

BILAN DE LA CONCERTATION

5 août 2024 - 20 septembre 2024



LE RÉSEAU DE TRANSPORTS
EN COMMUN À HAUT NIVEAU
DE SERVICE DE GUADELOUPE





SOMMAIRE

Rappel du projet p.4

- 1.1 Un projet d'envergure pour offrir à la population une alternative pour ses déplacements p.5
- 1.2 Les ambitions du projet kéti p.5
- 1.3 Le projet kéti en bref p.6
- 1.4 Une gouvernance large et partenariale p.7
- 1.5 Les coûts et financement du projet p.8
- 1.6 Le calendrier du projet p.9

Déroulement de la concertation publique p.10

- 2.1 Information du public p.11
- 2.2 Participation du public p.18
- 2.3 Réunions publiques p.19

Analyse des contributions p.20

- 3.1 Bilan quantitatif : Les chiffres clefs de la concertation p.21
- 3.2 Bilan qualitatif : analyse des contributions par thématique p.24

Les principaux enseignements de la concertation p.36

Les suites de la concertation p.38

Annexes p.40

- 6.1 Délibération du conseil syndical du SMT définissant les modalités de la concertation p.41
- 6.2 Avis de concertation p.50
- 6.3 Campagne de communication : Articles et publications p.51
- 6.4 Support de présentation des réunions publiques p.57
- 6.5 Compte-rendu des réunions publiques p.74

1

Rappel du projet

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) et la Région se sont engagés, avec leurs partenaires, dans un vaste **projet de développement du réseau de transport urbain et interubain**.

L'ambition du projet : 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'hyper-concentration 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



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.



Offrir une alternative à l'usage de la voiture individuelle qui soit économique et performante



Proposer un service de 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.



Participer à l'échelle de la Guadeloupe aux objectifs de lutte contre le réchauffement climatique et limiter localement les pollutions générées par la circulation automobile



Favoriser l'intermodalité en interconnectant ce nouveau réseau à la fois au réseau de bus et cars existants, et 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. Il permettra aux habitants de se déplacer plus facilement sur le territoire en limitant le recours à l'usage de la voiture individuelle, au profit de l'usage des transports collectifs, du vélo ou encore de la marche à pied.



1.3 LE PROJET KÉTI EN BREF

- **3 lignes de BHNS** (Bus à Haut Niveau de Service)
- **17 km de voiries dédiées** à court terme, **45 km** à long terme.
- **4 Pôles d'Echange Multimodaux** à court terme, **7 PEM** à long terme
- 1 bus **toutes les 10 minutes** dès **5h et jusqu'à 21h**
- **Desserte des grands équipements**, du centre-ville, des quartiers prioritaires et des principales zones d'emploi
- **Temps de parcours réduit** et une fiabilité élevée
- De **l'information en temps réel**
- Des **itinéraires piétons et cyclables** repensés
- Un **espace urbain rénové**
- Une **conception paysagère et urbaine** cohérente

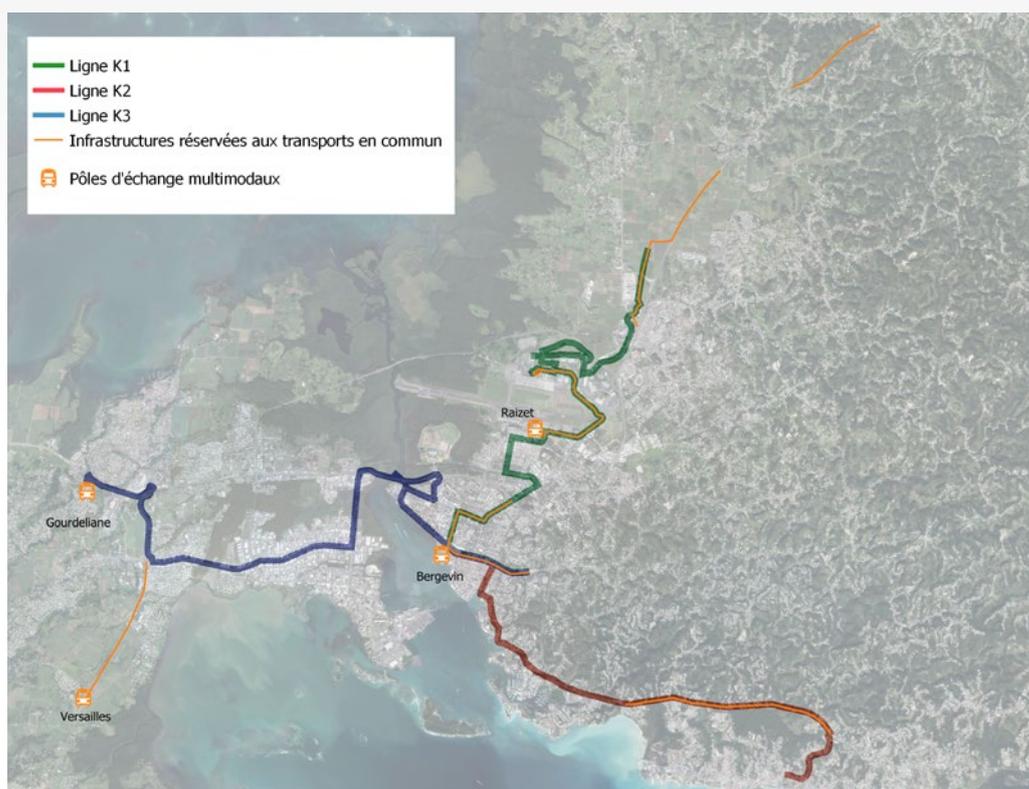


Figure 1 : Tracé des trois lignes kéti (Source : Egis)

UN PROJET EN 2 PHASES

À court terme (horizon 2032), les trois lignes structurantes bénéficieront de 17km de voiries dédiées, et circuleront dans la circulation générale entre les tronçons aménagés.



À long terme (horizon 2040), les trois lignes bénéficieront d'aménagements de bout à bout, avec un linéaire de voies aménagées de l'ordre de 45 km.

1.4 UNE GOUVERNANCE LARGE ET PARTENARIALE

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 la Région Guadeloupe, et leurs partenaires :

- **La Région Guadeloupe**, en tant que Chef de file de la mobilité, autorité organisatrice de la mobilité régionale, et autorité de gestion du FEDER. C'est elle qui porte la maîtrise d'ouvrage sur les voies structurantes d'agglomération et notamment en dehors du ressort territorial du SMT au titre de ses compétences de gestionnaire de voirie ;
- **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, des espaces publics, et de la rénovation urbaine ;
- **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 : Communauté d'Agglomération Nord Basse-Terre (**CANBT**), Communauté d'Agglomération Nord Grande-Terre (**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**, via le Comité des Partenaires du SMT ;

- **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 institutionnelle a permis de définir :

- **Le principe du tracé du réseau de bus à haut niveau de service** ainsi que le positionnement des **PEM** (Pôles d'Echange Multimodaux) de façon la plus pertinente au regard des enjeux territoriaux à court et long terme ;
- Le fonctionnement de la **maîtrise d'ouvrage du projet et de son portage** ;
- Son **plan de financement**.

La mise en œuvre de ce projet schéma unique de mobilité de 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 la voiture individuelle et en particulier à l'autosolisme (usage de la voiture par le conducteur seul) 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.



1.5 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 111 M€ HT**, (dont 11 M€ pour le matériel roulant).

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

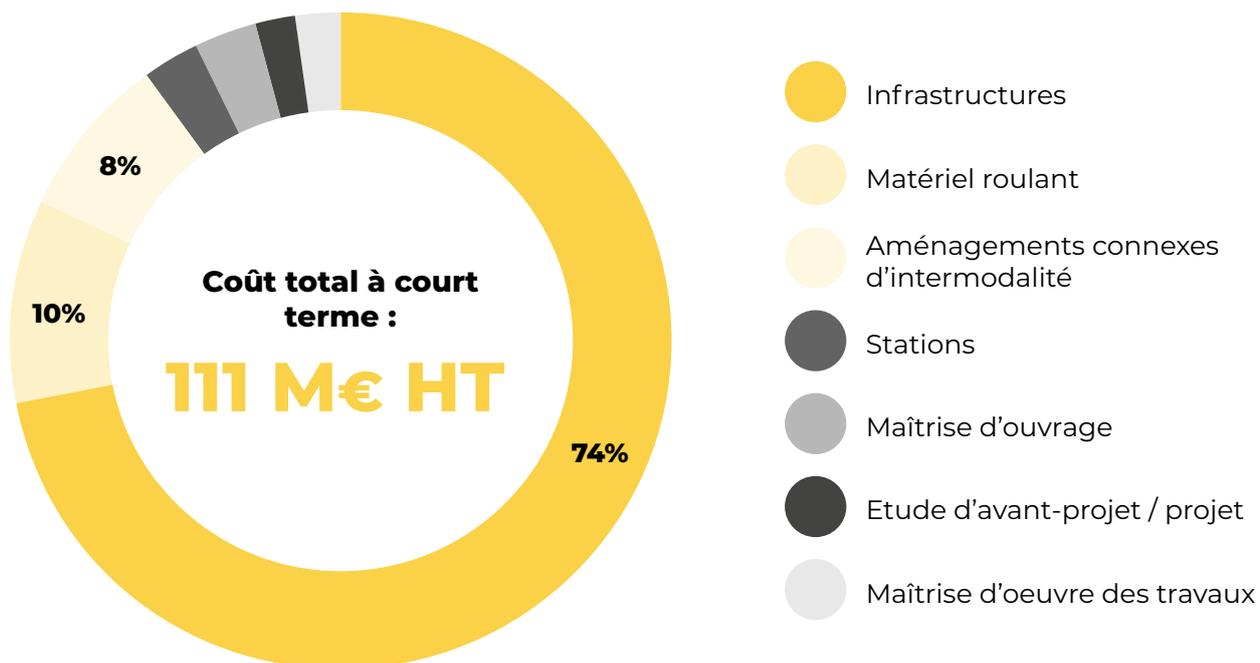


Figure 2 : Répartition des coûts du projet

Le travail partenarial a permis d'établir un plan de financement du projet constitué de financements :

- Région & SMT,
- Autres partenaires, sur les tronçons les concernant spécifiquement,
- Etat via la subvention Appel A Projet 2021,
- Europe via une subvention FEDER.



1.6 LE CALENDRIER DU PROJET

À l'issue de la concertation, les études techniques et réglementaires vont se poursuivre en intégrant les enseignements du bilan de la concertation.

Une nouvelle phase de participation du public sera réalisée lors de l'enquête publique qui se déroulera en 2025. Elle consistera à présenter en détail le projet au public (caractéristiques techniques, impacts environnementaux et mesures). Pendant toute la durée de l'enquête, chacun pourra, s'il le souhaite, prendre connaissance du dossier et formuler des observations. Le commissaire-enquêteur rédigera ensuite un rapport, après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête, puis rendra son avis. Il reviendra au préfet de prendre un arrêté d'autorisation et de déclaration d'utilité publique.

Le calendrier de la phase court terme du projet prévoit un démarrage des travaux à la fin de l'année **2025**. Les travaux seront réalisés en deux temps :

- **Premier temps :**
 - Voie Réservée aux Transports en Commun sur RN1,
 - ZAC de Perrin,
 - Voie de contournement et PEM de l'Aéroport,
 - Avenue Patrick Saint-Eloi - Bd Gerty-Archimède - Bd Général de Gaulle
 - PEM de Bergevin.

Cela permettra d'aboutir à la mise en service de la première ligne Perrin-Chauvel à l'horizon **2028**.
- **Second temps :** les travaux se poursuivront ensuite sur les autres sections du projet, pour aboutir à une mise en service complète des trois lignes kéti à l'horizon fin **2031**.

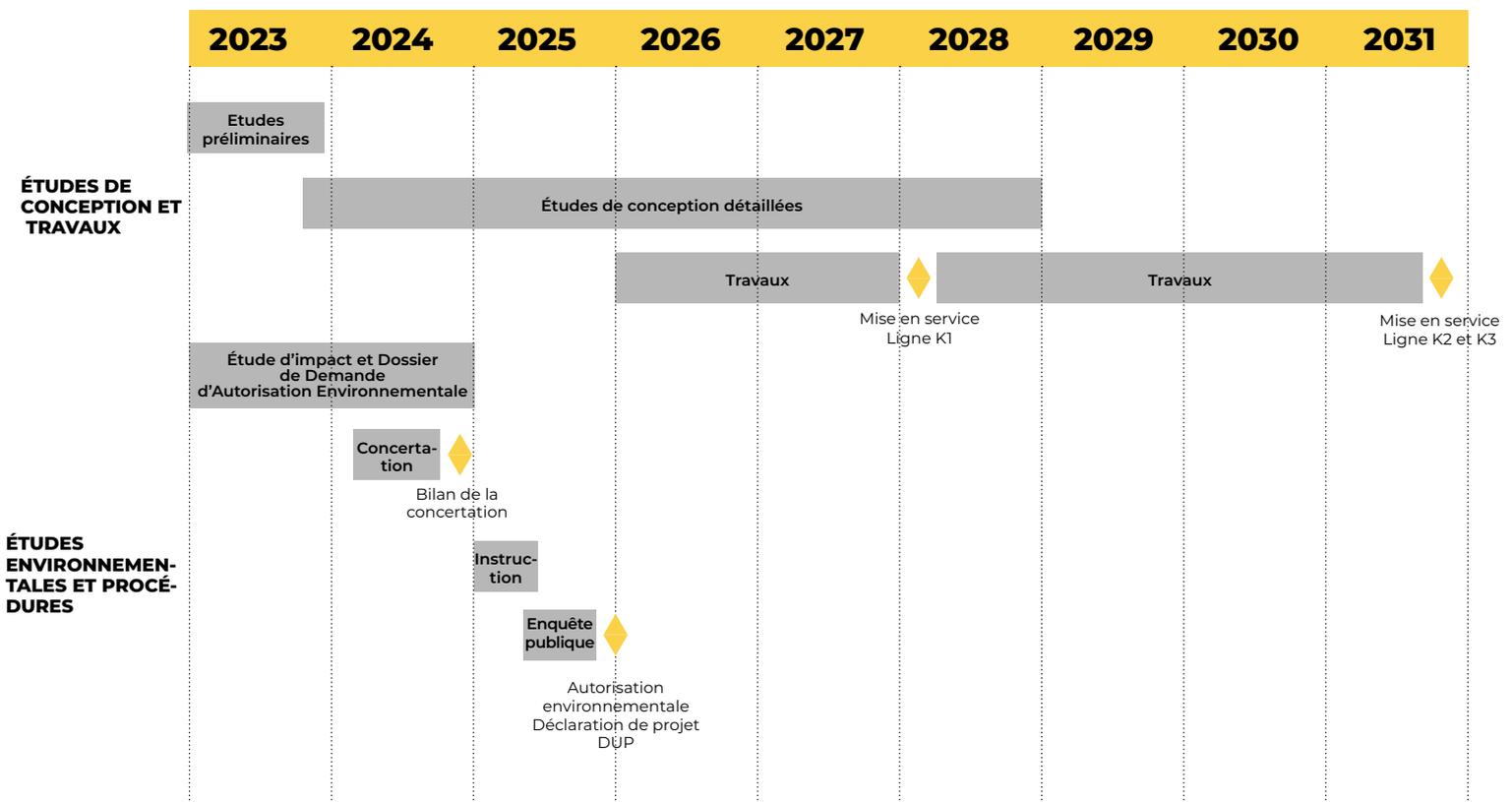


Figure 3: Calendrier du projet

2

Le **déroulement** de la

concertation

publique

Le SMT et la Région de Guadeloupe ont souhaité **associer le public**, et toutes les parties prenantes, à l'élaboration du projet kéti avant sa mise en œuvre à travers une démarche de concertation publique ayant pour objectifs 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, 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.

La concertation s'est déroulée du lundi 05 août au vendredi 20 septembre 2024. Elle a porté d'une part sur le projet kéti et d'autre part sur les évolutions des documents d'urbanisme nécessaires à la réalisation du projet.

Elle a été réalisée en application de **l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme**.

2.1 INFORMATION DU PUBLIC

Les moyens suivants ont été mis en œuvre pour informer le public sur le projet kéti et l'organisation de la concertation :

● DOSSIER DE CONCERTATION

Un **dossier de concertation** constituant le document support de la concertation a été mis à disposition du public, en format numérique sur le site internet dédié (<https://kети.karulis.com>) et en format papier dans les lieux suivants : au siège du SMT, au siège de la Région de Guadeloupe et à son antenne du Raizet, dans l'agence Karu'lis et dans les mairies concernées par le projet (Pointe-à-Pitre, les Abymes, Baie-Mahault, Petit-Bourg, Le Gosier et Morne-à-l'Eau).



Figure 4 : Couverture du dossier de concertation

● **COMMUNIQUÉS DE PRESSE ET PUBLICATIONS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX**

Des **communications** autour du projet ont été régulièrement diffusées pour une large information du public : 2 diffusions à la radio sur RCI, une diffusion à la télévision sur Canal10, 3 articles de presse imprimés dans le quotidien France Antilles et 6 publications Web sur RCI, Nouvelles Semaine et France Antilles.

Ces publications ont également été largement relayées sur les réseaux sociaux (facebook, linkedin).

