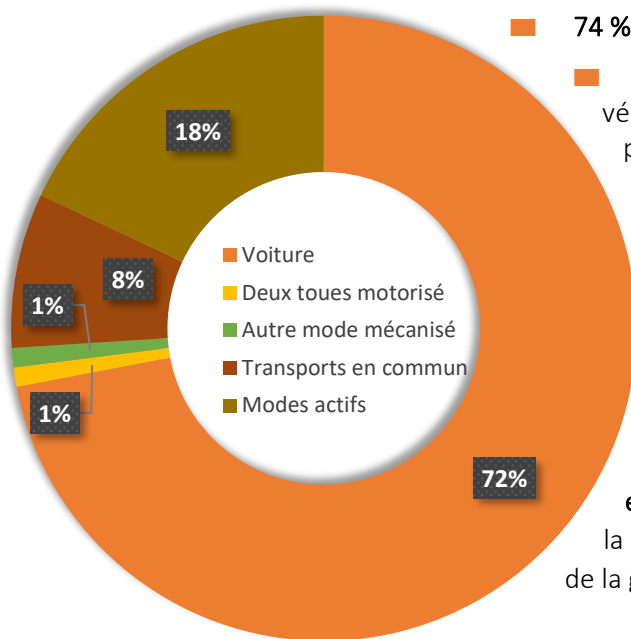


Cette concentration des flux entraîne des **trajets quotidiens particulièrement longs**. De la même manière, les déplacements entre le domicile et le lieu d'études (vers l'université de Pointe-à-Pitre notamment) viennent renforcer la congestion. Les **flux d'échanges sont en croissance forte** entre l'Agglomération Centre d'une part, et la CANBT et la CANGT d'autre part.

C'est pourquoi, le SMT porte un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) dont l'objectif principal est de permettre le **report modal** vers les transports en commun afin de réduire le volume de voitures en ville. En plus de permettre un **nouveau partage de l'espace public en faveur des modes alternatifs**, ce projet permettra de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées aux transports sur l'Agglomération Centre, d'aménager et d'accompagner la restructuration urbaine et de permettre le développement économique et la cohésion sociale.

3.4 - Les modes de déplacement des guadeloupéens

La voiture particulière est le mode de transport largement privilégié pour les déplacements :



- **74 % des déplacements** sont effectués en mode mécanisé ;
- **72 % en voiture** dont 52 % en tant que conducteur de véhicule particulier, 20 % en tant que passager de véhicule particulier, 1% en deux-roues motorisé, 1 % en autre type de véhicule ;
- **8 % des déplacements** sont effectués en **transports en commun** ;
- **18 % de déplacements en modes actifs** dont 1 % à vélo.

Sur le total des déplacements, **seulement 1,4% sont effectués en combinant plusieurs modes**, ce qui confirme la nécessité d'une amélioration du système de transport et de la gouvernance de mobilité.

3.5 - Offre et usage des réseaux de transports existants

3.5.1 - Les infrastructures routières



Pour l'ensemble de l'archipel, **le réseau routier guadeloupéen décrit ci-dessus supporte l'ensemble des déplacements réalisés en transports collectifs et à vélo.**

Crée en 2007, le syndicat mixte « Routes de Guadeloupe » assure l'exploitation du réseau routier et sa gestion quotidienne.

L'agglomération Centre demeure le secteur le plus congestionné, en particulier dans la zone d'activités de Jarry-Moudong (Voie Verte, RN 10 ...), la rocade de Pointe-à-Pitre et l'accès à ses échangeurs, les voies traversant les quartiers d'habitat dense des Abymes (RN 5, RD 129).

Désormais, **la saturation du réseau se propage bien au-delà de l'agglomération Centre** en raison de l'accentuation de la polarisation des emplois conjuguée à l'étalement urbain de l'habitat :

- RN 1 entre Baie-Mahault et Petit-Bourg (CANBT) voire Capesterre Belle-Eau (CA Grand Sud Caraïbes) ;
- RN 2 entre Baie-Mahault et Sainte-Rose (CANBT) ;
- RN 4 entre Pointe-à-Pitre, le Gosier et Sainte-Anne (CA Riviera du Levant) ;
- RN 5 entre Pointe-à-Pitre et Morne-à-l'Eau (CANGT).

Ainsi, l'ensemble des Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) de Guadeloupe sont désormais pénalisées par la congestion du réseau routier.

3.5.2 - Le réseau de transport en commun

Chaque AOM de la Guadeloupe dispose de son propre réseau urbain de transports collectifs (SMT, CANBT, CANGT, CAGSC).

Le réseau KARU'LIS est le réseau de transport en commun desservant les communes adhérentes au SMT.

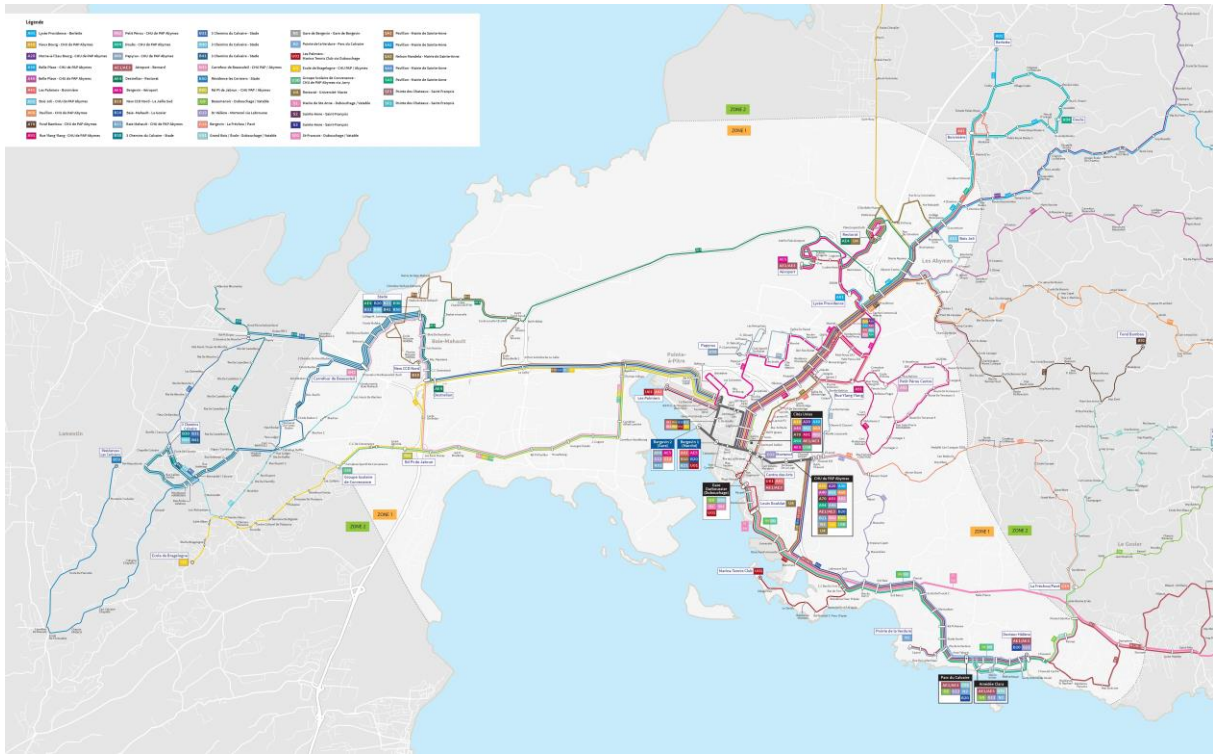


Figure 4 : Plan du réseau Karulis sur l'Agglomération Centrale (Source : Karulis)

KARU'LIS est composé de **55 lignes régulières urbaines et périurbaines**, du lundi au samedi, et de 3 lignes pour le dimanche et les jours fériés :

- **12 lignes principales** dont 2 lignes maritimes (Bus des Mers), avec une fréquence de 20 à 30 minutes ;
- **36 lignes de proximité**, fréquence de 60 à 90 minutes ;
- **4 lignes Aéroport** ;
- **3 Navettes** ;
- **3 lignes Week-ends et Jours Fériés**.