Radio	Télévision	Articles de presse
 <p>11/07/2024 - Journal de 13h 09/08/2024 - Journal de 13h</p>	 <p>20/07/2024 - Journal</p>	 <p>18/07/2024 - Quotidien 09/08/2024 - Quotidien 05/09/2024 - Quotidien</p>  

Articles Web	
	<p>11/07/2024 : En projet, un nouveau réseau de transport en commun en Guadeloupe </p> <p>09/08/2024 : Projet de réseau de transports en commun Kéti, lancement de la concertation publique </p> <p>https://rci.fm/deuxiles/node/5144767</p>
	<p>12/07/2024 - KÉTI, LE NOUVEAU BÉBÉ DE KARULIS </p>
	<p>18/07/2024 - Région pointoise : un nouveau service de transport collectif verra le jour prochainement </p> <p>09/08/2024 - Kéti, le projet de réseau urbain de transports en commun en consultation </p> <p>05/09/2024 - Kéti, le projet de réseau urbain de transports en commun en consultation </p>
	<p>https://www.facebook.com/reel/837374468328644</p>



ADWORDS

DU 05 AU 25 AOUT 2024

- Clics : **11.1 k**
- Impressions : **516 k**
- CTR* : **2.16 %**

*Taux de clic

DU 05 AU 20 SEPTEMBRE 2024

- Clics : **9.96 k**
- Impressions : **1.36 M**
- CTR* : **0.73 %**

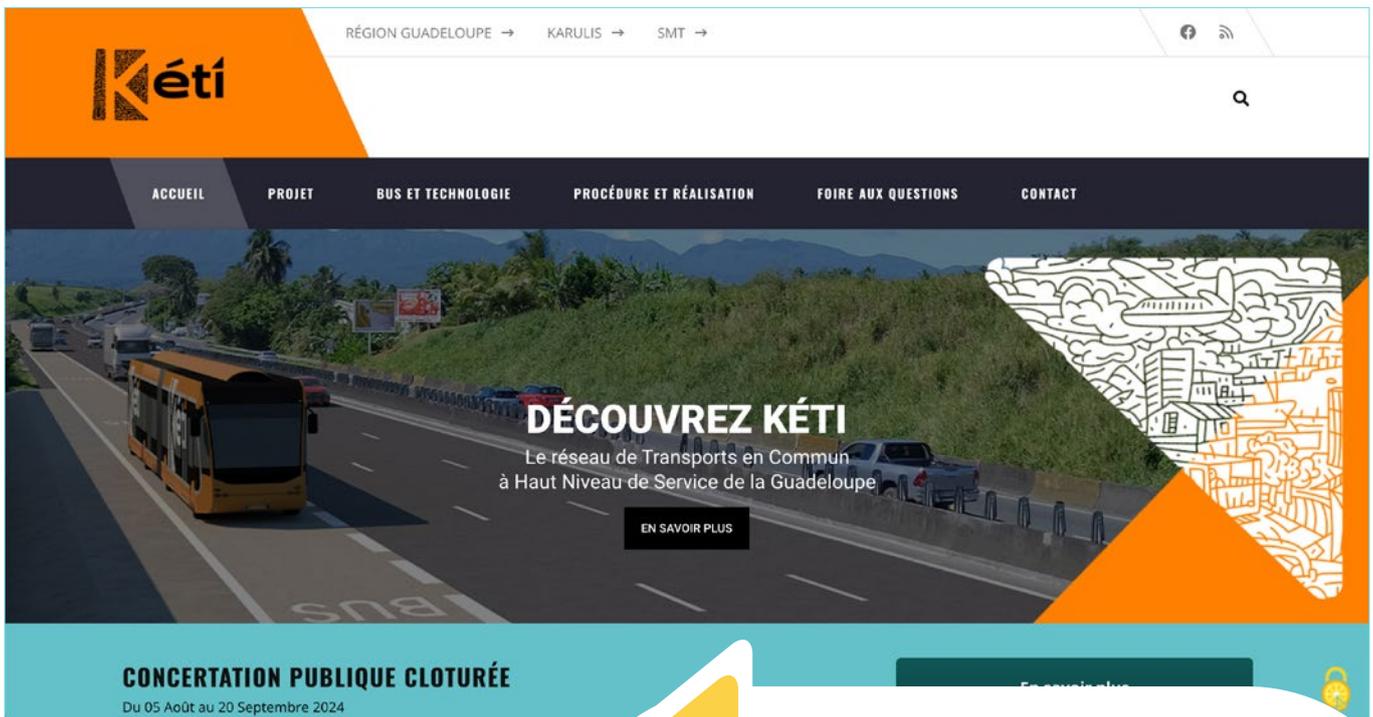


Figure 5 : Aperçu du site internet du projet



● SITE INTERNET

Un site internet dédié au projet a été créé à l'adresse suivante : **<https://keti.karulis.com>**. Ce site permet d'avoir accès à toutes les informations relatives au projet (dossier de concertation, registre en ligne, dates des réunions publiques, actualités autour du projet etc...).

SCORE DU SITE :

- Nombre de réponse à la concertation depuis le formulaire : **135**
- Fréquentation : **2K**
- Durée d'engagement : **1 minute 23**

TOP 3 DES ZONES GÉOGRAPHIQUES

- Guadeloupe
- France Hexagonale
- Martinique

TOP 3 DES PAGES VISITÉES :

- Concertation publique
- Accueil
- Procédure et réalisation



AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

PROJET KÉTI : LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE GUADELOUPE

Objet de la concertation préalable :

Le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul-de-Sac marin (SMT) et la Région Guadeloupe se sont engagés, avec leurs partenaires, dans un vaste projet de développement du réseau de transport urbain. Le projet Kéti, objet de la présente concertation, constitue le futur réseau de transport en commun à haut niveau de service de Guadeloupe. Au regard de l'ambition du projet global, sa réalisation a été phasée. La phase 1 consiste en la réalisation de 17,7 kilomètres de voies réservées, 19 stations et 4 pôles d'échange multimodaux (PEM). Durant la phase 2 (long-terme), le réseau sera complété par 28 km de voies supplémentaires et plusieurs PEM. Le projet global, porte sur l'ensemble des axes structurants de l'Agglomération Centre avec un linéaire total de 45 km et une dizaine de PEM.

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

Le SMT et la Région ont publié en date du 17/04/2024 et 23/04/2024 leur intention de réaliser le projet Kéti et d'engager une concertation. Les objectifs et modalités de cette concertation ont été précisés par délibération n°19-07-24 du 11/07/2024 du Conseil Syndical du SMT.

Durée de la concertation préalable :

La concertation se déroulera du **lundi 05 août 2024 au vendredi 20 septembre 2024** inclus.

Modalités de la concertation :

Durant cette période, un dossier de concertation comportant les principales informations relatives au projet sera consultable :

- En version papier, aux heures habituelles d'ouverture, au siège du SMT, au siège de la Région de Guadeloupe et à son antenne du Raizet, en agence Karulis et dans les mairies des communes concernées par le projet (Pointe-à-Pitre, les Abymes, Baie-Mahault, Petit-Bourg, Le Gosier et Morne-à-l'Eau)
- En version numérique, sur le site internet dédié accessible à l'adresse suivante : <https://keti.karulis.com>

Venez découvrir le projet :

Durant toute la durée de la concertation, le public aura la possibilité de :

- Via des registres papiers disponibles dans ces mêmes lieux, aux horaires habituels d'ouverture.
- Via un formulaire en ligne disponible sur le site internet dédié.

Afin d'échanger activement sur le projet, 5 réunions publiques seront organisées :

- Une réunion publique d'ouverture place de la Culture Félix Proto aux Abymes – Le 12 septembre 2024 à 17h30
- Une réunion publique – à la salle Léopold Hélène, Mairie de Gosier – Le mardi 10 septembre 2024 à 17h00
- Une réunion publique – au Palais de la Culture Félix Proto aux Abymes – Le 12 septembre 2024 à 17h30
- Une réunion publique – au PESR, Belcourt à Baie-Mahault – Le 18 septembre 2024 à 17h30
- Une réunion publique de synthèse – à la salle Georges Tarer à Pointe-à-Pitre – Le 20 septembre 2024 à 17h30

Bilan de la concertation

Une fois la concertation achevée, et après analyse des observations, le SMT publiera le **bilan de la concertation**, présentant son bilan de concertation ainsi que les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des observations du public.

Ce bilan sera accessible sur le site Internet du projet. Il sera par la suite joint au dossier d'enquête préalable à la réalisation du projet.

Lieu d'exécution du lot : Ville de Petit-Bourg
 LOT : Etanchéité
 Classification CPV : 45261420
 Lieu d'exécution du lot : Ville de Petit-Bourg
Section 6 : Informations complémentaires
 Visite obligatoire : non
 Date d'envoi du présent avis : 17 juillet 2024

NS 674/72



SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

Projet Kéti : le réseau de transport en commun à haut niveau de service de Guadeloupe

Objet de la concertation préalable :
 Le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul-de-Sac marin (SMT) et la Région Guadeloupe se sont engagés, avec leurs partenaires, dans un vaste projet de développement du réseau de transport urbain.

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

Le SMT et la Région ont publié en date du 17/04/2024 et 23/04/2024 leur intention de réaliser le projet Kéti et d'engager une concertation. Les objectifs et modalités de cette concertation ont été précisés par délibération n°19-07-24 du 11/07/2024 du Conseil Syndical du SMT.

Durée de la concertation préalable : La concertation se déroulera du **lundi 05 août 2024 au vendredi 20 septembre 2024** inclus.

Modalités de la concertation : Durant cette période, un dossier de concertation comportant les principales informations relatives au projet sera consultable :

- En version papier, aux heures habituelles d'ouverture, au siège du SMT, au siège de la Région de Guadeloupe et à son antenne du Raizet, en agence Karulis et dans les mairies des communes concernées par le projet (Pointe-à-Pitre, les Abymes, Baie-Mahault, Petit-Bourg, Le Gosier et Morne-à-l'Eau)
- En version numérique, sur le site internet dédié accessible à l'adresse suivante : <https://keti.karulis.com>

Venez découvrir le projet et donner votre avis !

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

- Via des registres papiers disponibles dans ces mêmes lieux, aux horaires habituels d'ouverture.
- Via un formulaire en ligne disponible sur le site internet dédié à l'adresse suivante : <https://keti.karulis.com>

Afin d'échanger activement sur le projet, 5 réunions publiques seront organisées :

- Une réunion publique d'ouverture, place des Martyrs de Liberté, Mairie de Pointe-à-Pitre – Le vendredi 09 août 2024 à 17h30
- Une réunion publique – à la salle Léopold Hélène, Mairie de Gosier – Le mardi 10 septembre 2024 à 17h00
- Une réunion publique – au Palais de la Culture Félix Proto aux Abymes – Le 12 septembre 2024 à 17h30
- Une réunion publique – au PESR, Belcourt à Baie-Mahault – Le 18 septembre 2024 à 17h30
- Une réunion publique de synthèse – à la salle Georges Tarer à Pointe-à-Pitre – Le 20 septembre 2024 à 17h30

Le bilan de la concertation sera accessible sur le site Internet du projet. Il sera par la suite joint au dossier d'enquête préalable à la réalisation du projet.

NS 674/75

AVIS DE CONSTITUTION

Par ASSP en date du 06/07/2024 il a été constitué une SCI dénommée : SAONA & TAÏNA IMMOBILIER
 Siège social : 34 Rue Eagle Ray 97150 SAINT-MARTIN Capital : 1000 €

● ANNONCES LÉGALES ET AFFICHAGE RÉGLEMENTAIRE
 Un avis de concertation a été publié dans des journaux locaux (annonces légales) et un affichage de cet avis a été réalisé sur les lieux de la concertation.

Figure 6 : Avis de concertation (affichage & presse)



● **DÉPLIANTS EXPLICATIFS**
 Des **dépliants** décrivant le projet et ses objectifs ont été mis à disposition du public lors des interventions publiques (Stands sur le Tour Cycliste de Guadeloupe et à l'Université de Guadeloupe, réunions publiques).



Figure 7 : Dépliants



Figure 8 : Affiches



Figure 9 : Kakémonos

● AFFICHES, KAKÉMONOS, PANNEAUX, ET CAMPAGNE D’AFFICHAGE BUS

Des affiches et kakémonos présentant le projet et informant du lancement de la concertation ont été installés dans les locaux des partenaires du projet. Une campagne d’affichage sur les bus du réseau Karu’lis a également été réalisée.



Figure 10 : Panneaux



Figure 11 : Campagne d’affichage sur les bus Karu’lis

● **STAND SUR LE TOUR CYCLISTE DE GUADELOUPE**

Afin de toucher un large public, un **stand** a été installé sur le **tour cycliste de la Guadeloupe**, le **24 août 2024 au Gosier**, le **26 août 2024 à Point-à-Pitre** et le **1^{er} septembre 2024 à Baie-Mahault**.



Figure 12 : Tour de Guadeloupe – Ville du Gosier 24/08/2024 – Ambassadeurs de la mobilité



Figure 13 : Tour de Guadeloupe – Ville du Gosier 24/08/2024

● **STAND À L'UNIVERSITÉ DE GUADELOUPE**

Un stand a été installé sur le campus de Fouillole le 05 septembre 2024.



Figure 14 : Université de Guadeloupe – Campus de Fouillole 05/09/2024



2.2 PARTICIPATION DU PUBLIC

Durant toute la durée de la concertation, le public a pu donner son avis :

- Via des **registres papiers** disponibles dans les locaux des partenaires et mairies concernées par le projet : siège du SMT, siège de la Région de Guadeloupe et à son antenne du Raizet, agence Karu'lis et mairies concernées par le projet (Pointe-à-Pitre, les Abymes, Baie-Mahault, Petit-Bourg, Le Gosier et Morne-à-l'Eau).

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



REGISTRE DE CONCERTATION PUBLIQUE

Kéti

LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN À HAUT NIVEAU DE SERVICE DE GUADELOUPE

FORMULAIRE EN LIGNE
Remplissez le formulaire en sélectionnant les thématiques concernées, vous recevrez une réponse par email.

—Veuillez choisir une option—

Société

Nom

Prénom

Téléphone

Email

Code Postal

Ville

Thématiques concernées:

- Itinéraires des lignes Kéti
- Avancée du projet
- Emplacements des services
- Information voyageur
- Calendrier du projet
- Déroulement des travaux
- Coût et financement du projet
- Concertation publique
- Solutions alternatives
- Accessibilité
- Impacts du projet
- Aménagements cyclables
- Fréquence de passage et amplitude horaire
- Aménagements connexes
- Matériel roulant
- Tarification
- Connexion avec les autres modes de transport
- Végétalisation/Paysage
- Stationnement
- Circulation routière
- Caractéristiques de l'aménagement
- Autre

Rédigez ici votre avis

SMT

REGION GUADELOUPE
Archipel d'Avenir

AGENCE KARU'LIS

Agd excellence
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

UNION EUROPÉENNE

Figure 15 : Registres papier et numérique

2.3 RÉUNIONS PUBLIQUES

5 réunions publiques ont été organisées aux dates et lieux suivants :

- Une réunion publique d'ouverture – **Mairie de Pointe-à-Pitre** – Vendredi 09 août 2024 à 17h30
- Une réunion publique – **Mairie du Gosier** – Mardi 10 septembre 2024 à 17h00.
- Une réunion publique – **Palais de la Culture Félix Proto – Les Abymes** – Jeudi 12 septembre 2024 à 17h30
- Une réunion publique – **PESR, BELCOURT – Baie-Mahault** – Mercredi 18 septembre 2024 à 17h30.
- Une réunion publique – **Salle Georges Tarer – Pointe-à-Pitre** – Vendredi 20 septembre 2024 à 17h30.



Figure 16 : Réunion publique Pointe-à-Pitre – Parvis de l'Hôtel de Ville – 09/08/2024

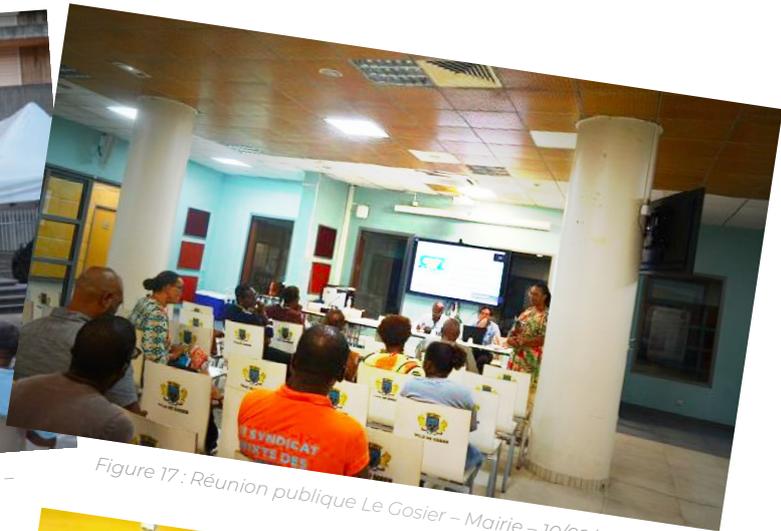


Figure 17 : Réunion publique Le Gosier – Mairie – 10/09/2024



Figure 18 : Réunion publique Les Abymes – Palais de la culture Felix Proto – 12/09/2024



Figure 19 : Réunion publique Baie-Mahault - PESR - 18/09/2024



Figure 20 : Réunion publique Pointe à Pitre – Salle Polyvalente George TARER – 20/09/2024



3

Analyse des

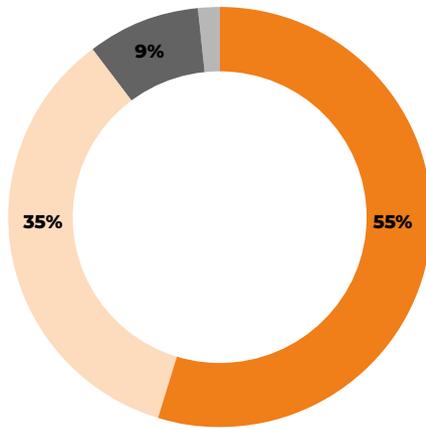


Contributions

3.1 BILAN QUANTITATIF : LES CHIFFRES CLEFS DE LA CONCERTATION

La concertation a permis de recueillir 215 contributions écrites.