Le réseau KARU'LIS enregistre environ **15 000 voyages** par jour en 2019, soit l'équivalent d'environ **4 M de voyages annuellement**.

Le principal **levier d'amélioration de l'attractivité** du réseau relève désormais de **la vitesse commerciale**, fortement dégradée en période de pointe en raison de la congestion routière et de **l'absence de voies dédiées aux transports collectifs**.

3.5.3 - Le réseau de transport interurbain régional

Le réseau de transport interurbain compte **10 lignes de bus** qui desservent toute la Guadeloupe.



Figure 5 : Réseau de transport interurbain de la Guadeloupe (Source : Région de Guadeloupe)

3.6 - Les enjeux de la mobilité et la mise en œuvre du schéma unique de mobilité

La géographie de l'archipel (bicéphale et double insularité des îles du sud) et son développement (agglomération centre concentrant l'activité économique, ruralité, étalement urbain) induisent des besoins de mobilité aujourd'hui majoritairement satisfaits par les véhicules individuels et l'autosolisme.

Il s'agit d'un choix (liberté de mouvement) ou d'une nécessité (pas d'alternative).

En outre, les Guadeloupéens possédant une voiture se déplacent davantage et parcourent en moyenne annuellement deux fois plus de kilomètres que les habitants de la France hexagonale.

Cette dépendance à la voiture individuelle a des conséquences financières sur les ménages. Selon une étude de mai 2015 menée pour le compte de l'Observatoire des Prix des Marges et des Revenus, il apparaît que le budget que les ménages guadeloupéens consacrent à leurs véhicules automobiles est très largement supérieur à celui des ménages de la France hexagonale. L'écart mesuré est, au minimum de 34 % et peut aller, dans l'échantillon étudié, jusqu'à 56 %.

En outre, le **réseau routier est régulièrement saturé**, que ce soit sur des secteurs déterminés et aux horaires de bureaux ou bien en cas de mouvements sociaux, d'accidents ou de travaux d'entretien.

Cette saturation ne permet pas de rendre attractif l'usage des transports en commun car ceux-ci empruntent les mêmes axes routiers.

A l'échelle du territoire de la Guadeloupe, **la mise en œuvre de politiques intermodales est un enjeu majeur :**

- **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** (accessibilité PMR, personnes en précarité sociale, desserte des quartiers politique de la Ville, etc.) ;
- **Enjeux de désenclavement du territoire** : Faciliter le développement sur l'ensemble du territoire guadeloupéen ;
- **Enjeux de sécurité** : Développer la **qualité et le confort des bus**, évacuer la 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 ;
 - Contribuer à l'attractivité économique et touristique de l'archipel guadeloupéen.
- **Enjeux environnementaux** : **Réduire l'empreinte 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**.

4 - HISTORIQUE DU PROJET ET SOLUTIONS ALTERNATIVES

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

Etude d'une desserte ferroviaire sur l'ensemble de la Guadeloupe

La Région Guadeloupe 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.

Début des années 2010

Elaboration du SRIT

Le SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des Transports), porté par la Région Guadeloupe, a conclu que la seule solution permettant de lutter contre la congestion et permettant des gains de temps significatifs était la mise en œuvre d'un TCSP. Plusieurs zones ont été identifiées pour des aménagements routiers. Cap Excellence portant un **projet de tramway**, cette solution a été retenue pour la traversée et la desserte de l'agglomération centrale dans un premier temps.

2013

Etude de préféabilité d'un TCSP interurbain en Guadeloupe

En parallèle au SRIT, la Région Guadeloupe a mené une **étude de préféabilité d'aménagement de son réseau routier**, à l'échelle de la Guadeloupe continentale. 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...

Cette étude de choix de mode, sur l'ensemble du territoire de la Basse-Terre et de la Grande-Terre, a posé les bases du projet actuel.

2013

Etude d'opportunité d'un tramway dans l'agglomération centre

Cap Excellence s'est appuyé sur ces études et a étudié l'opportunité du développement d'un système de **transport en commun de type tramway** sur l'Agglomération Centre entre 2014 et 2017. Les points clés de l'étude portaient sur le fonctionnement urbain, l'organisation des transports et l'évaluation du projet à travers le développement d'un modèle de déplacement pour réaliser les prévisions de trafic. L'étude a montré que les avantages du projet ne permettaient pas de compenser les coûts importants d'un tel investissement.

2014 - 2017

Etude d'opportunité d'un BHNS urbain

Cap Excellence a décidé de poursuivre les études de TCSP sur un mode moins coûteux et permettant une meilleure complémentarité avec le projet à l'échelle régionale : **projet de type BHNS**. Le contenu, comparable avec les études précédentes sur le tramway et les études pour la Région, a montré la faisabilité technique et l'intérêt socio-économique du projet. Cette étude détaillée est donc la base qui a permis d'accorder l'ensemble des responsables sur un projet ayant un impact positif pour la Guadeloupe et ses résidents et s'inscrivant dans une logique de développement de Région Guadeloupe.

2019

Définition d'un TCSP à l'échelle de la Guadeloupe dans le cadre de l'Appel à Projet Mobilité

C'est sur la base de ces différentes réflexions que le SMT a pu bâtir le document d'appel à projet mobilité.

Cette étude, réalisée en partenariat fort entre le SMT, l'ensemble des partenaires et EGIS, l'assistant à maîtrise d'ouvrage, a permis de proposer un projet choisi parmi plusieurs scénarios de desserte, voire plusieurs modes de déplacements (maritime, câble...). Ce dossier a permis au SMT d'obtenir une **subvention de 13.6 M€** pour la réalisation d'une première phase de TCSP à l'horizon 2028. Cette première phase s'inscrit dans le développement d'un réseau complet à un horizon plus lointain et dans l'objectif de desservir les pôles majeurs de la Guadeloupe avec un mode de transports en commun efficace.

Depuis 2021

Une dernière alternative consisterait à renforcer l'offre de transports en commun sans réaliser d'aménagements routiers spécifiques. Cependant, à la vue 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 paraît donc nécessaire d'envisager des solutions permettant de proposer un réseau de transports en commun non impacté par les phénomènes de congestion routière.

5 - LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION

5.1 - La gouvernance du projet Kéti

Le projet retenu 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 place un **schéma unique de mobilité reposant sur une armature principale**, a été conçu sous le pilotage et la coordination du **Syndicat Mixte des Transports**, autorité organisatrice majeure du territoire, en collaboration étroite avec ses partenaires :

- **La Région Guadeloupe**, en tant que Chef de file de la mobilité, autorité organisatrice de la mobilité régionale, autorité de gestion du FEDER, mais également au titre de ses compétences de gestionnaire de voirie, afin de contribuer au développement de sites propres pour les transports collectifs sur les voies structurantes d'agglomération et notamment en dehors du ressort territorial du SMT ;
- **Le Département**, au titre de l'aménagement de sa voirie départementale, et indirectement au titre de la solidarité afin de soutenir la mobilité de tous ;
- **La Communauté d'agglomération Cap Excellence**, membre du SMT, au titre de ses compétences d'aménagement et d'entretien des voiries communautaires et des espaces publics.
- **La Communauté d'agglomération de la Riviera du Levant**, membre du SMT, au titre de ses compétences d'aménagement et d'entretien de ses espaces communautaires ;
- Les autres AOM (**CANBT, CANGT**) qui contribuent à moyen ou long terme à la réalisation d'un réseau global armature et d'aménagement visant à capter les flux en amont de l'agglomération centre ;
- Les autres gestionnaires de voiries et en particulier **les communes**, au titre de leur politique d'urbanisme et de logement notamment ;
- **Les acteurs de la mobilité aérienne et maritime**, tels que l'aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbe et le Grand Port Maritime, qui participent à la continuité des déplacements entre les îles de l'Archipel et en lien avec les territoires externes à la Guadeloupe ;
- **Les acteurs économiques de la Guadeloupe**, comme le MEDEF (Mouvement des Entreprises de France), le CESER (Conseil Economique Social et Environnemental Régional), le CTIG (Comité de Tourisme des Îles de Guadeloupe), etc. qui sont des animateurs locaux de la mobilité liée au travail, aux commerces, au tourisme avec la réalisation de plans de mobilité employeurs ;
- **Les services de l'Etat dont la DEAL**, au titre de conseil auprès des collectivités locales et au regard des enjeux de sécurité liés à la mobilité.

Le travail de concertation élargie a permis de définir :

- **Le tracé du réseau de bus à haut niveau de service** ainsi que les **PEM** (Pôles d'Echange Multimodaux) les plus pertinents au regard des enjeux territoriaux à court et long terme ;

- La **maîtrise d'ouvrage du projet** ;
- Son **plan de financement**.

La mise en œuvre de ce projet schéma unique de mobilité de la Guadeloupe est **essentielle pour le développement de l'archipel** fortement contraint par l'usage massif de la voiture particulière.

Les collectivités de la Guadeloupe se mobilisent activement pour apporter un changement significatif en accélérant l'usage des modes alternatifs à l'autosolisme et ainsi réduire les conséquences sur l'environnement et la santé, mais également favoriser le développement économique et améliorer l'accès à l'emploi, aux soins et à l'éducation.

5.2 - Les objectifs du projet

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** ;
- Un **élargissement de l'amplitude horaire** des services ;
- La mise en place d'un système d'**information voyageurs en temps réel**, via une application mais aussi avec 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 500 m autour de l'itinéraire des trois lignes structurantes. Cela représente **40 % de la population** de la zone équipée, soit les quatre 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 **renovation urbaine** générale, dites « de façade à façade », en **partenariat avec les collectivités concernées**.

5.3 - Le phasage du projet

Au regard de l'ambition du projet global, **sa réalisation a été phasée**. Ce phasage répond à **des enjeux de résorption du trafic** sur les axes les plus contraints telles que les **entrées d'agglomération**, d'amélioration de la **desserte de la zone centre** en lien avec les quartiers prioritaires au sens de la politique de la ville, et d'opportunité foncière.

5.3.1 - Phase 1 – Court terme

La **phase 1** du projet s'articule autour de **sept tronçons structurants** et de **quatre pôles d'échanges multimodaux** (PEM).

5.3.1.1 - Aménagement de voies réservées

La première tranche de réalisation consiste en la réalisation de **17,7 kilomètres de voies réservées et 19 stations** (hors PEM) :

- **RN1 entre Versailles et Jabrun** : 2,6 km (unidirectionnel dans le sens agglomération centre)
- **Traversée de Pointe-à-Pitre** – 3,1 km (bidirectionnel et axiale) :
 - Boulevard **Gerty Archimède** (RD 126) : 1,4 km
 - Boulevard **Légitimus** : 0,7 km
 - Boulevard **Faidherbe** – Rue L. Melas (RD 103) : 1 km
- **RN 4** entre Bas-du-Fort et Grande Ravine (voie pendulaire) : 3,7 km
- Secteur de la **Providence/Perrin** (futur CHU) : 1,6 km
- **RN 5 entre Bosrédon et Sauvia** (bidirectionnel et axiale) : 1,9 km
- **RN 5 entre Berlette et Perrin** (bidirectionnel et axiale) : 1,8 km
- **Branche aéroport - Rue Pompilius Keller** (bidirectionnel en voie réservée) : 3 km

5.3.1.2 - Pôles d'échanges multimodaux dans le cadre du présent dossier appel à projets :

La première tranche de réalisation prévoit la création de 4 PEM :

- Gourde Liane (vélodrome de Baie-Mahault) ;
- Bergevin (Pointe-à-Pitre) ;
- Versailles (Baie-Mahault) ;
- Raizet Ancien Aéroport (Les Abymes).



Figure 6 : Carte des sections aménagées dans le cadre de la première phase d'aménagement du projet Kéti

Avec l'aménagement de voies réservées sur les routes nationales, la **vitesse commerciale des lignes urbaines et des cars interurbains régionaux sera sensiblement améliorée dès cette première phase** sur toutes les lignes du réseau.

Les **parkings-relais et pôles d'échanges** prévus à l'ouest et à l'est permettront d'offrir une alternative fiable à la voiture particulière grâce à l'**interconnexion au réseau TCSP (Transport en Commun en Site Propre)** avec une **organisation tarifaire et billettique** permettant une **continuité de service entre les modes** (interopérabilité).

5.3.2 - Phase 2 – Long terme

Durant la **phase 2 (long-terme)**, le réseau sera complété par **28 km de voies supplémentaires** et **plusieurs pôles d'échange multimodaux (PEM)**. Le projet global, 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 et une dizaine de PEM.

5.4 - Le réseau de Bus à Haut Niveau de Service

5.4.1 - Trois lignes Kéti

La première phase du projet intègre la mise en service de **3 lignes de Bus à Haut Niveau de Service** qui amélioreront significativement le niveau de service grâce à l'aménagement des voies réservées.