3.1.1 Source des contributions



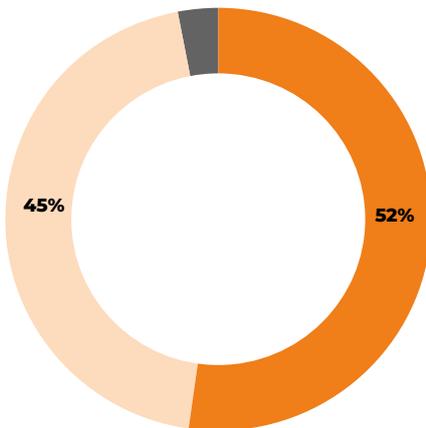
La très grande majorité des contributions ont été recueillies via le registre en ligne (54,9 %).

Les stands mis en place sur le Tour de Guadeloupe et à l'Université de Guadeloupe ont également permis de recueillir de nombreux avis (34,9 % et 8,8 % respectivement).

Les contributeurs semblent s'être néanmoins peu déplacés dans les lieux de la concertation puisque moins de 2% des contributions ont été recueillies via les registres papier mis à disposition.



3.1.2 Adhésion au projet



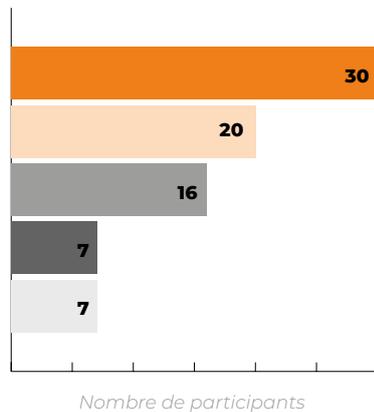
La majorité des participants se sont montrés en faveur du projet et ont clairement exprimé leur soutien (52,4 %).

La part restante des contributions n'exprimait ni soutien ni hostilité vis à vis du projet (44,8%).

Enfin, moins de 3% des participants ont clairement exprimé leur opposition au projet.



3.1.3 Participation aux réunions publiques



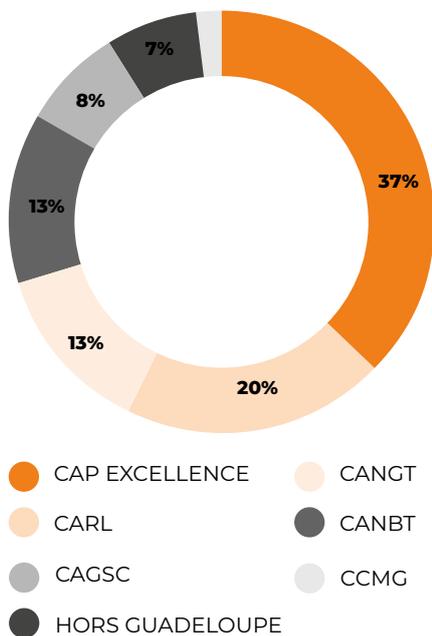
Au total, 80 personnes ont participé aux réunions publiques.

Les réunions ayant attiré le plus de participants sont celles organisées sur les communes de Pointe-à-Pitre et Baie-Mahault.

Les comptes-rendus de ces réunions sont joints en annexe du présent bilan.



3.1.4 Origine des participants*



Les habitants de Cap Excellence ont fortement participé à cette concertation puisqu'ils représentent plus d'un tiers des contributions recueillies en ligne.

On note également une importante participation de la part des habitants des Communautés d'Agglomération de la Riviera du Levant (20 %), du Nord Grande Terre (13%) et de Nord Basse Terre (13%).

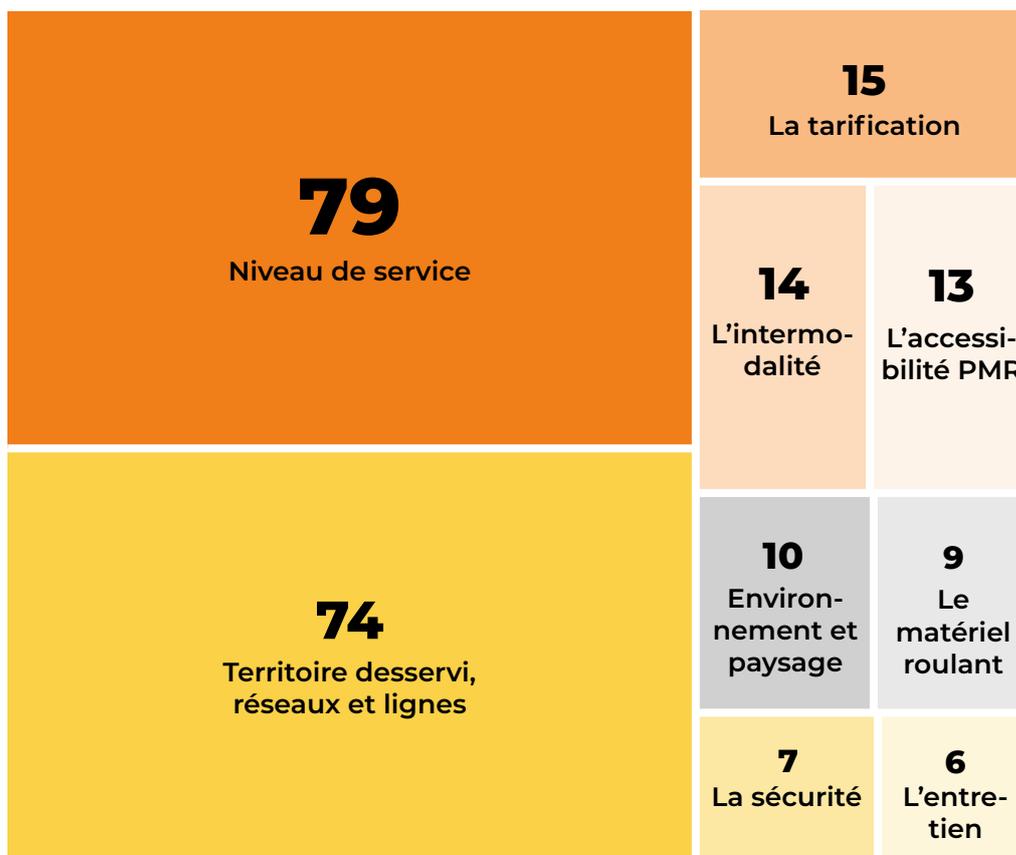
Le reste des contributions se répartissent entre la communauté d'agglomération du Grand Sud Caraïbes et des contributeurs résidents en dehors du territoire guadeloupéen.

À peine 2 % des participants résident à Marie-Galante.



* Ce graphique représente uniquement les contributions en ligne (les lieux de résidence n'étant pas renseignés dans les contributions recueillies via les registres papier)

3.1.5 Thématiques des contributions



Les thématiques les plus abordées par les participants sont les suivantes :

- Le niveau de service (amplitude horaire, fréquence, services aux stations etc.)
- Le territoire desservi et le réseau de transport

Les sujets suivants ont également été évoqués : l'intermodalité, la tarification, le matériel roulant, l'accessibilité PMR, l'environnement et le paysage, l'entretien et la sécurité.

Le détail des contributions, ainsi que les réponses apportées par la Région Guadeloupe et le Syndicat Mixte des Transports en tant que **co-maîtres d'ouvrage**, est présenté au chapitre suivant.

**Les contributions recueillies ont été classées en neuf grandes catégories en fonction des sujets abordés. Les contributions regroupant plusieurs sujets ont été comptabilisées dans chaque catégorie concernée.*



3.2 BILAN QUALITATIF : ANALYSE DES CONTRIBUTIONS PAR THÉMATIQUE

3.2.1 Réseau, lignes et territoire desservi

Une part importante des participants s'est exprimée sur le réseau de transport actuel, le territoire desservi et le tracé des futures lignes kéti.

● Communes desservies

Certains participants regrettent que les itinéraires des lignes kéti desservent principalement l'Agglomération Pointoise disposant déjà d'une offre de transport développée.

Un certain nombre d'usagers souhaiterait que le réseau soit plus largement étendu pour améliorer la desserte de certaines communes jugées moins bien desservies. En particulier les communes de la Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre, de la Cote sous Le vent et de la Communauté d'Agglomération de la Riviera du Levant.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

Cette demande traduit l'existence d'une réelle demande au sein de la population Guadeloupéenne d'un renforcement de l'offre de transports en commun sur tout le territoire.

L'offre de transport de l'Agglomération Pointoise est certes déjà développée, en cohérence avec une densité d'usagers élevée en grande partie captive des transports en commun (niveau social bas, faible taux d'équipement en véhicules particuliers..). Cependant, cette offre est aujourd'hui entravée par une situation de forte congestion, spécifiquement centrée sur l'Agglomération Pointoise, qui concentre une grande partie des pôles générateurs de déplacements (emplois, commerces, équipements...). C'est la raison pour laquelle le projet kéti est concentré sur l'Agglomération Pointoise.

Par ailleurs, kéti est un projet de transport qui impacte tout l'archipel guadeloupéen. Grâce à des pôles d'échange de type Parkings Relais (ou P+R) soigneusement étudiés aux entrées de l'agglomération, les usagers auront la possibilité de laisser leur voiture, pour ensuite emprunter les lignes kéti et ainsi éviter une grande partie de la congestion routière présente sur l'Agglomération Pointoise. De plus, kéti est pensé pour s'interconnecter de manière efficace avec les lignes de cars de la Région provenant de tout le territoire, ainsi que les solutions de mobilité alternative offertes par le SMT (Karu'covoit, Karu'vélo, Karu'lis, etc.).

En fonction du succès du projet kéti à sa mise en service, et au fur et à mesure de la réalisation de ses phases successives, il pourra être envisagé une extension de son périmètre pour aller chercher les usagers un peu plus loin encore à l'extérieur de l'agglomération lorsque cela est justifié par la dimension du bassin de population desservi d'une part, et le niveau de congestion routière d'autre part.

Il faut par ailleurs mentionner l'existence de projets annexes portés notamment par la Région pour la création de transport en commun et de parkings relais sur le réseau routier national en dehors de l'Agglomération Pointoise, dans certaines zones marquées par la congestion routière. Ces aménagements viendront compléter l'action du projet kéti centré, lui, sur l'Agglomération Pointoise.

● Quartiers et zones d'activité desservis

Les participants soulignent la nécessité de desservir les pôles générateurs de déplacements : pôles d'activité économique (Zone d'activité de Jarry notamment), les lieux touristiques ou encore l'aéroport.

Les participants souhaiteraient également une meilleure desserte des quartiers et zones suivantes : Bas du fort (Leclerc), Mathurin, Labouaye, Champagne et Moreau sur la commune du Gosier, Pierrette sur la commune du Lamentin, Centre-ville de Sainte-Anne, Chazeau, Beausoleil et Pointe d'Or sur la commune des Abymes.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

Les lignes kéti sont conçues comme la colonne vertébrale du futur réseau de transport de l'agglomération, avec un objectif de réduction des temps de parcours de tous les usagers. Certains des pôles générateurs de déplacements mentionnés sont prévus pour être desservis directement par les lignes kéti (Jarry, Aéroport, Centre Commercial de Bas du Fort), et donc bénéficier d'une offre en transports en commun de haut niveau.

Les lignes kéti ne peuvent pas desservir directement l'intégralité des bassins de population et d'emploi de l'agglomération. Cependant, ces lignes sont conçues pour être interconnectées avec tous les autres modes de transports et de déplacement (bus Karu'lis, cars de la Région, itinéraires cyclables et piétons, covoiturage, voiture particulière...), via des Pôles d'Echanges Multimodaux. L'ensemble du réseau de transport Karu'lis sera notamment repensé et optimisé dans le cadre du projet kéti. Ainsi, les lignes Karu'lis existantes redondantes avec les futures lignes kéti seront supprimées ou raccourcies, ce qui permettra, à budget égal, de renforcer l'offre de transports sur tout le reste de l'agglomération. De cette manière, l'offre de transport sera consolidée pour tous les quartiers de l'agglomération, et les lignes kéti bénéficieront à tous, parfois via une correspondance avec une ligne Karu'lis.

La réorganisation du réseau Karu'lis autour des lignes kéti est en cours de conception, et le renforcement de la desserte des différentes zones évoquées par la population durant la concertation fera l'objet d'une analyse fine. La mise en place d'une desserte des zones les plus isolées fait également l'objet d'une réflexion sur le déploiement d'une offre de Transport À la Demande (TAD), en complément des lignes Karu'lis classiques.

● Foncier

Les participants souhaitent savoir si des expropriations sont prévues dans le cadre du projet.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

Les tronçons concernés par la phase 1 ont été sélectionnés de manière à limiter au maximum la nécessité de recourir aux expropriations.

Par sécurité, une démarche de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) a tout de même été initiée afin d'éviter tout blocage du projet par manque de disponibilité foncière.

3.2.2 Niveau de service

● Fréquence, amplitude horaire et régularité

Les participants ont exprimé une grande attente sur la performance du nouveau réseau. Les usagers du réseau actuel déplorent un manque de régularité, une fréquence de passage trop faible, une amplitude horaire trop restreinte et un niveau de service trop réduit les weekends.

Ainsi, les participants réclament une meilleure régularité des bus (respect des horaires de passage), une augmentation de la fréquence de passage à toutes les 10/15 min, un élargissement des amplitudes horaires en cohérence avec les horaires de travail et de fermeture des commerces (au-delà de 19h, voire plus tard le soir pour les loisirs) et une augmentation du service le weekend.

● Services aux stations

Les usagers du réseau ont formulé plusieurs souhaits au sujet des services aux stations. Concernant l'aménagement des stations, les participants demandent que l'ensemble des stations soient abritées (pluie/soleil), qu'elles disposent de sièges permettant de s'asseoir, qu'elles soient propres et équipées de poubelles. Les usagers souhaiteraient également la mise en place de bornes pour l'achat de billets, et des panneaux affichant les horaires de passage en temps réel.

● Tickets

Les participants ont exprimé la volonté de disposer d'un service permettant d'acheter des tickets en ligne avec la possibilité de les valider dans le bus. Certains évoquent la praticité d'un système de validation par paiement sans contact directement à bord des véhicules.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

L'exploitation du réseau actuel fait l'objet de bilans annuels, et d'un suivi rapproché d'indicateurs de niveau de service. Les éléments saillants de ces bilans feront l'objet de communications plus régulières auprès du public dans les années à venir.

L'objet même du projet kéti, en tant que projet de Bus à Haut niveau de Service (BHNS), est de répondre à ces problématiques, avec notamment :

- **une amplitude horaire élargie (de 5h à 21h),**
- **une fréquence soutenue (un bus toutes les 10 min),**
- **des aménagements permettant aux bus d'être moins impactés par la congestion routière (voies réservées, priorité aux intersections), et donc de mieux respecter leurs horaires,**
- **des stations identifiables de loin, accessibles à tous, confortables, adaptées au climat local, et disposant d'une information en temps réel sur le passage des prochains bus,**
- **de services dématérialisés permettant d'acheter et valider des titres de transport, et de disposer de l'information sur le passage des bus en temps réel,**
- **des véhicules identifiables, modernes, confortables, de plus grande capacité en nombre de passagers, et accessibles aux PMR.**

Les fréquences de passage le week-end et en période de vacances scolaires, ainsi que les heures de début et de fin de service seront étudiées, et pourront faire l'objet d'expérimentations et d'ajustements si nécessaire ultérieurement. Ces éléments

nécessitent une analyse sur divers paramètres dont le niveau de fréquentation (nombre de passagers transportés), le surcoût d'exploitation, ou encore le niveau de sécurité des usagers et usagères le soir. Ces expérimentations pourront aboutir sur des itinéraires adaptés aux besoins et contraintes spécifiques des usagers à ces horaires ou pendant ces périodes : desserte des plages, itinéraires de nuit, etc.

La solution billettique n'est pas encore sélectionnée, mais la nécessité de déployer un système permettant la dématérialisation des titres de transports, et le paiement directement par carte bancaire sans contact dans les bus sera pris en compte dans le choix de cette solution. La pertinence de l'installation d'automates en station sera évaluée sur la base de retours d'expérience récents, ainsi que sur une analyse de l'évolution des technologies et pratiques dans le domaine.

3.2.3 L'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite ou en situation d'handicap

Les participants ont souligné la nécessité de garantir l'accès au réseau aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ou en situation d'handicap (malvoyant notamment) aussi bien au niveau des stations que des bus.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

Les stations situées sur les tronçons prévus pour être aménagés dans le cadre du projet kéti seront toutes aménagées conformément aux normes d'accessibilité en vigueur. De même, les véhicules déployés seront équipés de dispositifs garantissant l'accessibilité à tous.

Sur le reste du réseau de transports de l'agglomération, en tant qu'AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité), le SMT a travaillé sur le Schéma Directeur d'Accessibilité de l'ensemble des réseaux. Tous les points ont été recensés et les travaux à réaliser ont été inventoriés. Les travaux ne relèvent pas exclusivement de la compétence du SMT, la mise en accessibilité du réseau sera poursuivie avec le concours des gestionnaires de voirie.



3.2.4 L'intermodalité

● Pôle d'Echange Multimodaux (PEM) et parcs relais

● Implantation

Quelques participants ont émis des propositions sur l'implantation des PEM et des parkings relai :

- PEM Gourdeliane

Il est proposé de déplacer le PEM au niveau de la friche de Beausoleil permettant de faciliter l'accès au rond-point supérieur et la valorisation de cette friche.

- Implantation des parkings relais

Les participants rappellent la nécessité de positionner les parkings relais de manière stratégique pour favoriser l'intermodalité.

Les propositions d'implantation suivantes ont été soumises :

- À proximité de Jarry
- Au niveau de Morne-à-l'Eau, Capesterre et Sainte-Rose.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

Les parkings relais ont été positionnés aux extrémités du réseau, en amont des zones de forte congestion, mais au contact du réseau créé. C'est le cas des parkings prévu sur Gourdeliane, Versailles, Perrin (en phase 2), Morne-à-l'Eau (en phase 2), Gosier (en phase 2), Chauvel (en phase 2). Capesterre et Sainte-Rose sont en dehors du périmètre du projet kéti. Un parking relai à proximité de Jarry nécessiterait de traverser des zones fortement congestionnées avant d'y accéder. Il présenterait donc peu d'intérêt pour l'utilisateur.

Après consultation de l'exploitant du réseau Karu'lis, il est apparu que le déplacement du PEM de Gourdeliane sur Beausoleil présenterait en effet de nombreux avantages, dont le fait d'être accessible depuis les deux sens de la RN2, de simplifier les interconnexions entre les lignes kéti et Karu'lis pour la desserte du bourg, et d'être positionné un peu plus en amont de la congestion. Toutefois, l'implantation au Vélodrome permettait d'exploiter une infrastructure existante aujourd'hui sous-exploitée. Une étude plus approfondie de l'opportunité du déplacement de ce PEM sur Beausoleil sera réalisée.

● Fonctionnement des parkings relais

Les participants souhaitent avoir des informations sur le mode de fonctionnement des parkings relais.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

Les parkings relais ou P+R seront gérés par le SMT et/ou le gestionnaire de voirie. L'accès à un P+R sera soumis à un contrôle d'accès, mais avec la possibilité d'y accéder gratuitement à condition de disposer d'un titre de transport. L'objectif est d'inciter les usagers à laisser leur voiture et à ensuite emprunter les transports en commun en proposant un accès gratuit, et réservé aux usagers des transports, ce qui permet de garantir une disponibilité maximale de places de stationnement.

Dans la première phase du projet, il n'est néanmoins pas prévu de mettre en oeuvre un contrôle d'accès au niveau du P + R de Gourdeliane car le parking est très largement dimensionné, et aucun problème de capacité à court terme n'est envisagé. Cependant, en fonction de l'évolution des usages, un contrôle d'accès pourrait être mis en oeuvre à l'avenir.

● **Liaison maritime**

Les participants ont évoqué le sujet du transport maritime, avec notamment le Bus des Mers, ses éventuelles interactions avec le projet kéti, voire en tant qu'alternative au projet kéti.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

Le Bus des Mers répond aux besoins de trajets spécifiques, notamment entre le centre de Pointe-à-Pitre et la zone industrielle et commerciale de Jarry, lorsque kéti cherche, pour sa part, à offrir une solution au besoin de réaliser des trajets sur de plus grandes distances au sein de l'agglomération. Ce ne sont donc pas deux projets concurrents, mais bien deux initiatives complémentaires qui ne répondent pas au même besoin, au même titre que le déploiement d'une desserte fine au coeur de Jarry sera complémentaire de kéti et du bus des mers.

Après la première expérimentation qui a montré le potentiel d'un volet maritime du transport urbain, le SMT est ouvert à l'idée d'un nouveau projet de Bus des Mers à mettre en oeuvre avec la Région Guadeloupe.

● **Les mobilités actives**

Les participants souhaitent savoir si des pistes cyclables seront aménagées dans le cadre du projet.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

En ville, l'aménagement des voiries pour les bus est systématiquement accompagné de la réalisation d'aménagements cyclables et piétons sécurisés. En dehors de la zone urbaine, le projet étant souvent inséré sur les voies rapides, il n'est pas possible d'y intégrer un aménagement cyclable de manière contigüe. Plusieurs acteurs contribuent aux aménagements cyclables (Région, Etat, Routes de Guadeloupe, Communautés d'Agglomération).

Une cartographie des itinéraires modes actifs envisagés dans le projet et dans le Schéma Directeur des Modes Actifs du SMT sera éditée.



3.2.5 La circulation automobile et utilisation des voies réservées

Certains participants ont émis des inquiétudes concernant la conversion de voies de circulation en voies dédiées aux transports en commun. Ils craignent que la suppression de ces voies pour la circulation des voitures entraîne des embouteillages supplémentaires.

Les participants souhaiteraient savoir si les transports scolaires pourront emprunter les nouvelles voies créées. Ils proposent également d'étendre l'usage des voies réservées aux sociétés relevant de la T3P (Transports Publics Particuliers de Personnes) tels que les taxis, VTC et services d'urgence.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

Les grands boulevards urbains sont aujourd'hui en partie surdimensionnés. Ce point est étudié en détail dans le cadre des études en cours via le développement et l'exploitation d'un modèle de déplacements réalisé à l'échelle de la Guadeloupe sur la base des données issues de l'Enquête Ménages Certifiée Cerema (EMC²) réalisée en 2020 et 2021 par la Région Guadeloupe. Les premiers résultats montrent que le projet suscitera le report de certains usagers d'un boulevard à l'autre, modifiera légèrement les itinéraires, mais ne créera pas de situation de saturation sur ces boulevards. Certains carrefours doivent encore faire l'objet d'analyses fines en vue de confirmer cette première tendance. Si un blocage était mis en évidence dans ce cadre, des modifications seront apportées au projet de manière à éviter d'aggraver la congestion routière. Les aménagements prévus permettent ainsi de tirer un meilleur parti d'une infrastructure existante aujourd'hui sous-exploitée.

Les voies bus aménagées sont prévues pour bénéficier aux lignes kéti, aux cars de la Région, et éventuellement ponctuellement à certaines lignes Karu'lis classiques. Elles bénéficieront automatiquement aux services d'urgence officiels comme l'impose la loi.

Le retour d'expérience montre que l'ouverture aux VTC se fait au détriment du haut niveau de service : ce n'est pas envisagé. En revanche, des expérimentations sur l'ouverture des voies aux transports scolaires seront réalisées pour évaluer l'impact sur le niveau de service des lignes kéti.

3.2.6 Le bus / matériel roulant

De manière générale, les participants déplorent l'état actuel du parc de bus Karu'lis. Ils ont exprimé la volonté de disposer de bus modernes : climatisés, hybrides, correctement entretenus ou encore équipés de prises de chargement pour téléphones mobiles.

Les participants soulignent également la nécessité de prendre en compte l'aspect « entretien » des bus : formation des mécaniciens, disponibilité des pièces de rechange, entretien régulier du matériel roulant.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

Concernant les véhicules qui seront déployés, le choix n'est pas encore arrêté définitivement. Un ensemble de facteurs est pris en compte : émissions de gaz à effet de serre et particules fines, adaptation au contexte ultramarin (disponibilité des filières d'approvisionnement en carburant ou énergie, et de maintenance, ou faisabilité de la création de celles-ci), l'adaptation au climat tropical (durabilité), ainsi que le critère coût.

Nous bénéficions pour cela du retour d'expérience de nos voisins ultramarins que nous étudions en ce moment, et suivons de près le déploiement de certaines filières d'approvisionnement en carburants alternatifs sur notre territoire.

Le confort des usagers est un élément indispensable du haut niveau de service. Les bus qui circuleront sur les lignes Kéti seront dans tous les cas des véhicules modernes, qualitatifs et pouvant transporter un nombre élevé de passagers dans de bonnes conditions. L'opportunité (coût-durabilité-usage) des équipements embarqués proposés par les constructeurs de bus sera étudiée.



3.2.7 La tarification

Une part importante des participants a évoqué le sujet de la tarification. De manière générale, les usagers souhaiteraient la mise en place de tarifs réduits pour les personnes à faibles revenus : jeunes et étudiants, chômeurs, retraités ou personnes en situation d'handicap.

Les participants ont également formulé une volonté de disposer d'abonnements et tarifs uniformisés entre les différents réseaux de bus, et souhaiteraient pouvoir utiliser le même titre de transport sur l'ensemble du réseau.

Enfin, plus de transparence est demandée sur le budget de fonctionnement du réseau.



Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

Les lignes kéti seront intégrées au réseau Karu'lis. A ce titre, il n'existera pas de tarif spécifique kéti, et les correspondances entre les lignes kéti et Karu'lis pourront se faire avec le même titre de transport.

Le réseau Karu'lis propose déjà aujourd'hui des abonnements permettant de bénéficier de tarifs préférentiels (jeunes et seniors).

Aujourd'hui, les usagers réalisant une correspondance entre les lignes de cars de la Région, et les lignes Karu'lis doivent s'acquitter de deux titres de transport distincts. Le projet Kéti étant un projet rassemblant le transport urbain et interurbain, et promouvant les interconnexions entre les deux réseaux, un travail collaboratif sera mené par le SMT et la Région pour établir un meilleur interfaçage entre les deux réseaux, notamment en termes de billettique, d'abonnements et d'information pour permettre aux usagers de ne s'acquitter que d'un unique titre de transport.

Concernant les données financières relatives au fonctionnement du réseau, elles feront l'objet de communications plus régulières auprès du public, dans le cadre des bilans annuels.

3.2.8 La sécurité

Les participants ont souligné l'importance de la sécurité. Ils sollicitent notamment une augmentation de l'éclairage des routes et du marquage au sol pour réduire les risques d'accident.

La sécurité (plus particulièrement des femmes) dans les transports, notamment le soir en zone urbaine, a également été évoquée. Les participants suggèrent entre autres la mise en place en place de caméras de surveillance et la possibilité de descendre entre deux arrêts en soirée.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

La sécurité des usagères et usagers vis-à-vis de la circulation routière sera naturellement traitée du fait de la rénovation des voiries sur lesquelles s'insèrera le projet kéti : les traversées piétonnes seront signalées, éclairées et protégées par des ralentisseurs, les aménagements cyclables seront séparés de la chaussées, les carrefours seront régulés par feux. Les aménagements seront réalisés dans le respect de toutes les normes en vigueur et règles de l'art en termes de sécurité. Ainsi, le projet est une opportunité de clarification des espaces publics permettant une réelle plus-value à la sécurité routière.

Le sujet de la sécurité de toutes et tous dans les transports, principalement de nuit, est central pour que le réseau fonctionne et soit fréquenté sur des horaires élargis. La concertation confirme la présence de cette préoccupation majeure au sein de la population, notamment lorsqu'il s'agit d'emprunter les transports à proximité du centre-ville de Pointe-à-Pitre. Il est déjà prévu d'activer un certain nombre de leviers en ce sens : transparence des stations, éclairage urbain, suppression des recoins, etc. Cependant, il existe d'autres éléments permettant de renforcer la sécurité. Afin de définir la meilleure stratégie en vue de renforcer le sentiment de sécurité dans les transports et de s'assurer de répondre au besoin, une enquête sera réalisée auprès des usagères et usagers de Karu'lis, d'associations et collectifs féminins présents sur Pointe-à-Pitre sur la sécurité dans les transports et espaces publics. Les conclusions seront traduites autant que faire se peut par des exigences inscrites dans les cahiers des charges des commandes des aménagements et équipements projetés

En parallèle, il est proposé de réaliser une expérimentation sur le réseau Karu'lis concernant le fait de permettre les descentes sur demande entre deux arrêts à partir d'une certaine heure de manière à rapprocher au maximum les usagères et usagers de leur destination finale.



3.2.9 Environnement et paysage

Les participants se sont exprimés sur les aménagements paysagers prévus et la prise en compte de l'environnement dans le cadre du projet. Ainsi, ils souhaiteraient que le projet intègre la plantation d'arbres permettant de créer des zones d'ombre notamment au niveau des stations. Ils suggèrent de favoriser les essences endémiques proposant un couvert végétal suffisamment développé pour offrir un espace ombragé suffisamment grand, et préconisent en revanche d'éviter les essences d'arbres présentant des racines affleurantes, qui dégradent les revêtements urbains.

Ils rappellent également la nécessité de prendre en compte les enjeux environnementaux le long du tracé (milieux naturels, risques d'inondation etc...).

Afin de limiter les émissions de CO₂, les participants proposent l'intégration d'énergie renouvelable au projet : panneaux photovoltaïques au niveau des parking relais et abris bus.

Réponses de la co-maîtrise d'ouvrage

Le projet a été conçu dès son lancement de manière à limiter autant que possible ses incidences négatives sur l'environnement, par la priorité donnée à l'exploitation des infrastructures existantes (bandes d'arrêt d'urgence, parkings existants, voie de contournement de l'Aéroport, voies voitures converties en voies bus...). L'objectif est de limiter au maximum la consommation d'espaces naturels.

Les mesures mises en place dans le cadre du projet privilégient en premier lieu l'évitement des impacts qui seraient négatifs, en deuxième intention leur réduction s'ils ne peuvent être évités et en dernier recours leur compensation.

C'est ce qu'on appelle la démarche ERC (Eviter/Réduire/Compenser).

Une Etude d'Impact est actuellement en cours de réalisation avec 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.

Cette Etude d'Impact intégrée au dossier de demande d'Autorisation Environnementale fera également l'objet d'une procédure de consultation du public.

La palette végétale du projet impose d'ores et déjà l'emploi d'essences végétales locales disposant d'un couvert végétal développé, et de racines profondes. La lutte contre les îlots de chaleur urbains est tout nécessaire dans un contexte tropical, et essentiel pour encourager les mobilités actives et l'usage des transports en commun. Cette lutte peut se faire par la végétalisation d'une part, mais aussi par le choix de revêtements adaptés. Une étude spécifique sur ce point sera menée par les concepteurs des différents tronçons en milieu urbain, de manière à viser l'optimisation du confort thermique pour les usagers.

Le SMT s'engage à installer des ombrières photovoltaïques partout où la loi l'impose (les parkings notamment).





4

Les principaux enseignements



de la concertation

Au travers des différentes contributions, le SMT et la Région de Guadeloupe tirent les enseignements suivants :

- Un soutien affirmé au projet exprimé par plus de la moitié des participants ;
- Une volonté exprimée par les usagers d'améliorer la desserte de tout le territoire Guadeloupéen en étendant le réseau au-delà de l'Agglomération Pointoise ;
- De grandes attentes sur le niveau de service du futur réseau (amplitude horaire élargie, fréquence plus élevée, respect des horaires de passage) pour inciter davantage l'usage des transports en commun ;
- Un désir global de modernisation du réseau : matériel roulant à faible émission, bus équipés de bornes de paiement par carte bancaire et prises pour le chargement des téléphones, des stations mieux équipées : abritées, munies de bornes d'achat de tickets et de panneaux d'affichage des horaires de passage en temps réel ;
- Un souhait de disposer d'une tarification uniforme sur l'ensemble du réseau et de tarifs adaptés pour les personnes à faibles revenus ;
- Une volonté de disposer d'un maillage efficace de parcs relais et PEM afin de soutenir l'intermodalité ;
- Un souhait de développer des aménagements cyclables pour favoriser l'usage du vélo et ainsi réduire l'usage de la voiture pour les petits déplacements ;
- Une volonté de disposer de transports en commun accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ou en situation d'handicap (malvoyant notamment) ;
- Une volonté de disposer de transports en commun sûrs et sécurisants ;
- Le souhait général de voir la mise en service dans les meilleurs délais.





5

Les **suites** de la



concertation

La concertation a permis de conforter le SMT et la Région sur l'intérêt et les objectifs du projet.

Ils veilleront à ce que le projet retenu soit en adéquation avec les conclusions de ce bilan et s'attacheront à offrir aux Guadeloupéens le plus haut niveau de service possible. Sont repris ci-dessous les engagements pris à la suite de la concertation publique. Les éléments déjà inscrits initialement dans le projet ne sont pas rappelés.