■ Ligne K1 Perrin – Chauvel

Via nouveau CHU, Aéroport et Bergevin

■ Ligne K2 Grande Ravine – Bergevin

Via Marina, Université, MACTe

■ Ligne K3 Gourdeliane – Chauvel

Via Convenance, Jarry, Bergevin

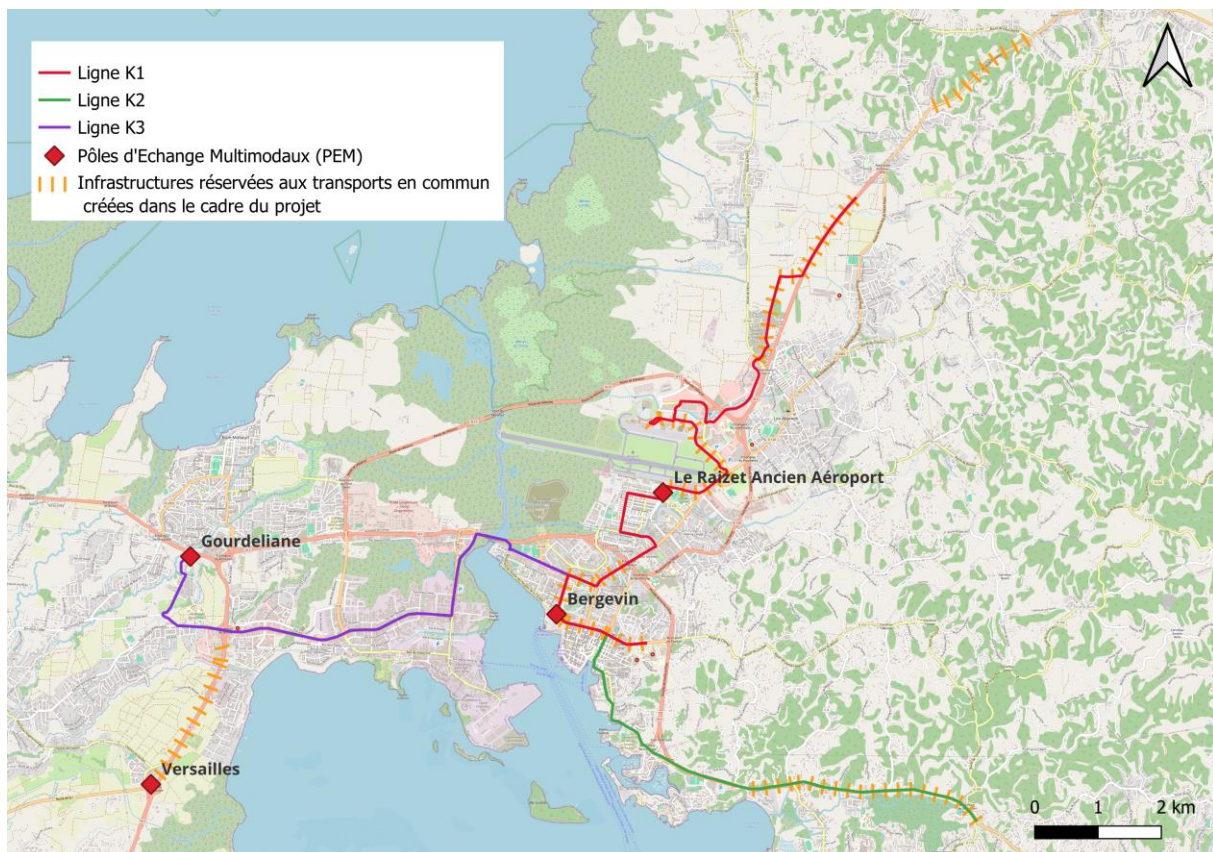
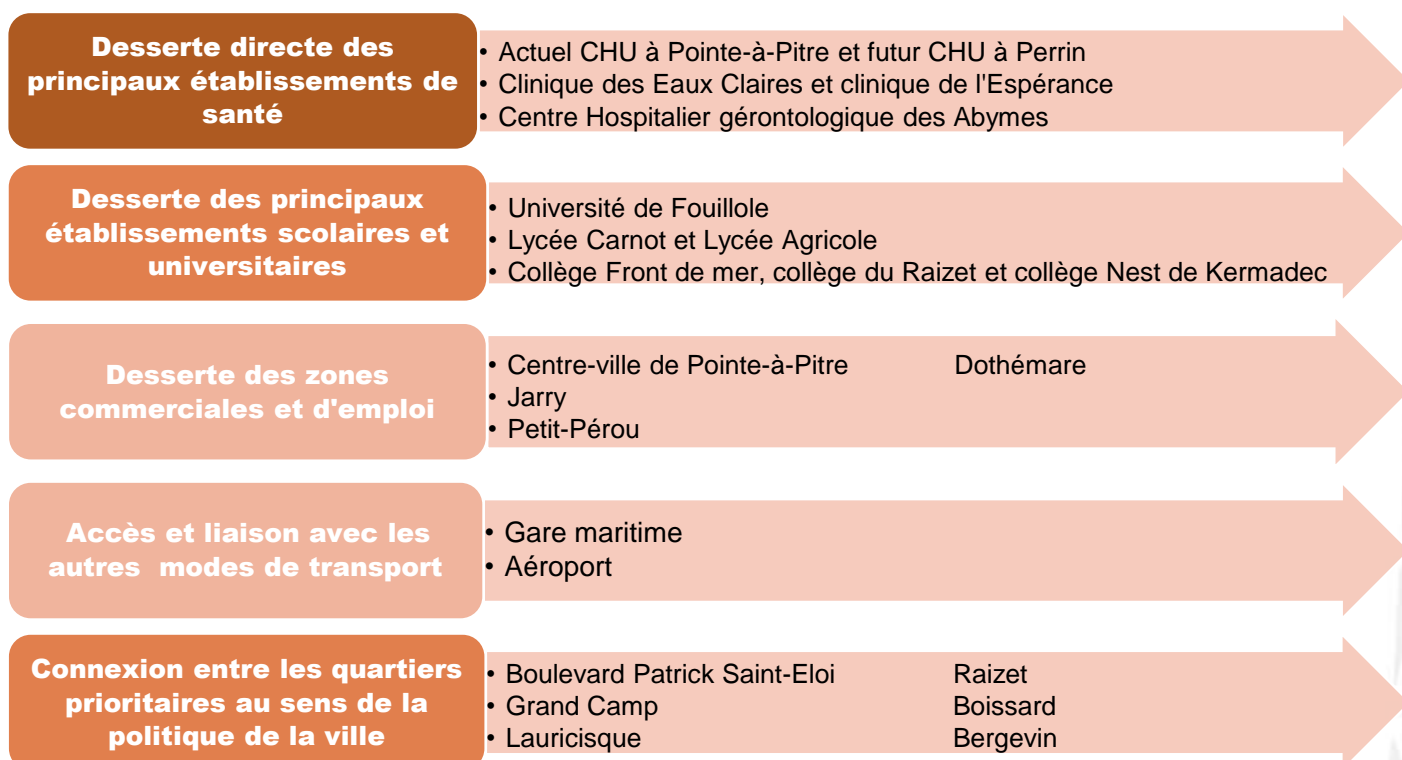


Figure 7 : Tracé des trois lignes Kéti (Source : Egis)

5.4.2 - Une desserte des principaux pôles générateurs

Kéti desservira les **principaux pôles générateurs** de l'archipel (zones denses, zones d'activités de commerces, équipements stratégiques, établissements secondaires) en direct, ou en connexion via le réseau de transports en commun restructuré.

Kéti desservira également des **secteurs plus ruraux** par des **lignes en rabattement** et la mise en service de **parcs relais (P+R)**.



5.4.3 - Un haut niveau de service

L'offre proposée sur les sections des lignes Kéti correspond à une fréquence de **10 minutes en heure de pointe** sur chacune des trois lignes Kéti.

L'amplitude prévue est la suivante pour les lignes armatures et structurantes : **5h – 21h**.

Un service continu sera assuré du **lundi au samedi**, avec une **adaptation de la fréquence le dimanche et les jours fériés**. Le niveau d'offre sera maintenu en petites vacances scolaires, et réduit en juillet / août (sur cinq semaines).

Concernant le **réseau régional**, l'offre proposée sur les sections des lignes Kéti correspond à une fréquence de :

- **20 minutes en heure de pointe entre Pointe-à-Pitre (Bergevin) et Les Abymes**. Sur cette section, les lignes emprunteront le site propre sur la RN 5 et le boulevard Légitimus ;

- **30 minutes en heure de pointe entre Versailles (Petit-Bourg) et Jabrun (Baie-Mahault).** Sur cette section, les lignes emprunteront le site propre sur la RN 1 :
 - Avec une amplitude pour les lignes armatures et structurantes de 5h – 21h ;
 - Un service du lundi au dimanche, avec une réduction le samedi et le dimanche ;
 - Et un maintien du niveau d’offre en vacances scolaires.

5.4.4 - Un renforcement de l’information voyageur

Afin d’améliorer l’expérience du voyageur, un système d’**information en temps réel** sera mis en place. **Le temps d’attente** avant l’arrivée du bus sera indiqué en station et le matériel roulant sera équipé de l’**affichage embarqué**. Grâce à une **application mobile**, le voyageur pourra savoir en temps réel quand son bus arrivera à sa station avant d’être sur place.



Afin que le plus grand nombre de voyageurs puisse bénéficier des services de cette application, elle sera disponible sur les **téléphones Android et Apple**.

5.4.5 - Des stations plus confortables

Les stations seront repensées pour **garantir le confort des voyageurs**. Pour chaque sens de circulation, une station comprendra, a minima : un abri, des bancs (hors et sous abris), des appuis ischiatiques (hors abris), une poubelle, un totem d’identification avec un visuel du lieu ou du quartier, et un Système d’Information Voyageur.

5.4.6 - Un matériel roulant innovant répondant aux enjeux environnementaux

La restructuration du réseau nécessite à terme **l’acquisition de nouveaux véhicules, 20 bus articulés**.

Actuellement le parc est composé quasi exclusivement de véhicules thermiques dont une grande partie de « Euro 6 » (78 %) sur le réseau KARU’LIS.

L’évolution vers une motorisation décarbonée est en cours d’études au regard de la complexité du contexte territorial où l’électricité est principalement produite à partir d’énergie fossiles et en raison de l’absence de réseau de gaz. Cette situation amène la Guadeloupe à étudier des solutions comme la production d’une ressource énergétique renouvelable visant à avitailler le parc de bus comme avec la production de **bioGNV ou d’hydrogène** ou encore à exploiter la ressource électrique qui sera décarbonée à partir de 2030 en assurant une meilleure viabilité de la batterie en milieu tropical.

Au regard de la difficulté à maîtriser une solution pérenne en termes d’exploitation et de coût, il est envisagé, dans un premier temps, **l’utilisation des véhicules existants, soit des autobus thermiques « Euro 6 Diesel » de 12 mètres (90 places)**.

Toutefois, au regard des études menées en lien avec l’ADEME, de nouvelles solutions pourront être mises en place pour répondre aux enjeux spécifiques de la Guadeloupe.

5.5 - L'organisation de l'intermodalité

Les PEM seront des lieux de correspondance entre plusieurs modes de transport. Ils pourront connecter le réseau de bus urbains, le réseau de cars interurbains de la Région, le transport maritime, le transport aérien, les déplacements en voiture particulière, covoiturage et taxi, ainsi que les modes actifs de déplacement (vélo, marche à pied). En fonction des usages prévus, ils pourront être équipés de :

- Quais pour les bus et cars ;
- Places de parking, covoiturage, taxis et dépose minute ;
- Stationnements vélos sécurisés avec station de gonflage ;
- Station vélos libre-service ;
- Bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- Un espace d'attente confortable et abrité ;
- Une desserte par des itinéraires cyclables et piétons associés à une accessibilité garantie aux personnes à mobilité réduite ;
- Services de proximité comme des sanitaires, un bureau d'information, des casiers connectés, de la restauration rapide en fonction de l'espace disponible ;
- Des supports d'information statiques et numériques, et services de billetterie associés.

Les pôles d'échanges et parcs relais, au-delà de leur fonctionnalité première de transport, seront conçus comme de véritables lieux de vie : insertion urbaine, présence de commerces, de services dans le parc-relais ou à proximité. Il s'agit de mettre en place des lieux attractifs où les usagers en correspondance pourront optimiser leur temps d'attente et réduire leur volume de déplacement.



5.5.1 - Le Raizet

Le PEM du Raizet sera organisé de la manière suivante :

- **Station TCSP pour BHNS urbains avec quais bilatéraux.**
- **PEM organisé à l'est de la voirie principale avec :**
 - **Dépose-minute** avec contrôle d'accès (env. 10 places dont PMR)
 - 2 emplacements avec **borne de recharge**
 - Bande de **taxis**
 - **Halle centrale de services** (billetterie et information réseau, sanitaires, parc vélos particuliers et libre-service...)
 - **Espaces d'attente** paysagers
 - **Cheminements piétons** accessibles
- **Connexion piétonne** directe avec la future ZAE aéroportuaire, le quartier du Raizet et le CREPS.
- **Connexion du PEM avec les voies principales** existantes et la voie aéroportuaire.
- « **Site propre** » ponctuel en insertion et sortie de station pour fluidifier le trafic.
- **Traitement paysager de qualité** intégrant le giratoire et la gestion in situ des eaux pluviales.

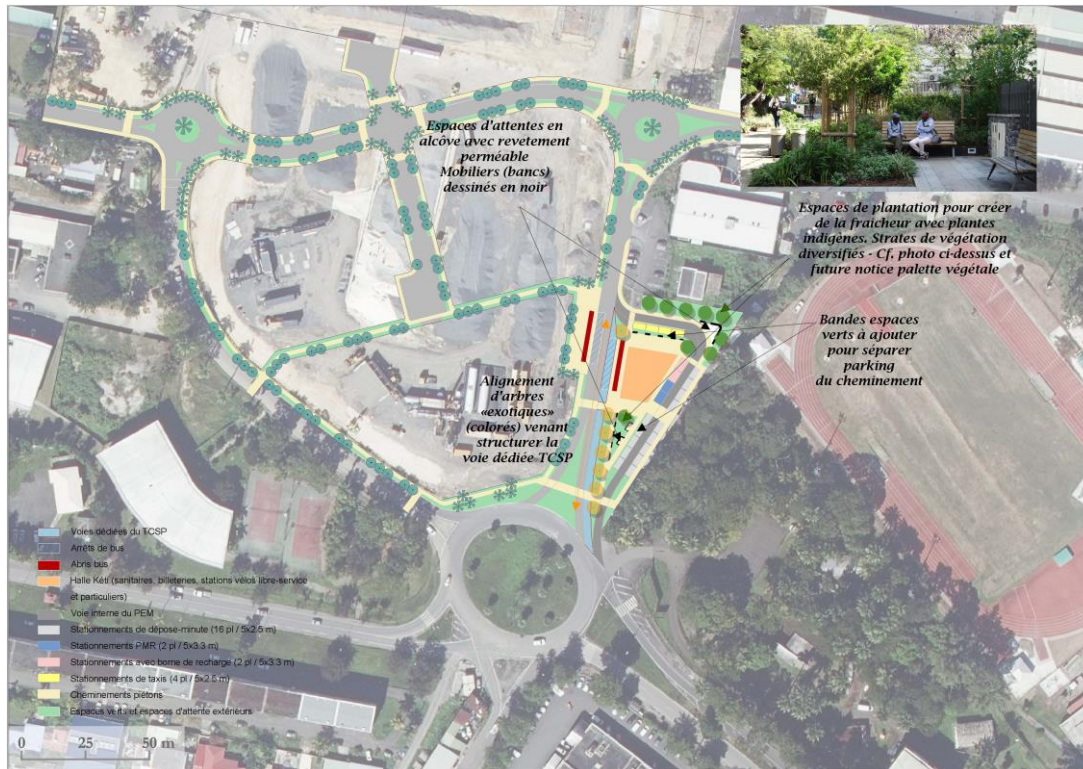


Figure 8 : Schéma d'intention fonctionnel du PEM de Raizet

5.5.2 - Gourdeliane

Le PEM de Gourdeliane comportera les aménagements suivants :

- **Station TCSP pour cars interurbains avec quais bilatéraux** de part et d'autre de la Nationale 2.
- **Station TCSP terminus et départ pour BHNS urbains** avec un seul quai à proximité immédiate du PEM.
- **PEM organisé au sud de la RN2** avec :
 - **Passerelle pour piétons + vélos** avec rampes et ascenseurs
 - **Parking relais de 200 places maximum** sans contrôle d'accès
 - **Zone de stockage pour 4 bus** du TCSP
 - Bande de **dépose-minute**
 - Bande de **taxis**
 - **Halle centrale de services** (billetterie, sanitaires, vélos particuliers et libre-service...)
 - **Espaces d'attente paysagers**
 - Cheminements piétons accessibles
 - **Connexion piétonne et vélos avec C.C. Destreland, quartier Belcourt, Convenance et Morne Bernard.**
- **« Site propre » ponctuel** en sortie de station pour fluidifier le trafic sur la RN2.
- **Traitement paysager** de qualité intégrant les espaces interstitiels et la gestion in situ des eaux pluviales.



Figure 9 : Schéma d'intention fonctionnel du PEM de Gourdeliane

5.5.3 - Versailles

Le PEM du Versailles sera organisé de la manière suivante :

- **Station TCSP pour cars interurbains avec quais bilatéraux** de part et d'autre des voies de desserte de la zone et non de la Nationale 1.
- PEM organisé sur le grand délaissé à l'est du quartier de Versailles en bordure de l'échangeur de la RN1 avec :
 - **Parking relais d'environ 50 places** avec contrôle d'accès
 - Bande de **dépose-minute**
 - Bande de **taxis**
 - **Halle centrale de services** (billetterie, sanitaires, vélos particuliers et libre-service...)
 - **Espaces d'attente** paysagers
 - **Cheminements piétons** accessibles incluant ponctuellement des rampes de franchissement
 - **Connexion piétonne et cyclable** avec le quartier de Versailles et les roulottes commerçantes.
- **Traitement paysager** de qualité intégrant les espaces interstitiels et la gestion in situ des eaux pluviales, tout en mettant en scène le Grand Paysage.