Engagements en phase d'études

- Le SMT s'engage à étudier les modalités d'une meilleure desserte des zones isolées dans le cadre restructuration Karu'lis autour des lignes kéti et du déploiement du Transport A la Demande ;
- Le SMT s'engage à proposer une solution billettique dématérialisée ;
- Le SMT s'engage à évaluer la pertinence de l'installation d'automates en station sur la base de retours d'expérience récents, ainsi que sur une analyse de l'évolution des technologies et pratiques dans le domaine ;
- Le SMT s'engage à diffuser une cartographie des itinéraires modes actifs envisagés dans le cadre du projet kéti, ainsi que dans son Schéma Directeur des Modes Actifs ;
- Le SMT s'engage à étudier l'opportunité (coût-durabilité-usage) des équipements embarqués proposés par les constructeurs de bus ;
- Le SMT et la Région s'engagent à réaliser un travail pour aller vers une interopérabilité de la billettique, des abonnements urbains et interurbains, et de l'information voyageurs ;
- Le SMT s'engage à réaliser une enquête auprès des usagers et usagers, collectifs & associations féminines sur la sécurité dans les transports et espaces publics, et à traduire autant que faire se peut les conclusions de l'enquête par des exigences inscrites dans les cahiers des charges des aménagements et équipements projetés ;
- Le SMT s'engage à installer des ombrières photovoltaïques partout où la loi l'impose (les parkings notamment) ;
- Le SMT s'engage à viser l'optimisation du confort thermique via une modélisation des effets d'îlot de chaleur urbains dans les aménagements urbains projetés ;
- Le SMT s'engage à étudier l'opportunité du déplacement du PEM de Gourdeliane sur Beausoleil.

Engagements à la mise en service

- Le SMT s'engage à réaliser des expérimentations sur les ajustements de niveau de service et d'itinéraires proposés le soir, le week-end, et en période de vacances scolaires ;
- Le SMT s'engage à réaliser des expérimentations sur l'ouverture des voies aux transports scolaires pour évaluer l'impact sur le niveau de service des lignes kéti.

Engagements hors kéti

- Le SMT s'engage à poursuivre la mise en accessibilité du réseau avec le concours des gestionnaires de voirie, dans le cadre de l'application de son Schéma Directeur d'Accessibilité ;
- Le SMT s'engage à mettre en oeuvre une communication plus large autour des bilans annuels en termes financiers et qualitatifs ;
- Le SMT s'engage à réaliser des expérimentations sur les arrêts inter-arrêts le soir.

La prochaine étape réglementaire de participation du public sera lors de l'instruction de la procédure d'autorisation environnementale qui se déroulera en 2025. Elle consistera à présenter en détail le projet retenu au public. Pendant toute la durée de la consultation ou de l'enquête publique, chacun pourra, s'il le désire, prendre connaissance du dossier et formuler des observations.

Le commissaire-enquêteur rédigera ensuite un rapport, après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête, puis rendra son avis.

Il reviendra au préfet de prendre un arrêté d'autorisation environnementale et le cas échéant de déclaration d'utilité publique du projet.



6

Annexes

6.1 DÉLIBÉRATION DU CONSEIL SYNDICAL DU SMT DÉFINISSANT LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION



Département de la Guadeloupe
Syndicat Mixte des Transports
Du Petit Cul de Sac Marin

SEANCE DU JEUDI 11 JUILLET 2024
 Délibération du Comité Syndical
 5^{ème} séance ordinaire de l'année
 N°19-07-2024

MODALITES DE CONCERTATION PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE KÉTI

Le jeudi 11 juillet 2024 à 17 heures, le Comité Syndical dûment convoqué le vendredi 05 juillet 2024, s'est réuni au nombre prescrit par la loi en session ordinaire, au siège du SMT, Belcourt 97 122 Baie-Mahault, sous la présidence de Monsieur Georges DAUBIN, Président ;

Délégués	Nombre	CAPEX	CARL	REGION
En exercice	17	09	06	02
Présents (Titulaires)	10	Georges DAUBIN Alix NABAJOTH Denis BERNADOTTE Fulbert HENRY Nadia SURVILLE-PERAFIDE Danila BAZILE-CHALUS	Elodie CLARAC Nadia CELINI Hugues CHATEAUBON	Philippe DEZAC
Absents	05	Dominique BIRAS Jean-Luc CELIGNY	Jules FRAIR Christian BAPTISTE Liliane MONTOUT	
Excusés	02	Harry DURIMEI		Ary CHALUS

Assistaient également à la séance : M. Patrick RILCY (DGS) ; M. Ruiz CHALUS (Service Financier) ; M. Endrick ERAVILLE (Service RH) ; M. Laurent CHERALDINI (Service Transport) ; M. Patrick JEAN-CHARLES (Chargé de mission) ; M. Karim CYRILLE (Service Moyens généraux) ; Mme Sandrine DELVERT (Service Régie) ; Mme Lesly BIABIANY (Chargée de mission) ; Mme Anne BURGERS (Chargée de mission TCSP) ; M. Livio CAILLON (Service Affaires Juridiques) ; Mme Maryline BESONNE (AMO Juridique) ;

Secrétaire de séance : Mme Claudine BAZILE-CHALUS a été désignée pour remplir les fonctions de secrétaire de séance à l'unanimité (article L2121-15 du CGCT).

RAPPORT DE PRESENTATION

Cadre réglementaire de la concertation :

En application de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, « Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement » et « la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale » doivent faire l'objet d'une concertation « associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ».

L'article L103-4 du Code de l'Urbanisme prévoit que les « modalités de la concertation permettent pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente ».

Contexte du projet

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'hyper-concentration 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.

Le projet Kéti, 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, le Département Guadeloupe, la Communauté d'Agglomération Cap Excellence, la Communauté d'Agglomération Rivera du Levant, la Communauté d'Agglomération Nord Basse-Terre, la Communauté d'Agglomération du Nord Grande Terre, les communes, les acteurs de la mobilité aérienne et maritime, les acteurs économiques de la Guadeloupe, les services de l'Etat dont la DEAL).

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 travaillés : transport interurbain, transports urbains, véhicules particuliers, transport maritime et aéroportuaire, modes actifs, etc.

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.

La phase 1 du projet s'articule autour de sept tronçons structurants et de quatre pôles d'échanges multimodaux (PEM). La première tranche de réalisation consiste en la réalisation de 17,7 kilomètres de voies réservées, 19 stations et 4 PEM.

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.

La concertation publique préalable est une étape clé dans le déroulement du projet Kéti. Elle vise à transmettre à l'ensemble des personnes concernées une information transparente sur le projet, à informer le public et les acteurs concernés du projet et des aménagements prévus, à recueillir d'éventuelles observations ou demandes permettant d'enrichir l'élaboration du projet.

Les objectifs et modalités de la concertation

La concertation a pour objectifs :

- De donner au public toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet
- D'écouter, échanger et recueillir les avis de chacun
- D'intégrer au mieux les besoins et les attentes du public dans la conception du projet
- D'informer le public et de recueillir ses avis et observations sur les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaires à la réalisation du projet, concernant les communes de Pointe-à-Pitre, Morne-à-l'Eau, Petit Bourg, Baie-Mahault et Les Abymes.

Pour répondre aux objectifs ci-dessus, les modalités suivantes ont été définies :

▪ Dates de la concertation

Une concertation publique sera organisée, pour une durée d'un mois et demi, du **lundi 05 août 2024 au dimanche 22 septembre 2024** inclus.

▪ Dispositifs d'information

Un dossier de concertation comportant les principales informations relatives au projet sera consultable :

- En version papier, aux heures habituelles d'ouverture, au siège du SMT, au siège de la Région Guadeloupe et à son antenne du Raizet, en agence Karulis et dans les mairies des villes concernées par le projet (Pointe-à-Pitre, les Abymes, Baie-Mahault, Petit-Bourg, Le Gosier et Morne-à-l'Eau)
- En version numérique, sur le site internet dédié accessible à l'adresse suivante : <https://keti.karulis.com>

Des dépliants explicatifs décrivant le projet et ses objectifs seront mis à disposition du public dans les locaux des partenaires du projet (SMT, Région, mairies, agence Karulis) et au niveau des arrêts de bus du réseau Karulis.

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.

Des stands seront installés sur le tour cycliste de la Guadeloupe, le 24 août 2024 au Gosier, le 26 août à Pointe-à-Pitre et le 1er septembre 2024 à Baie-Mahault. Ces stands disposeront d'affiches et de dépliants explicatifs mis à disposition du public.

- Des communications autour du projet seront régulièrement diffusées pour une large information du public :
 - Diffusion d'un dossier de presse en juillet, août et septembre 2024.
 - Deux campagnes publicitaires en ligne, en août et en septembre 2024.

L'avis d'ouverture de la concertation sera publié sur les sites internet du SMT, de la Région et du projet. Il sera publié dans deux journaux locaux (le quotidien local et un hebdomadaire) diffusés en Guadeloupe. Il sera également publié par voie d'affichage dans les mairies des communes dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet : Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Baie Mahault, Le Gosier, Petit Bourg et Morne-à-l'Eau.

▪ Dispositifs d'expression

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, aux horaires habituelles d'ouverture :
 - SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU PETIT CUL DE SAC MARIN : Centre les Acacias-Belcourt 1 – 97122 Baie-Mahault
 - REGION DE GUADELOUPE – Siège : Rue Paul Lacave - PETIT PARIS – 97109 Basse-Terre Cedex
 - REGION DE GUADELOUPE – Antenne Raizet : Rue du Général de Gaulle Raizet – 97139 Abymes
 - AGENCE KARULIS – Bd Legitimus – 97110 Pointe-à-Pitre
 - MAIRIE DE POINTE-A-PITRE : Place des Martyrs-de-la-Liberté - BP11 – 97123 Pointe-à-Pitre
 - MAIRIE DES ABYMES : Rue Achille-René-Boisneuf – 97139 Les Abymes
 - MAIRIE DE BAIE-MAHAULT : Hôtel de Ville Place Childéric Trinquereur – 97122 Baie-Mahault
 - MAIRIE DE PETIT-BOURG : Rue Schoelcher – 97170 Petit-Bourg
 - MAIRIE DU GOSIER : 67 boulevard du Général-de-Gaulle – 97190 Le Gosier
 - MAIRIE DE POINTE-A-PITRE : Hôtel de ville Place Gerty Archimède – 97111 Morne-à-L'Eau

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

- Réunions publiques

5 réunions publiques réparties sur les mois d'août et de septembre seront organisées aux lieux suivants :

- Une réunion publique d'ouverture - Mairie de Pointe-à-Pitre - Août 2024
 - Une réunion publique - Ligne K1 - Mairie des Aymes - Septembre 2024
 - Une réunion publique - Ligne K2 - Le Gosier - Septembre 2024
 - Une réunion publique - Ligne K3 - Baie-Mahault - Septembre 2024
 - Une réunion publique de synthèse - Pointe-à-Pitre - Septembre 2024
- Le SMT pourra également communiquer sur la tenue de la concertation par d'autres biais.

À l'issue, le SMT dressera le bilan de la concertation et présentera les modalités de poursuite du projet tenant compte des résultats de la concertation préalable. Ce bilan fera l'objet d'une délibération du Conseil Syndical du SMT.



Le comité syndical,

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat ;

Vu le Code des transports et notamment les articles L.3111-7 et 8 et L.1221-5 ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2004/271/ADII/2 du 9 mars 2004 portant création du Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2007-2623/AD/II/4 du 19 mars 2007 entérinant la modification statutaire du Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2008-735 PREF/DDE du 5 juin 2008 portant création du Périmètre de transports publics urbains intercommunal du Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2009-2056/AD/II/2 du 9 décembre 2009 portant extension du périmètre du Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin ;

Vu la délibération du 21 février 2015 du Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin acceptant l'adhésion de la Communauté d'Agglomération Riviera du Levant ;

Vu l'arrêté préfectoral du 22 juin 2015 portant modification du périmètre du Syndicat mixte des transports du Petit cul de sac marin ;

Vu la délibération du 24 janvier 2017 relative à la mise en place de la délégation de service public des transports de personnes sur le territoire des Abymes, de Baie-Mahault, Gosier et Pointe-à-Pitre attribuant à la STAC l'exploitation du réseau Karu'lis.

Vu la délibération du 21 avril 2021 définissant les orientations stratégiques, opérationnelles et financières du projet de TCSP et PEM Kéti ;

Vu le Code de l'environnement, notamment son article L120-1, relatif à l'information et la participation des citoyens ;

Vu le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L103-2 et suivants, relatifs à la participation du public ;

Vu la déclaration d'intention publiée sur le site du SMT (le 17/04/2024), de la préfecture (le 19/04/2024) de la Région (le 23/04/2024) et de la DEAL de Guadeloupe (le 22/04/2024) ;

Après avoir délibéré

Résultat :

Pour : 10

Contre : 00

Abstention : 00

DECIDE

ARTICLE 1 : Approuve les objectifs et modalités de la concertation définis ci-dessus :

La concertation a pour objectifs :

- De donner au public toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet
- D'écouter, échanger et recueillir les avis de chacun
- D'intégrer au mieux les besoins et les attentes du public dans la conception du projet
- D'informer le public et de recueillir ses avis et observations sur les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaires à la réalisation du projet, concernant les communes de Pointe-à-Pitre, Morne-à-l'Eau, Petit Bourg, Baie-Mahault et Les Abymes.

Pour répondre aux objectifs ci-dessus, les modalités suivantes ont été définies :

▪ Dates de la concertation

Une concertation publique sera organisée, pour une durée d'un mois et demi, du **lundi 05 août 2024 au dimanche 22 septembre 2024** inclus.

▪ Dispositifs d'information

Un dossier de concertation comportant les principales informations relatives au projet sera consultable :

- En version papier, aux heures habituelles d'ouverture, au siège du SMT, au siège de la Région Guadeloupe et à son antenne du Raizet, en agence Karulis et dans les mairies des villes concernées par le projet (Pointe-à-Pitre, les Abymes, Baie-Mahault, Petit-Bourg, Le Gosier et Morne-à-l'Eau)
- En version numérique, sur le site internet dédié accessible à l'adresse suivante : <https://keti.karulis.com>

Des dépliants explicatifs décrivant le projet et ses objectifs seront mis à disposition du public dans les locaux des partenaires du projet (SMT, Région, mairies, agence Karulis) et au niveau des arrêts de bus du réseau Karulis.

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.

Des stands seront installés sur le tour cycliste de la Guadeloupe, le 24 août 2024 au Gosier, le 26 août à Pointe-à-Pitre et le 1er septembre 2024 à Baie-Mahault. Ces stands disposeront d'affiches et de dépliants explicatifs mis à disposition du public.

- Des communications autour du projet seront régulièrement diffusées pour une large information du public :
 - Diffusion d'un dossier de presse en juillet, août et septembre 2024.
 - Deux campagnes publicitaires en ligne, en août et en septembre 2024.

L'avis d'ouverture de la concertation sera publié sur les sites internet du SMT, de la Région et du projet. Il sera publié dans deux journaux locaux (le quotidien local et un hebdomadaire) diffusés en Guadeloupe. Il sera également publié par voie d'affichage dans les mairies des communes dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet :

Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Baie Mahault, Le Gosier, Petit Bourg et Morne-à-l'Eau.

▪ Dispositifs d'expression

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, aux horaires habituelles d'ouverture :

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

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

▪ Réunions publiques

5 réunions publiques réparties sur les mois d'août et de septembre seront organisées aux lieux suivants :

- Une réunion publique d'ouverture – Mairie de Pointe-à-Pitre – Août 2024
 - Une réunion publique – Ligne K1 – Mairie des Abymes – Septembre 2024
 - Une réunion publique – Ligne K2 – Le Gosier – Septembre 2024
 - Une réunion publique – Ligne K3 – Baie-Mahault – Septembre 2024
 - Une réunion publique de synthèse – Pointe-à-Pitre – Septembre 2024
- Le SMT pourra également communiquer sur la tenue de la concertation par d'autres biais.

À l'issue, le SMT dressera le bilan de la concertation et présentera les modalités de poursuite du projet tenant compte des résultats de la concertation préalable. Ce bilan fera l'objet d'une délibération du Conseil Syndical du SMT.

ARTICLE 2 : Autorise le Président du SMT à publier l'avis d'ouverture de la concertation.

ARTICLE 3 : Le Président et le service administratif du Syndicat sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de cette présente délibération.

ARTICLE 4 : La présente délibération sera transmise à Monsieur le préfet, pour contrôle de légalité.

ARTICLE 5 : La présente délibération fera l'objet d'un affichage et sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin.

ARTICLE 6 : La présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Basse-Terre dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'État.

Fait à Baie-Mahault, le 18 JUL. 2024

Le Président,

Georges DAUBIN



6.2 AVIS DE CONCERTATION



AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

PROJET KÉTI : LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE GUADELOUPE

Objet de la concertation préalable :

Le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul-de-Sac marin (SMT) et la Région Guadeloupe se sont engagés, avec leurs partenaires, dans un vaste projet de développement du réseau de transport urbain. Le projet Kéti, objet de la présente concertation, constitue le futur réseau de transport en commun à haut niveau de service de Guadeloupe. Au regard de l'ambition du projet global, sa réalisation a été phasée. La phase 1 consiste en la réalisation de 17,7 kilomètres de voies réservées, 19 stations et 4 pôles d'échange multimodaux (PEM). Durant la phase 2 (long-terme), le réseau sera complété par 28 km de voies supplémentaires et plusieurs PEM. Le projet global, porte sur l'ensemble des axes structurants de l'Agglomération Centre avec un linéaire total de 45 km et une dizaine de PEM.

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

Le SMT et la Région ont publié en date du 17/04/2024 et 23/04/2024 leur intention de réaliser le projet Kéti et d'engager une concertation. Les objectifs et modalités de cette concertation ont été précisés par délibération n°19-07-24 du 11/07/2024 du Conseil Syndical du SMT.

Durée de la concertation préalable :

La concertation se déroulera du **lundi 05 août 2024 au vendredi 20 septembre 2024** inclus.