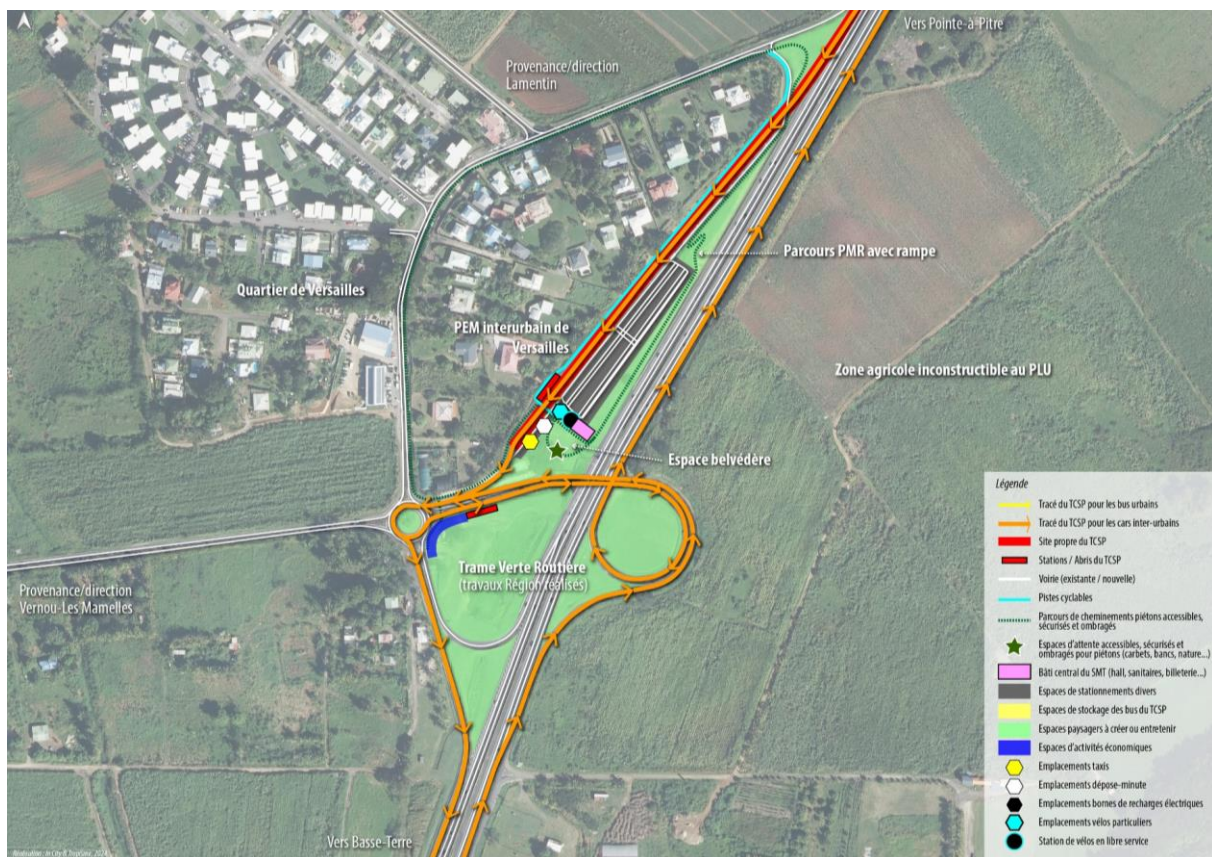


Figure 10 : Schéma d'intention fonctionnel du PEM de Versailles

5.5.4 - Bergevin

Le PEM de Bergevin comportera les aménagements suivants :

- **Le carrefour Bd Chanzy/Bd Général de Gaulle** réaménagé avec des feux et une priorité donnée aux bus ;
- **Une station Kéti** en axial du Boulevard Chanzy/Faidherbe, à l'est du carrefour ;
- **La gare routière** dédiée aux cars interurbains repensée ;
- **Un espace de stockage et régulation** pour les bus Kéti de la ligne K3 en terminus ;
- **Un dépose minute et une tête de taxis** ;
- Des **cheminements piétons et cyclables** accessibles, sécurisés, ombragés et agréables permettant d'accéder aux quartiers alentours, à la promenade de bord de mer du Bd de l'Amitié des Peuples de la Caraïbe, au terminal de croisières, et au centre-ville historique de Pointe-à-Pitre ;
- Une station **vélos libre-service** et particuliers au niveau de la Place des Dissidents arborée ;
- Un espace de **stationnement sécurisé pour les vélos** particuliers ;
- Une **Halle centrale de services** sous forme de « Hub mobilités » avec une signature architecturale, comprenant :
 - **Sanitaires,**
 - **Espace d'attente abrité,**
 - **Billetterie SMT et compagnies maritimes,**
 - **Information voyageur en temps réel** pour le transport urbain, interurbain, maritime et aérien,
 - **Des espaces commerciaux** (principe à confirmer),
 - **Des locaux de service** en lien avec l'exploitation du réseau de transport urbain et interurbain (dont un local de repos et sanitaires pour les chauffeurs et chauffeuses des bus et cars) ;
- A l'extérieur, **des espaces d'attente** paysagés ;
- **Un traitement paysager** de qualité intégrant les espaces interstitiels et la gestion in situ des eaux pluviales ;
- **Une articulation forte à terme avec le projet d'agrandissement et de réaménagement de la gare Maritime par le Grand Port Maritime de Guadeloupe**, avec notamment une circulation piétonne repensée via la mise en place d'un *village de la mer* entre la Halle Kéti et la Gare Maritime.



Figure 11 : Schéma d'intention fonctionnel du PEM de Bergevin

5.6 - L'insertion du projet dans l'espace public

Le projet va générer une **modification significative du paysage urbain** grâce à l'importance de la place accordée aux modes alternatifs à la voiture particulière, mais également par le **développement urbain autour des stations** ainsi que le réaménagement des espaces publics. Ces aménagements vont permettre **d'améliorer l'image des transports en communs et des modes actifs**, nécessaire à l'attractivité de ces services.

5.6.1 - Une insertion urbaine qualitative des stations

Le développement urbain autour des stations est envisagé de plusieurs manières :

- **Le renouvellement urbain des quartiers prioritaires** (Les Abymes et Pointe-à-Pitre) qui aura pour effet de densifier la population de ces secteurs par la diminution des logements vacants
- **Le développement urbain** par des opérations d'aménagement structurantes (OAP Morne Bernard sur la commune de Baie-Mahault, ZAC de Dothémare et du Raizet sur la commune des Abymes) sur des espaces disponibles ou en mutation
- **L'implantation d'équipements structurants** à proximité des stations du projet Kéti avec notamment :

- Karukera Bay à Pointe-à-Pitre : Aménagement du front de mer pointois.
- Le futur CHU de Perrin aux Abymes, qui sera desservi par le projet (ligne K1).

5.6.2 - Réaménagement des espaces publics en lien avec le projet

Le projet Kéti prévoit un aménagement spécifique des axes traversés selon 3 secteurs types :

- Zone urbaine ;
- Zone périurbaine ;
- Voirie indépendante.

5.6.2.1 - Aménagement en zone urbaine

En **tissu urbain dense**, l'insertion privilégiée pour la plateforme réservée aux transports en commun est une **insertion axiale** (la plateforme réservée au bus se trouve au centre des boulevards). Les fonctionnalités existantes de « façade à façade » sur les voiries empruntées (voies pour la voiture particulière, voies cyclables et piétonnes, arbres, etc.) seront maintenues au maximum, tout en **minimisant les acquisitions foncières et l'imperméabilisation des sols**, avec une recherche de **réduction de la place allouée à la voiture particulière dans l'espace public**. Les voiries peu larges pourront faire l'objet de déviation de certains sens de circulation automobile.

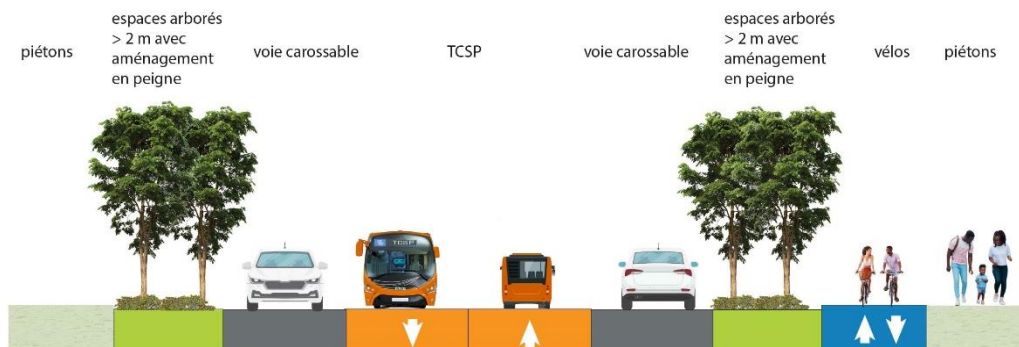


Figure 12 : Coupe type – Insertion Boulevard urbain (Source : Egis)

L'objectif est de caractériser les **carrefours par une teinte claire et une surélévation ponctuelle** pour les voitures ce qui permettra d'assurer le ralentissement des véhicules et ainsi de **renforcer la sécurité des usagers**.

D'autres **principes d'aménagement** ont été établis :

- Les **alignements d'arbres existants seront préservés** et valorisés et de **nouveaux alignements seront introduits**
- Les débouchés sur les boulevards seront en majorité **sans cisaillement du boulevard central**, hormis dans les cas exceptionnels qui seront déterminé grâce aux résultats du plan de circulation qui en cours de réalisation
- Concernant les **traversées piétonnes**, elles seront matérialisées par un **aménagement des sols distincts du revêtement des chaussées**
- Les **pistes cyclables** seront systématiquement **connectées avec les autres grands axes**
- Le terre-plein central sera retiré afin de répercuter l'emprise sur les voies douces ainsi plus larges et sur les bandes plantées

Sur certains boulevards de Pointe-à-Pitre l'aménagement sera réalisé un modèle équivalent à ce qui a été fait à La Réunion :



Figure 13 : TCSP CIVIS – La Réunion (Saint-Benoît / Bras Panon)

Les insertions de Kéti seront au plus près des réalités du terrain :

- Insertion du parcours du TCSP en **prenant en compte les accès, les liaisons et les besoins des habitants.**
- Les traversées de carrefour seront consolidées à l'aune de l'étude de déplacements en cours de réalisation.
- Prise en compte des besoins spécifiques (stationnement, PMR, taxis, livraison...).
- Anticipation sur les **parcours cyclables de la ville.**
- **Qualification paysagère** systématique sur l'intégralité du parcours de Kéti.
- La variabilité des sections traversées est prise en compte et permettra **d'adapter les ambiances en fonction des emprises disponibles.**



Figure 14 : Perspective d'insertion - Centre-Ville de Pointe-à-Pitre (Source : EGIS)

La **présence de l'arbre a été renforcée** à la demande des élus de la Ville qui souhaitent davantage d'authenticité de la palette végétale et offrir à la population un plus grand agrément : ombre, paysage de qualité, adaptation selon les lieux.

Les **alignements d'arbres** existants seront préservés et valorisés, à condition qu'ils favorisent **l'ombrage des cheminements piétons**. Ils seront également adaptés aux nécessités de dégagements des points de vue sur les lieux, bâtiments, monuments dont il est souhaité une valorisation.



Figure 15 : Perspective d'insertion - Centre-ville de Point-à-Pitre (Source : EGIS)

5.6.2.2 - Aménagement en zone périurbaine et sur routes nationales

En **tissu périurbain**, il est prévu d'insérer le projet **sur les voies rapides** en entrée d'agglomération. Il s'agira de créer des **Voies Réservées aux véhicules de Transports Collectifs (VRTC)**, en lieu et place des bandes d'arrêt d'urgence.

Sur la RN4, il est prévu d'insérer le projet sous forme **d'une voie réservée aux transports en commun, réversible** : circulation dans un sens le matin, dans l'autre le soir de manière à limiter la consommation foncière, tout en répondant au caractère pendulaire marqué de la circulation routière sur ces axes.

L'insertion de la plateforme TCSP permet ainsi de séparer les flux : d'une part la route nationale et ses voies automobiles, d'autre part l'insertion de la plateforme TCSP.

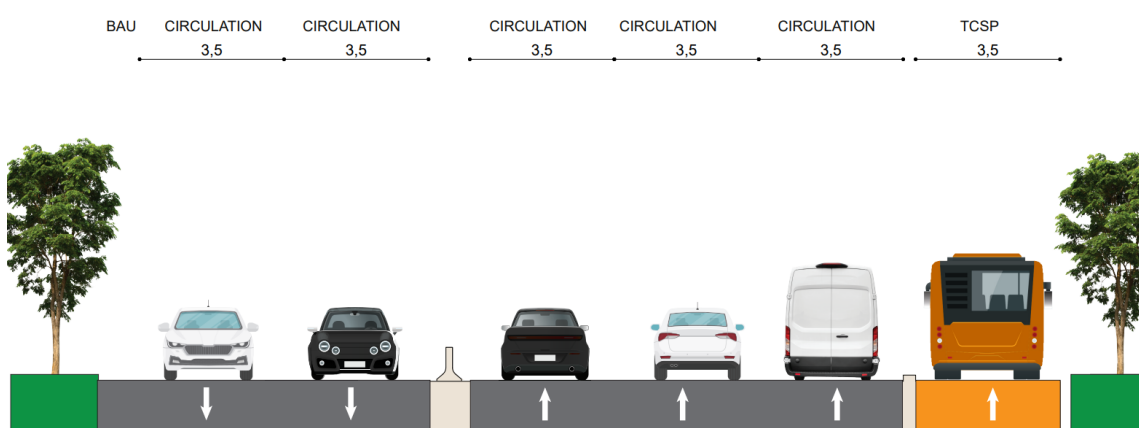


Figure 16 : Coupe type - Insertion VRTC (Source : Egis)



Figure 17 : Perspective d'insertion – VRTC (Source : Egis)

6 - IMPACTS PRÉVISIBLES DU PROJET

La conception du projet s'inscrit dans une **démarche ERC** (Eviter/Réduire/Compenser).

La démarche ERC est un principe qui vise à limiter autant que possible les incidences négatives d'un projet sur l'environnement.

Elle consiste à proposer des **mesures en faveur de l'environnement** qui privilégient en premier lieu l'évitement de l'impact, en deuxième intention sa réduction et en dernier recours sa compensation.

Cette démarche se traduit notamment au travers de **l'Etude d'Impact actuellement en cours de réalisation**. Cette étude a pour objectif **d'évaluer les enjeux environnementaux** du territoire traversé par le projet, **d'évaluer les incidences potentielles** du projet et de **définir des mesures** pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.

A ce stade des études, les principaux enjeux et impacts prévisionnels du projet sont décrits ci-après.

6.1 - Le climat

Le transport routier représente 25 % des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de la Guadeloupe.

En favorisant le report modal vers les transports en commun, le **projet Kéti permettra de réduire l'utilisation de la voiture personnelle et donc de diminuer les émissions de GES** et d'améliorer la qualité de l'air sur l'Agglomération Centre.

A terme, le projet a pour objectif d'introduire un **matériel roulant novateur** qui permettra de renforcer la diminution des émissions de gaz à effets de serre (bus à hydrogène, bioGNV, ...).

Le projet entrainera ainsi une diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre.

Le projet permettra également de lutter contre les îlots de chaleur, en renforçant la présence de la **nature** massifiée sur les secteurs très minéraux, en **optimisant l'organisation spatiale** des aménagements et en privilégiant la mise en place de **revêtements clairs**.

6.2 - Les milieux naturels

Un état des lieux détaillé est en cours afin d'identifier, localiser et évaluer les enjeux écologiques présents dans le secteur du projet.

Le projet sera conçu de manière à éviter au maximum les zones à fort enjeu identifiées (adaptation du tracé, réduction des emprises du projet etc...).

Les mesures suivantes sont notamment intégrées à la conception du projet :

- **Maintien de la végétation et végétalisation des espaces publics** dans le cadre du projet : la conservation des alignements d'arbres existants est systématiquement recherchée et de nouveaux alignements seront créés ;

- **Compensation des espaces naturels impactés** : En cas de défrichement ou d'abattage d'arbres rendu nécessaire par le projet, les surfaces impactées seront compensées (plantation d'arbres, opérations de restauration écologique sur des zones dégradées etc...).

6.3 - Les eaux

Le tracé du projet traverse plusieurs cours d'eau et fossés. En cas de mise en œuvre d'ouvrage de franchissement ou de redimensionnement des ouvrages existants, **les ouvrages créés seront conçus de manière à garantir la transparence hydraulique et maintenir les continuités écologiques.**

Des mesures visant à **limiter l'imperméabilisation des sols** seront également mises en œuvre : recherche de matériaux semi-imperméables pour certaines structures de chaussées (voies cyclables, zone de stationnement sur le dépôt bus...).

6.4 - Les risques naturels

Le tracé du projet traverse des zones exposées à des aléas naturels donnant lieu à un zonage réglementaire au titre des PPRN.

Le projet respectera les prescriptions réglementaires des règlements des zones traversées. En cas de remblais en zone inondable, le volume de remblais susceptible de faire obstacle à la crue sera compensé par la création de zones de déblais.

6.5 - Le paysage et le patrimoine

Le tracé du projet traverse des zones identifiées comme « **à forte sensibilité archéologique** ». L'avis des services de la Direction des Affaires Culturelles (DAC) sera sollicité dans le cadre du projet. Des opérations d'archéologie préventive pourront être mises en œuvre le cas échéant.