Modalités de la concertation :

Durant cette période, un dossier de concertation comportant les principales informations relatives au projet sera consultable :

- En version papier, aux heures habituelles d'ouverture, au siège du SMT, au siège de la Région de Guadeloupe et à son antenne du Raizet, en agence Karulis et dans les mairies des communes concernées par le projet (Pointe-à-Pitre, les Abymes, Baie-Mahault, Petit-Bourg, Le Gosier et Morne-à-l'Eau)
- En version numérique, sur le site internet dédié accessible à l'adresse suivante : <https://keti.karulis.com>

Venez découvrir le projet et donner votre avis !

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

- Via des registres papiers disponibles dans ces mêmes lieux, aux horaires habituels d'ouverture.
- Via un formulaire en ligne disponible sur le site internet dédié à l'adresse suivante : <https://keti.karulis.com>

Afin d'échanger activement sur le projet, 5 réunions publiques seront organisées :

- Une réunion publique d'ouverture place des Martyrs de Liberté, Mairie de **Pointe-à-Pitre** – **Le vendredi 09 août 2024 à 17h30**
- Une réunion publique – à la salle Léopold Hélène, **Mairie du Gosier** – **Le mardi 10 septembre 2024 à 17h00**
- Une réunion publique – au Palais de la Culture Félix Proto aux **Abymes** – **Le jeudi 12 septembre 2024 à 17h30**
- Une réunion publique – au PESR, Belcourt à **Baie-Mahault** – **Le mercredi 18 septembre 2024 à 17h30**
- Une réunion publique de synthèse – à la salle Georges Tarer à **Pointe-à-Pitre** – **Le vendredi 20 septembre 2024 à 17h30**

Bilan de la concertation

Une fois la concertation achevée, et après analyse des observations, le SMT publiera le **bilan de la concertation**, présentant son déroulement ainsi que les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des observations du public.

Ce bilan sera accessible sur le site Internet du projet. Il sera par la suite joint au dossier d'enquête préalable à la réalisation du projet.

6.3 CAMPAGNE DE COMMUNICATION : ARTICLES ET PUBLICATIONS

Le meilleur de RCI par mail
actu, bon plan, évènement, émission

S'INSCRIRE À L'HEBDO RCI

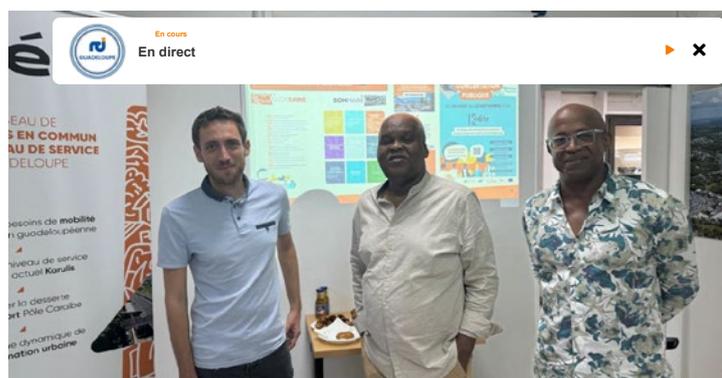
[Infos](#) > [Société](#) > En projet, un nouveau réseau de transport en commun en Guadeloupe

En projet, un nouveau réseau de transport en commun en Guadeloupe

Par RCI web et Laura Latchan 11/07/2024 - 14:47 • Mis à jour le 11/07/2024 - 19:45

Kéti, c'est le nom du futur réseau qui a pour objectif de faire évoluer significativement l'actuel réseau Karulis avec l'ajout de trois lignes structurantes interconnectées. L'objectif : améliorer les temps de parcours et proposer une alternative aux besoins de déplacement.

Partager l'article sur : [f](#) [t](#) [w](#)



Sans doute une nouvelle alternative à la mobilité en Guadeloupe avec la présentation ce jeudi (11 juillet), du futur réseau Kéti, l'anagramme de Tiké dans une version créée.

Un réseau de transport en commun qui a pour objectif de faire évoluer de manière significative l'actuel réseau urbain Karulis avec l'ajout de trois lignes supplémentaires et interconnectées.

Un comité de pilotage s'est tenu ce jeudi matin au siège du Syndicat mixte des transports (SMT), pour exposer les grandes lignes du chantier. Le SMT, maître d'ouvrage, porte le projet.

Faciliter les déplacements

C'est un projet d'envergure destiné à faciliter les déplacements de la population.

Georges Daubin, président du syndicat mixte des transports.

« Avec le réseau Kéti, l'objectif c'est de décongestionner la route. On veut que la population puisse sortir de sa voiture et emprunter les transports en commun, réduire l'empreinte carbone. »

L'enjeu de Kéti, améliorer les temps de parcours et proposer à la population guadeloupéenne une réponse alternative aux besoins de déplacement.

Trois nouvelles lignes de bus

Kéti, ce sera trois nouvelles lignes de bus structurantes interconnectées reliant Baie-Mahault, Les Abymes et le Gosier au cœur de Pointe-à-Pitre. A raison d'un bus toutes les 10 minutes, circulant de 5 à 21 heures. Des bus modernes et écologiques.



Avant que les travaux ne puissent démarrer, la population sera consultée pour faire part de ses besoins. Kevin Bataille, chef de projet, nous en a dit plus sur cette consultation

« Et on va appeler la population à participer à cette définition du projet et c'est lors de la concertation préalable, en août et en septembre, qu'on va recueillir l'avis de la population pour pouvoir constituer vraiment une première ébauche de projet qui sera soumis à l'autorité environnementale ensuite. »

Il s'agira, explique Kevin Bataille, de recueillir les attentes de la population. L'idée étant de définir un projet qui colle bien aux besoins à ses besoins. A la suite de cette consultation, des appels à projets seront donc lancés. Début des travaux prévus fin 2025 avec une mise en service espérée pour 2028.

Le meilleur de RCI par mail actu, bon plan, évènement, émission

S'INSCRIRE À L'HEBDO RCI

[Infos](#) > [Société](#) > Projet de réseau de transports en commun Kéti, lancement de la concertation publique

Projet de réseau de transports en commun Kéti, lancement de la concertation publique

Par RCI web et Lynda Cayaroy 09/08/2024 - 12:23 • Mis à jour le 09/08/2024 - 12:30

Jusqu'au 20 septembre prochain, les Guadeloupéens sont invités à donner leur avis sur Kéti, le futur réseau de transports en commun urbain à haut niveau de service.

Partager l'article sur :   



Les études sont lancées concernant le [futur réseau de transports en commun urbain à haut niveau de service Kéti](#). Un projet qui vise à améliorer significativement l'actuel réseau urbain Karulis avec l'ajout de trois lignes structurantes et interconnectées. La concertation publique vient de débuter. Jusqu'au 20 septembre prochain, la population est invitée à donner son avis sur ce nouveau réseau.

« Des voies spéciales seront créées pour ce réseau de bus. C'est trois lignes de bus qui convergent vers la gare de Bergevin. Une au départ de Baie-Mahault, une au départ des Abymes et une autre au départ du Gosier. Ça représente à peu près 17 kilomètres de voies, 40 stations avec un niveau de service très élevé, une amplitude horaire très forte de 5 heures du matin à 21 heures. Et avec l'ambition de faire passer un bus toutes les 10 minutes. Ce que désigne le terme haut niveau de service, c'est la pointe de la technologie. C'est aussi une vitesse de circulation plus importante. »

Le début des travaux est prévu pour fin 2025. Les précisions de Patrick Rilcy.

« Les études ont commencé et les travaux doivent commencer l'année prochaine. Il y a une concertation obligatoire. C'est cette phase-là qu'on est en train de lancer. Elle a commencé lundi et qui, ce soir (9 août), il aura une réunion publique sur le parvis de la mairie de Point-à-Pitre. L'ensemble de la population est invité à venir connaître le projet et interroger à son sujet. »

Cinq réunions publiques

Le directeur général des services du Syndicat mixte des transports indique que cinq réunions publiques seront organisées dans les communes directement impactées par le projet : Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Le Gosier et Baie-Mahault.

« On tiendra également trois stands à différentes arrivées du Tour de la Guadeloupe, à Baie-Mahault, Pointe-à-Pitre et au Gosier. Et on a également un site internet (keti.karulis.com) qui est disponible depuis lundi, sur lequel toute la population peut interagir avec ce projet, peut faire ses observations. Elles seront recensées et feront l'objet d'un bilan de concertation. »

110 millions d'euros

Selon Patrick Rilcy, c'est un projet dont le coût avoisinera les 110 millions d'euros.

« C'est un projet dont le coût initial, en 2021, était autour de 100 millions, mais là on est sûr qu'avec l'inflation et les précisions qu'on a apportées, aujourd'hui, son coût est autour de 110 millions d'euros. Il y a une subvention de l'État de 13,6 millions qui nous aide à concrétiser ce plan de financement. Sont envisagés également des fonds européens à hauteur 11 millions à ce jour et des contributions du Syndicat mixte des transports, de la Région, du Département, probablement de Cap Excellence aussi. »



KÉTI, LE NOUVEAU BÉBÉ DE KARULIS

NOUVELLES SEMAINE · ACTUALITES · 12 JUILLET 2024

Kéti est la nouvelle déclinaison du réseau Karulis, qui verra trois nouvelles lignes de bus s'ajouter pour desservir l'agglomération.

Elles relieront Gourdeliane, Perrin, et Grande Ravine à Pointe-à-Pitre. L'objectif est bien sûr de fluidifier les principaux accès à l'agglomération-centre grâce à la création de voies réservées ou pendulaires, selon les axes et de parkings relais. Il est aussi question d'améliorer la desserte du port, de l'aéroport et du CHU. Un bus toutes les dix minutes, c'est l'ambition du réseau.

DERNIERS ARTICLES



Nouveau gouvernement: les défis pour l'Outre-mer...



“Seuls les jeux politiques dictent la conduite des uns et d...



Nouveau Hub pour le volontariat aux Antilles...



Exclusif, la grève s'étend à tous les éléments !...



Régionales, vote noir !...

Accueil - Politique

AGGLOMÉRATION POINTOISE**Région pointoise: un nouveau service de transport collectif verra le jour prochainement**

Par Anthony BASSIEN-CAPSA (a.bassien-capsa@agmedias.fr)

jeudi 18 juillet 2024



Rendu visuel d'une des 3 lignes du bus à haut niveau de service (BHNS) « Kéti » sur les boulevards de Pointe-à-Pitre. • SMT

Depuis le 11 juillet dernier, un projet de transport collectif à haut niveau pour l'agglomération pointoise est présenté au public afin d'améliorer la mobilité dans le secteur. Il s'agit du Kéti, un réseau qui viendra compléter les services assurés par Karu'lis. Le Syndicat mixte des transports va bientôt lancer une consultation publique à ce sujet.

C'est durant un comité de pilotage organisé par le Syndicat mixte des transports (SMT) le 11 juillet dernier, que le projet de transports collectif à haut niveau baptisé « Kéti » a été officiellement présenté. Son objectif ? Compléter le réseau Karu'Lis avec l'ajout de trois lignes structurantes et interconnectées, afin d'améliorer la mobilité des Guadeloupéens n'ayant pas de voiture.

Un projet développé depuis plusieurs années

Si le projet « Kéti » a vu le jour, c'est essentiellement dans le but d'améliorer la mobilité des Guadeloupéens et plus particulièrement des habitants de l'agglomération pointoise. Patrick Rilcy, directeur général des services du SMT revient sur sa genèse : « On peut considérer que ce projet est né en 2021 avec la candidature du SMT et de la Région Guadeloupe au 4^e appel à projet national relatif aux transports en commun en site propre (TCSP) et aux Pôles d'échange multimodaux (PEM). Il s'agit donc bien d'un TCSP qui prend la forme d'un Bus à haut niveau de service. Le SMT et la Région sont lauréats de cet appel à projet à hauteur de 13,6 millions d'euros obtenus pour le financement de 17 km de voies en site propre et 4 PEM. Il faut rappeler qu'auparavant, la Guadeloupe a conduit des réflexions dans le cadre du SAR (schéma d'aménagement régional) de 2011 prévoyant un projet de tram...

Accueil - Économie

ENQUÊTE

Kéti, le projet de réseau urbain de transports en commun en consultation

vendredi 9 août 2024



Bus de Karu'Lis reliant Pointe-à-Pitre à Saint-François • DR

Jusqu'au 20 septembre, la population est invitée à répondre à une consultation sur Kéti, le projet concernant le réseau urbain de transports en commun.

Ce projet a pour objectif de faire évoluer l'actuel réseau urbain, Karulis. Trois nouvelles lignes devraient être rajoutées au...

Accueil - Économie

TRANSPORT

Kéti, le projet de réseau urbain de transports en commun en consultation

jeudi 5 septembre 2024



Bus de Karu'Lis reliant Pointe-à-Pitre à Saint-François • DR

Jusqu'au 20 septembre, la population est invitée à répondre à une consultation sur Kéti, le projet concernant le réseau urbain de transports en commun. Après la première réunion publique qui a eu lieu, il y a un mois environ, et une forte présence sur le tour cycliste, l'enquête enregistre aujourd'hui plus de 150 avis.

Ce projet a pour objectif de faire évoluer l'actuel réseau urbain, Karulis. Trois nouvelles lignes devraient être rajoutées au service actuel. Le projet prévoit des améliorations dans le service : une fréquence accrue (à raison d'un bus toutes les dix minutes), une amplitude horaire étendue (de 5 à 21 heures), des portions de voies dédiées et des bus à haut niveau de service. Les études préliminaires ont été réalisées, après la consultation populaire, les études de conception et les travaux devraient démarrer d'ici la fin de l'année 2025.

Comment répondre à l'enquête ?

Pour répondre à la consultation, vous disposez de plusieurs modes.

Sur internet, <https://keti.karulis.com/concertation-publique/>

Vous pouvez participer à l'une des réunions publiques prévues : mardi 10 septembre à 17 heures à la mairie du Gosier ; le 12 septembre à 17h30 au palais de la culture Félix-Proto aux Abymes ; le 18 septembre à 17h30 au PESC à Belcourt et le 20 septembre à 17h30 à la salle Georges Tarer à Pointe-à-Pitre.

Ou en laissant votre avis sur un registre papier disponible au syndicat mixte des transports du Petit Cul de Sac Marin (Baie-Mahault), à l'hôtel de région (Basse-Terre), à l'espace régional (Raizet), à l'agence Karulis (Pointe-à-Pitre), ou encore dans les mairies (Pointe-à-Pitre, Abymes, Baie-Mahault, Petit-Bourg, Gosier ou Morne-à-l'Eau).

Pour consulter le projet : <https://keti.karulis.com/le-projet/>

6.4 SUPPORT DE PRÉSENTATION DES RÉUNIONS PUBLIQUES



Concertation Préalable du projet Kéti

Réunion Publique n°5

Vendredi 20 septembre 2024

 **CONCERTATION PUBLIQUE**
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

SOMMAIRE

1 ▶ Le projet Kéti

- Contexte
- Définitions
- Caractéristiques
- Itinéraires des lignes
- Aménagements prévus
- Calendrier

2 ▶ La Concertation

- Objectifs
- Moments d'échange
- Moyen d'expression
- Prochains rendez-vous

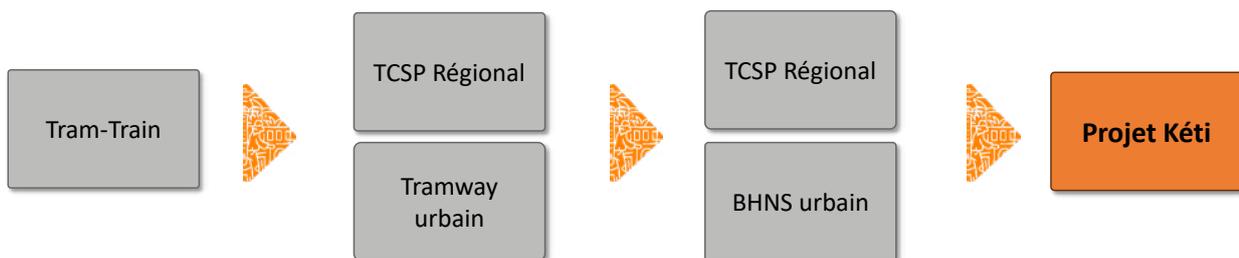
1 ▶ Le projet Kéti



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

CONTEXTE

Un projet issu de la convergence de 10 ans de réflexion et évolutions



→ Candidature en 2021 au 4ème Appel à Projets
« Transports en Commun et Mobilité Durable hors Ile-de-France »



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

CONTEXTE



Projet lauréat

Un Projet
Multipartenarial
porté par le SMT

Début des
travaux avant
le 31/12/2025

13,6 M€
obtenus



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

5

CONTEXTE

Les porteurs du
projet
maîtres d'ouvrage



Les Partenaires



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

6

DEFINITIONS

TCSP = Transport en Commun en Site Propre

Transport public qui possède une voie de circulation réservée (exemples : Tramway, Métro et BHNS)

BHNS = Bus à Haut Niveau de Service :

Système de transport dont l'objectif est d'améliorer la capacité et la régularité d'un service de transport de passagers par bus



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

7

DEFINITIONS

PEM = Pôles d'Echanges Multimodaux

Lieu de connexion des réseaux afin de faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transports :

- Bus & cars
- Modes actifs (piétons & vélos)
- Maritime & aérien
- Voiture personnelle, taxi, covoiturage