Le projet traverse également des zones couvertes par des **périmètres de protection de monuments historiques.**

Afin de limiter son impact sur le patrimoine et le paysage, **le projet intégrera des mesures d'intégration paysagère** (plantations d'arbres et de haies, uniformité architecturale des aménagements, utilisation de matériaux durables etc...).

6.6 - Milieu humain

En phase d'exploitation, le projet aura un **impact positif sur les déplacements** :

- **Réduction des inégalités sociales** : en permettant à tous de se déplacer, grâce à la mise en place d'un dispositif de transport moderne et performant (accessibilité PMR, personnes en précarité sociale, desserte des quartiers politique de la Ville, etc.).
- **Décongestion du trafic routier** : en améliorant le niveau de service des bus urbains et ainsi en favorisant le report modal vers les transports en commun.
- **Développement du territoire** : en améliorant la desserte des pôles générateurs et équipements stratégiques.

7 - LES MISES EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME PREVUES

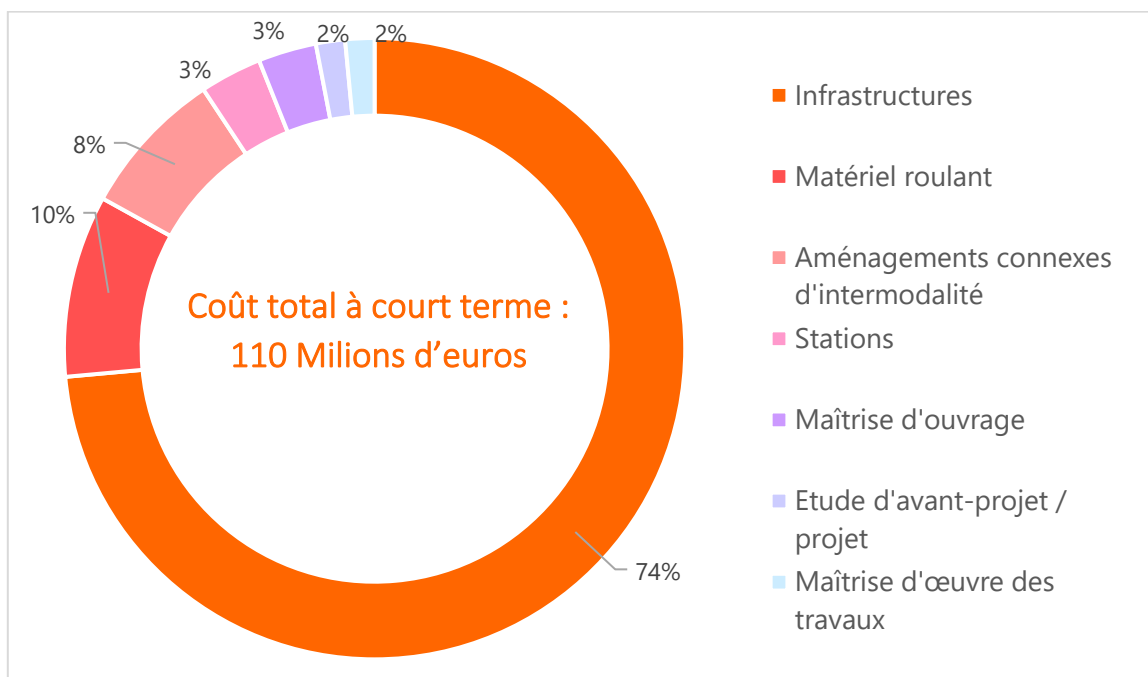
A compléter

8 - LES COÛTS ET FINANCEMENT DU PROJET

Le coût global du projet à long terme est estimé à 360 M€ HT.

A ce stade des études, le coût de la première phase du projet (court terme) est estimé à 110 M€ HT, (dont 10 M€ pour le matériel roulant).

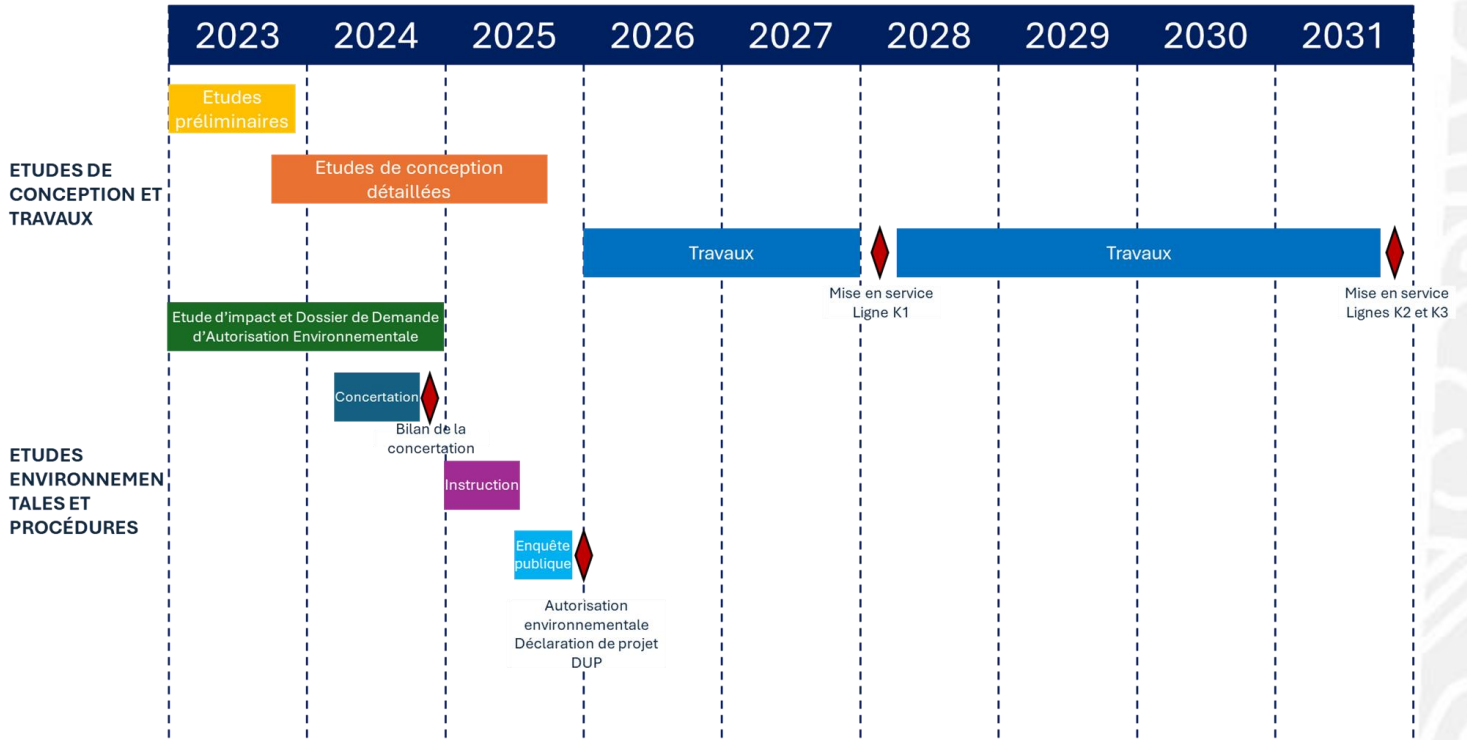
Ce coût intègre les études de conception, la maîtrise d'œuvre des travaux, les dévoiements de réseau, les travaux d'infrastructures, les aménagements connexes d'intermodalité, les stations et le matériel roulant.



Le travail partenarial a permis d'établir un **plan de financement** du projet établi sur des participations correspondant à des tronçons de projet spécifiques.

Les tronçons sous maîtrise d'ouvrage de la Région Guadeloupe bénéficieront des **subventions FEDER** et les tronçons sous maîtrise d'ouvrage SMT seront en partie financés par la **subvention obtenue à l'Appel à Projet**.

9 - LE CALENDRIER DU PROJET



Envoyé en préfecture le 19/07/2024

Reçu en préfecture le 19/07/2024

Publié le 19/07/2024

ID : 971-259710218-20240711-DEL_19_07_2024-DE

Berger
Levrault



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

CONTACT