P+R = Parking Relais

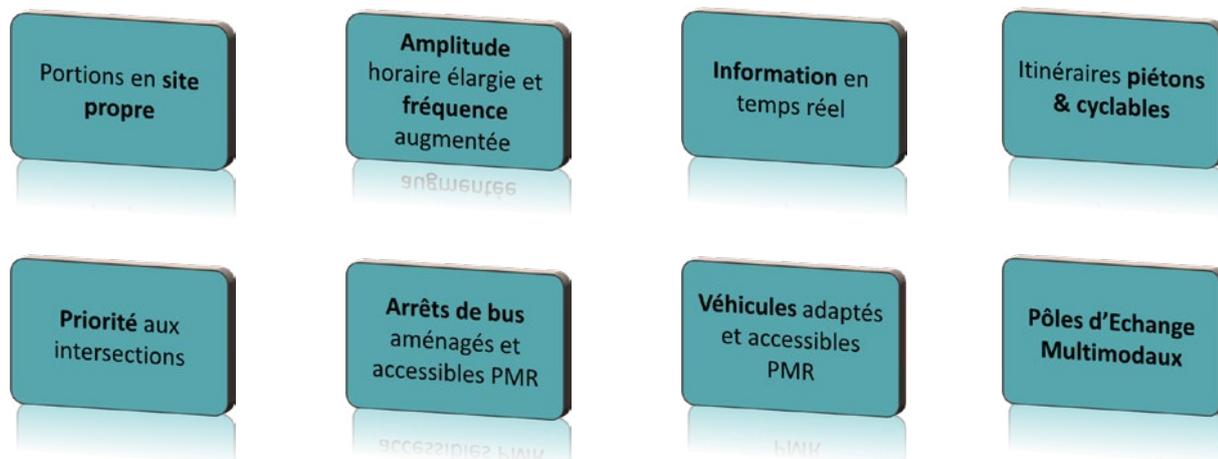
Aire de stationnement proche des transports en commun
C'est un type ou une composante d'un PEM



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

8

CARACTERISTIQUES



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

9

ITINERAIRES

Lignes Kéti



Lignes Karulis

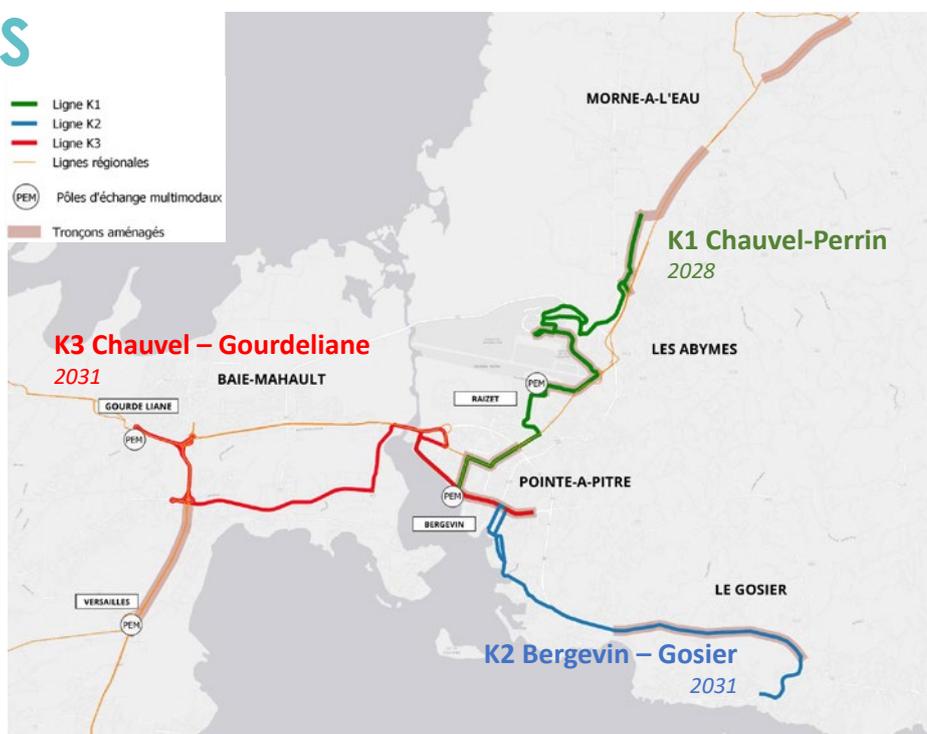


Lignes interurbaines

Réseaux interconnectés



- Ligne K1
- Ligne K2
- Ligne K3
- Lignes régionales
-  Pôles d'échange multimodaux
- Tronçons aménagés

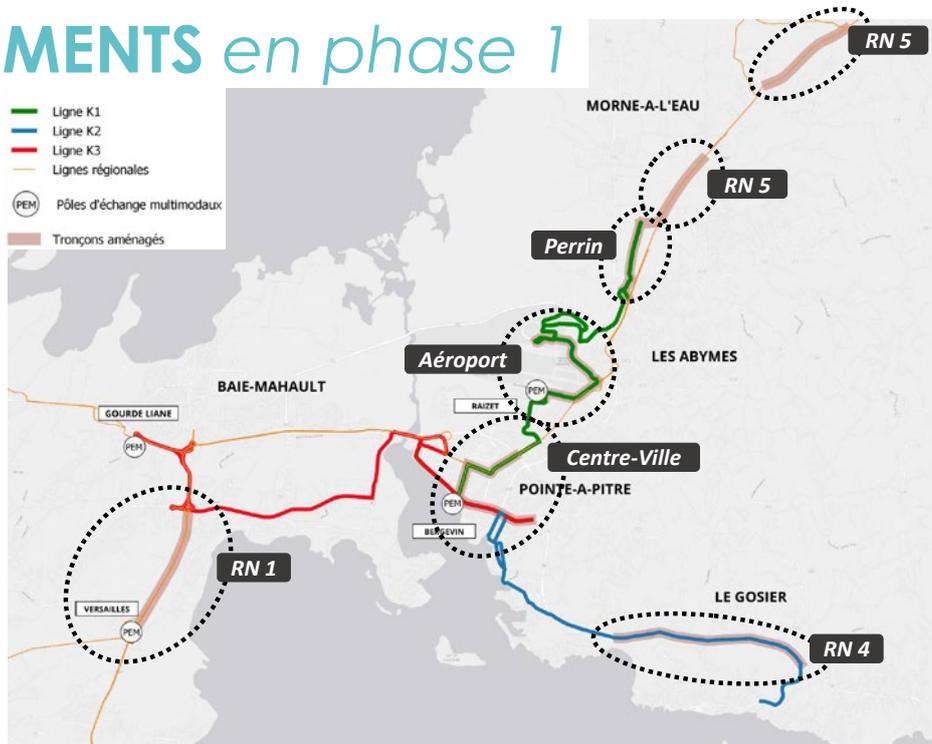


10

AMENAGEMENTS en phase 1

- RN1 Versailles - Jabrun
- Centre – Ville :
 - ▲ Vieux-Bourg – Bergevin
 - ▲ Chauvel – Bergevin
- Voie de service Aéroport
- Zac de Perrin
- RN5 :
 - ▲ Perrin – Berlette
 - ▲ Bosredon – Marieulle
- RN4 La Riviera

- Ligne K1
- Ligne K2
- Ligne K3
- Lignes régionales
- (PEM) Pôles d'échange multimodaux
- Tronçons aménagés



AMENAGEMENTS

Voies Rapides



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

AMENAGEMENTS

Voie Aéroport

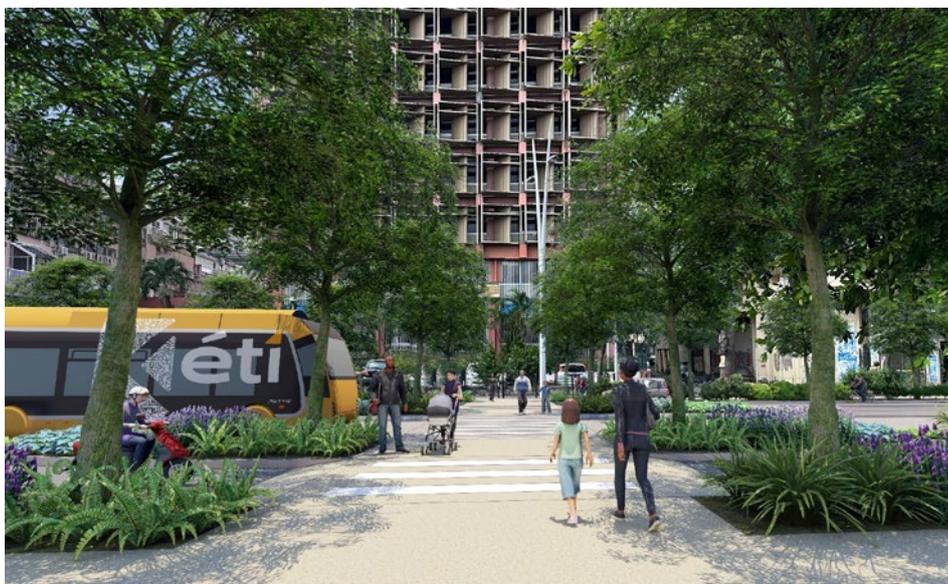


CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

13

AMENAGEMENTS

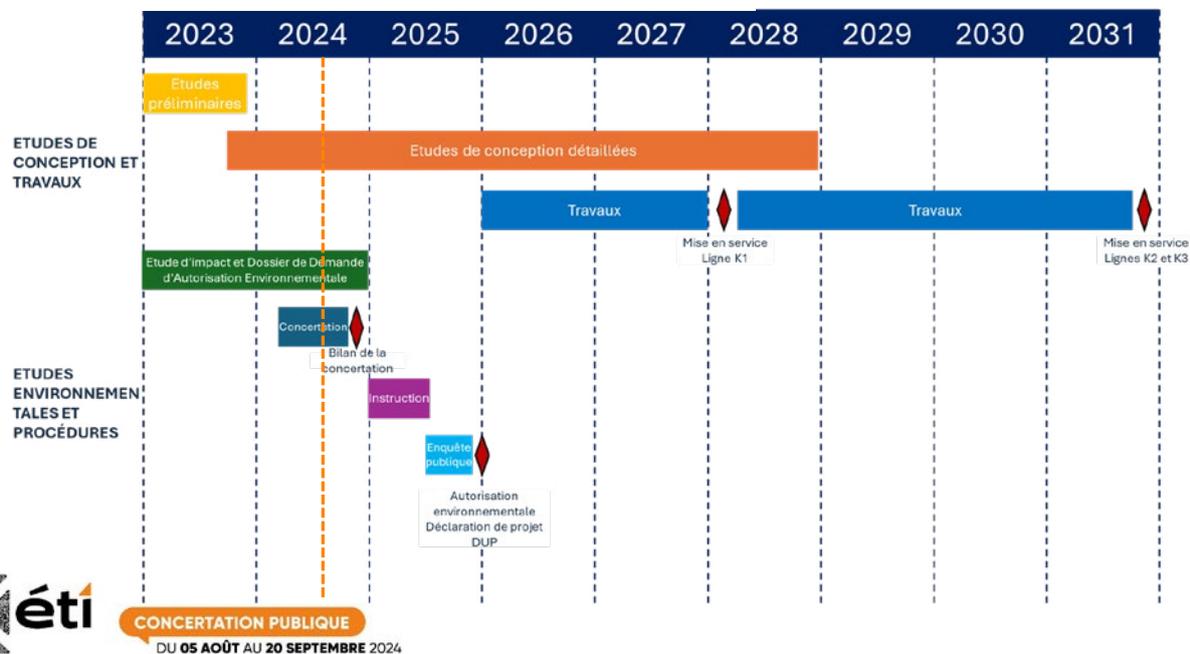
Centre - Ville



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

14

CALENDRIER



17

2 ▶ La Concertation

OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Informer

Associer

Echanger

Intégrer les besoins et attentes des usagers et riverains



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

MOMENTS D'ÉCHANGES

Les Réunions Publiques



Vendredi 09 août à 17h30

Hôtel de Ville de Pointe-à-Pitre



Mardi 10 septembre à 17h00

Mairie du Gosier



Jeudi 12 septembre à 17h30

Palais de la Culture aux Abymes



Mercredi 18 septembre à 17h30

PESR de Baie-Mahault



Vendredi 20 septembre à 17h30

Salle Georges Tarer à Pointe-à-Pitre



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

MOYENS D'EXPRESSION

Registres Papier



 **Siège du SMT**
Baie-Mahault

 **Siège de la Région Guadeloupe**
Basse-Terre

 **Agence Karulis**
Pointe-à-Pitre

 **Espace Régional du Raizet**
Abymes

 **En Mairie**

- ✓ Pointe-à-Pitre
- ✓ Abymes
- ✓ Baie-Mahault
- ✓ Gosier
- ✓ Petit-Bourg
- ✓ Morne à l'Eau



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

21

MOYENS D'EXPRESSION

Avis en ligne



KETI.KARULIS.COM



CONCERTATION PUBLIQUE
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024

22



 **VIDEO**

 **CONCERTATION PUBLIQUE**
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024



**MERCİ DE VOTRE
ATTENTION**

 **CONCERTATION PUBLIQUE**
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024



QUESTIONS



 **CONCERTATION PUBLIQUE**
DU 05 AOÛT AU 20 SEPTEMBRE 2024



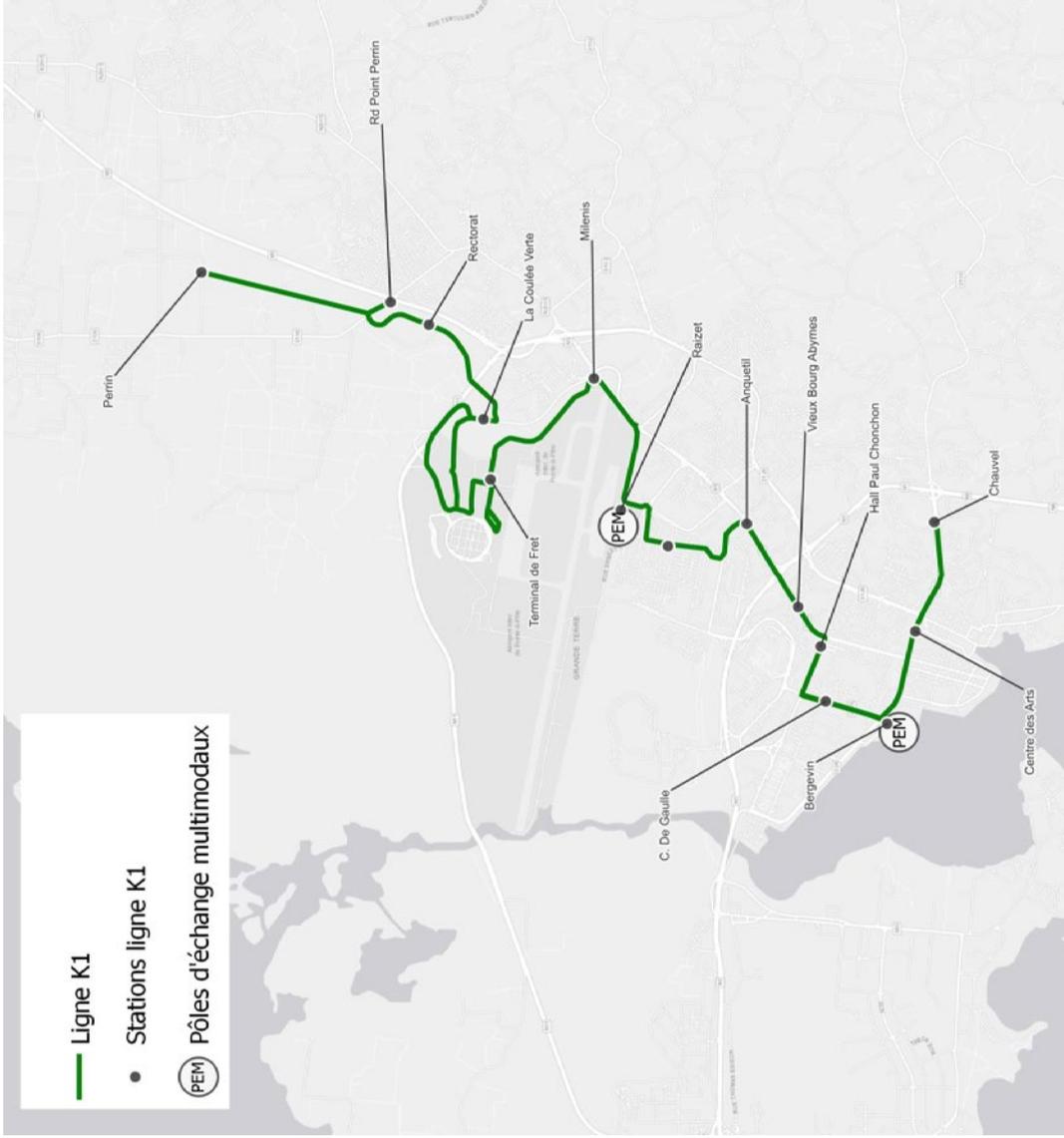
**CONCERTATION
PUBLIQUE**
DU 05 AOÛT AU
20 SEPTEMBRE 2024



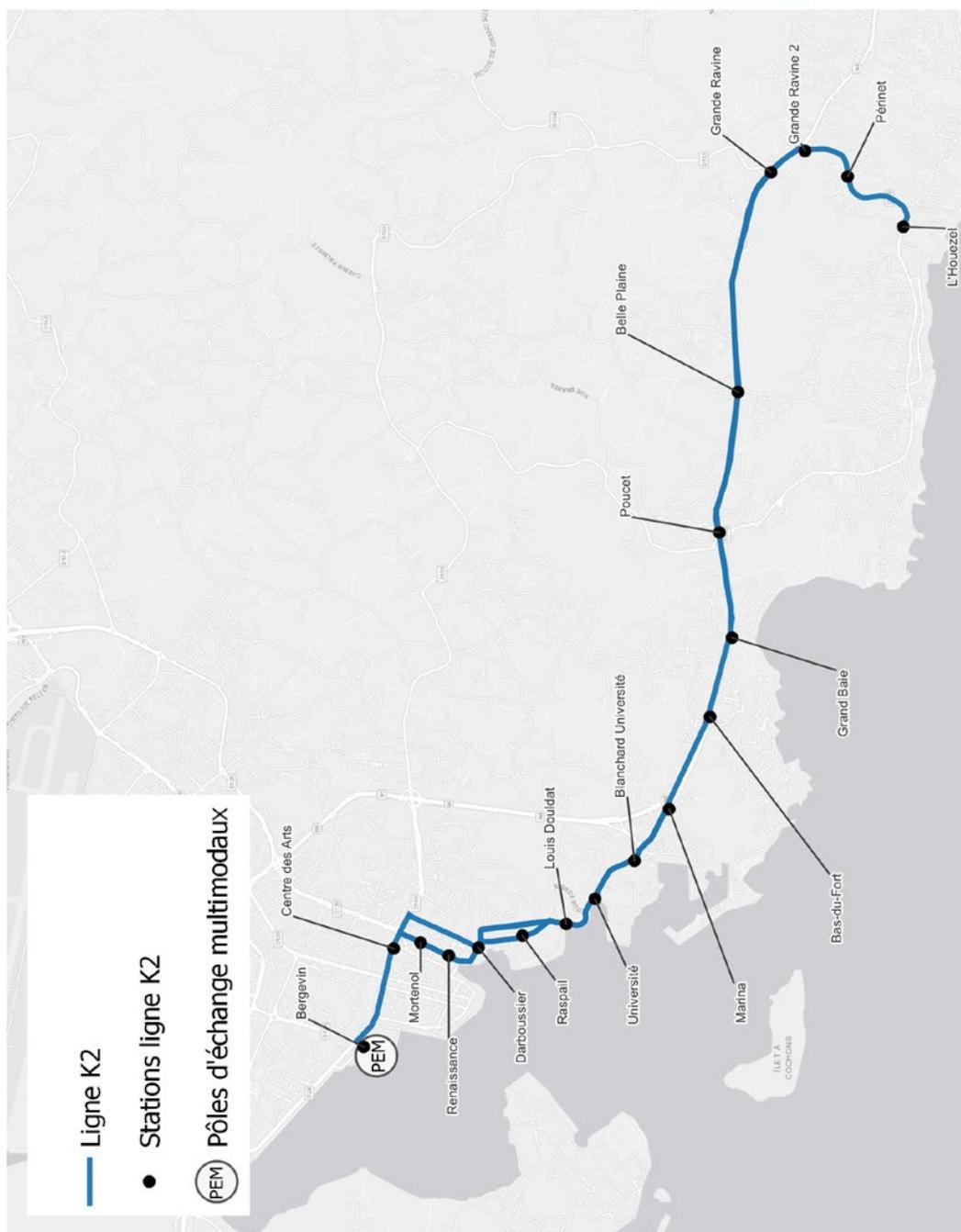
LE RÉSEAU DE TRANSPORTS
EN COMMUN À HAUT NIVEAU
DE SERVICE DE GUADELOUPE



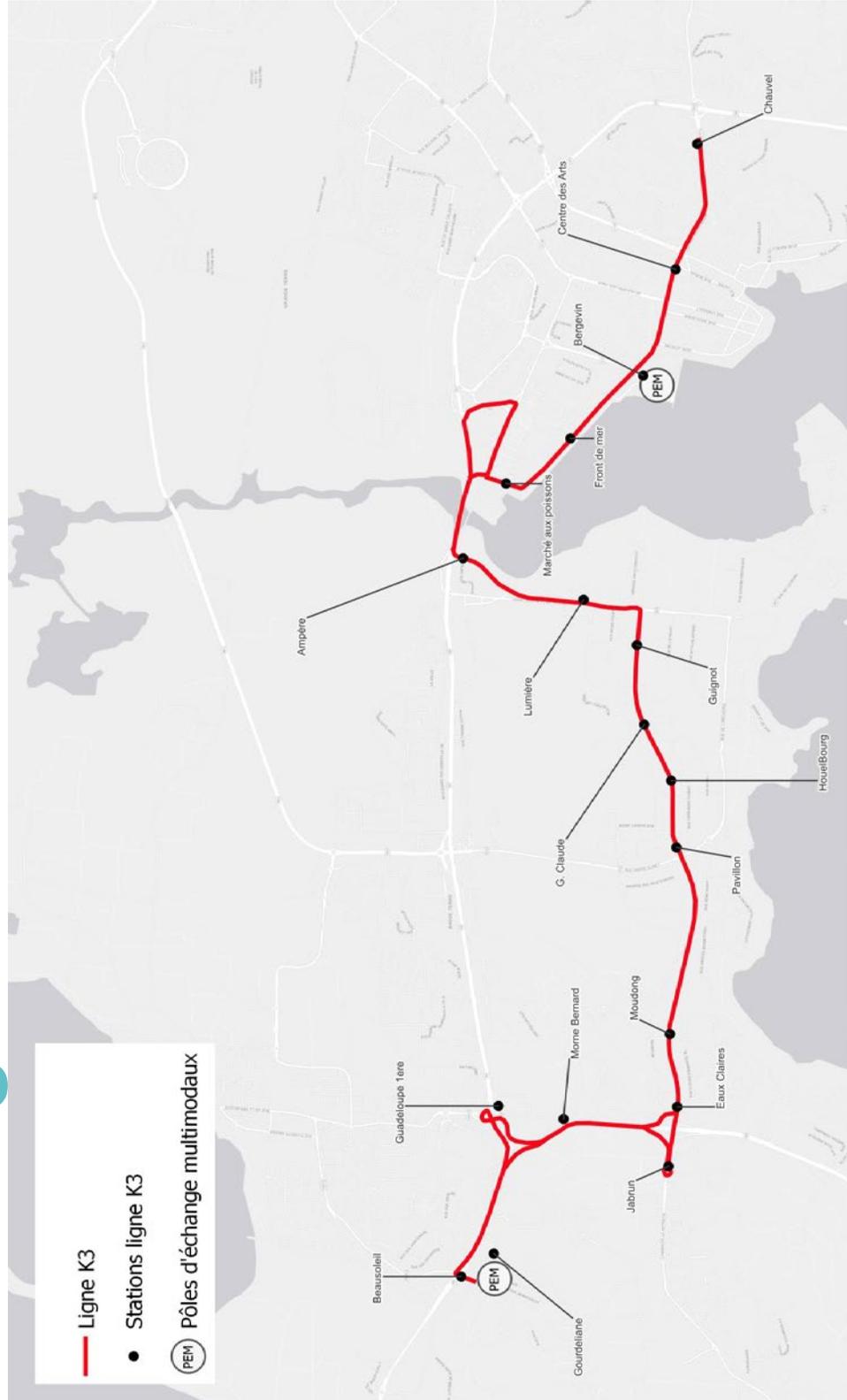
Itinéraire Ligne K1



Itinéraire Ligne K2



Itinéraire Ligne K3





6.5 COMPTE-RENDU DES RÉUNIONS PUBLIQUES

3.2.7 Compte rendu - Réunion Publique du 9 août 2024 - Parvis de l'Hôtel de Ville de Pointe-à-Pitre

DÉROULÉ

- Discours d'introduction de M. Georges DAUBIN, Président du SMT
- Présentation du projet par le bureau d'étude EGIS :
 - 1- Le projet Kéti :
 - Contexte
 - Définitions
 - Caractéristiques
 - Itinéraires des lignes
 - Aménagements prévus
 - Calendrier
 - 2- La concertation :
 - Objectifs
 - Moments d'échange
 - Moyen d'expression
 - Prochains rendez-vous
- Réponses aux questions
- Discours de clôture, de Monsieur BREDENT, élu de la Ville de Pointe-à-Pitre



Vendredi 9 août 2024

17h30 - 20h
Mairie, Pointe-à-Pitre



30 personnes





QUESTIONS

1 Avez-vous fait un bilan du fonctionnement du réseau Karu'lis : régularité, fiabilité, sécurité, propreté, politesse des conducteurs ?

Avant de lancer un projet comme Kéti, il faut faire un point sur le réseau Karu'lis actuel.

- Karu'lis est une marque portée par le SMT, le bilan est fait chaque année. Le dernier rapport annuel du transporteur qui exploite le réseau Karu'lis a été présenté au Comité Syndical du 11 juillet 2024. Nous avons étudié le dossier, analysé les indicateurs, et critères dont le comportement des conducteurs de bus fait partie. Le SMT exerce un contrôle permanent en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

La population a-t-elle accès à cette information ?

- Nous prenons bonne note de votre suggestion, les exploitants sont chargés de la communication vers le grand public, mais il est possible que celle-ci ne soit pas suffisante.

2 Qu'en est-il des Personnes à Mobilité Réduite ? Il est nécessaire que ces personnes aient accès au réseau Karu'lis et, a fortiori, aux lignes Kéti.

- Les arrêts de bus doivent être accessibles pour tous. En tant qu'AOM nous avons travaillé sur le Schéma Directeur d'Accessibilité de l'ensemble des réseaux. Tous les points ont été recensés et les travaux à réaliser ont été inventoriés. Les travaux ne relèvent pas exclusivement de la compétence du SMT, mais un travail collaboratif avec les gestionnaires des voiries (communes, Régions, Département, ...) doit être mis en place pour réaliser la mise en conformité.
- Les véhicules sont équipés d'un dispositif garantissant l'accessibilité à tous, c'est une obligation.

3 De retour sur le sol Guadeloupéen, j'ai noté une nette amélioration du réseau de transports en commun depuis mon départ, il y a quelques années. Toutefois, le projet semble ambitieux, est-il vraiment réalisable ?

- S'il s'agit d'un projet ambitieux, il est né de la convergence d'initiatives de nombreuses collectivités guadeloupéennes, pensé pour être le meilleur compromis efficacité/coût. Son plan de financement a été arrêté en début de cette année, tous les partenaires sont alignés. D'autres projets de cette ampleur et de cette typologie ont déjà abouti, dans des agglomérations de taille similaire de l'Hexagone, mais aussi à la Réunion, en Guyane et en Martinique. Il s'agit toujours de projets complexes et ambitieux, du fait de la multitude d'acteurs et leur coût, mais ce sont des projets qui aboutissent. Aujourd'hui tout est aligné pour que le projet puisse aboutir.

4 La Guadeloupe a besoin de ce projet. Il faut travailler sur la communication, et apprendre de l'exemple du TCSP de Martinique. Il est nécessaire d'anticiper au maximum les problèmes de foncier et d'expropriation.

- Le projet est pensé pour limiter au maximum, au moins dans sa première phase, la nécessité d'expropriation. L'expropriation pour cause d'utilité publique est une question importante qui est un préalable à chaque projet qui a besoin de foncier. Pour le projet Kéti, par sécurité, et même si le risque a été réduit au maximum, il est prévu de lancer une démarche de déclaration d'utilité publique pour pouvoir face à tout éventuel besoin d'expropriation qui se présenterait dans les phases ultérieures de conception du projet.



5 **Que veut dire Kéti ?**

- On a fait le choix de lui donner un nom très en amont pour que la population s'approprie le projet. Prénom féminin à consonnance créole, le « K » rappelle de Karu'lis et de Karureka, et c'est également « ticket » à l'envers, en référence au titre de transport.

6 **Qu'en est-il du Nord Basse Terre, quid des transports entre Deshaies et Pointe-à-Pitre ?**

- Le territoire Guadeloupéen est réparti entre différentes Autorité Organisatrices de la Mobilité comme le SMT. La CANBT est AOM et, à ce titre, gère le réseau de transport urbain sur son territoire. La création d'un AOM unique sur le territoire guadeloupéen est aussi un chantier en cours. Cela permettrait de rendre les déplacements plus fluides, de mieux interconnecter les réseaux, tout en réalisant des économies d'échelle. L'intégration de la CANBT au territoire géré par le SMT est prévue pour être la première étape de ce chantier, et pourrait avoir lieu dès 2025. Cela permettrait d'étendre le réseau Karu'lis jusqu'à Deshaies.

7 **Quel sera le prix du ticket ?**

- Le prix du ticket n'est pas encore établi à ce stade. Il faut rappeler que l'utilisateur ne paie pas le coût réel du transport, mais plutôt 1/3 du coût total. Il appartient au SMT par les taxes qu'il prélève de réduire les prix du ticket pour garantir l'accessibilité du réseau de transports au plus grand nombre. Le choix de la tarification définitive interviendra dans un second temps, une fois la conception des infrastructures finalisée, mais celle-ci garantira toujours un tarif accessible pour tous.

8 **Pourra-t-on prendre les bus Kéti et Karu'lis avec un même ticket ?**

- Avec le même ticket, il sera possible de prendre plusieurs modes de transport et de réaliser des correspondances, comme dans la grande majorité des réseaux de transports en commun que l'on peut trouver par exemple en France Hexagonale

9 **De quel type seront les véhicules Kéti ? On parle beaucoup de véhicules électriques en ce moment.**

- Le choix du matériel roulant pour le projet Kéti, central dans la notion de BHNS, fait l'objet d'une réflexion très active mais pas encore aboutie. Plusieurs éléments sont pris en ligne de compte : le respect de l'environnement, la réparabilité en local (compétence, approvisionnement en pièces de rechange), l'adaptation aux conditions climatiques spécifiques aux Antilles, la disponibilité locale de l'éventuel carburant, et évidemment, le coût d'achat et de fonctionnement des véhicules. Les retours d'expérience des voisins, notamment Martiniquais sur ces questions sont pris en compte. Dans le cadre de la concertation si vous avez des retours d'expérience, des suggestions, nous en prendrons bonne note afin de les intégrer à la réflexion.

10 **La réduction de voies dédiées à la circulation des voitures dans le centre-ville ne risque-t-elle pas de créer des embouteillages là où la circulation est aujourd'hui fluide ?**

- Les grands boulevards urbains sont aujourd'hui en grande partie surdimensionnés. Nous étudions très précisément ce point, et nos premiers résultats montrent que le projet suscitera le report de certains usagers d'un boulevard à l'autre, modifiera légèrement les itinéraires, mais ne créera pas de situation de saturation sur ces boulevards. On tire simplement meilleur parti d'une infrastructure aujourd'hui surdimensionnée et sous-exploitée.



11 Qu'en est-il des offres de transport le soir et le dimanche ?

- Pour le moment, il est prévu que les lignes Kéti fonctionnent de 5h à 21h. C'est une amplitude horaire plus large que Karu'lis. Depuis 2 ans nous expérimentons la mise en place de vélos en libre-service et nous avons constaté qu'à l'heure où les bus s'arrêtent, l'utilisation des vélos libre-service augmente. La nuit est également plus favorable que le jour à la pratique du vélo dans les pays tropicaux comme le nôtre. Il y

a un report qui fait d'un mode à un autres. Dans le projet Kéti chaque kilomètre de voie bus urbaine construite sera accompagnée d'un kilomètre d'aménagement cyclable pour encourager l'usage du vélo. Nous travaillons en même temps sur 3 modes : la marche à pied, le vélo et le bus. Il n'est pas possible de faire fonctionner le bus 24h/24h mais sa fréquentation sera suivie de près et l'amplitude horaire de son fonctionnement pourra évoluer en fonction, et on espère que le vélo prendra le relais pour fonctionner après 21h.

RAPPEL de l'animateur qu'il est possible de donner son avis sur le projet en allant sur le site internet ou en se rendant dans les lieux cités dans la présentation.

Monsieur BREDET, élu à la ville de Ponte-à-Pitre, prend la parole pour exprimer l'importance de cette concertation et de l'implication de la population dans ce projet



3.2.7 Compte rendu - Réunion Publique du 10 septembre 2024 - Mairie du Gosier

DÉROULÉ

- Discours d'introduction de M. Georges DAUBIN, Président du SMT
- Présentation du projet par le bureau d'étude EGIS :
 - 1- Le projet Kéti :
 - Contexte
 - Définitions
 - Caractéristiques
 - Itinéraires des lignes
 - Aménagements prévus
 - Calendrier
 - 2- La concertation :
 - Objectifs
 - Moments d'échange
 - Moyen d'expression
 - Prochains rendez-vous
- Réponses aux questions
- Mots de clôture, de Monsieur DAUBAIN.



Mardi 10 Septembre 2024

17h – 20h00
Mairie, Le Gosier



7 personnes





QUESTIONS

1 On parle d'un projet futur mais réellement que fait-on pour aujourd'hui sur le réseau Karu'lis ? les abris sont absents, les bus ne sont pas à l'heure ? 2028 c'est encore loin.

- Nous prenons note des problématiques sur le réseau Karu'lis actuel et les ferons remonter au délégataire.
- Dans la cadre du Projet Kéti, la réalisation des arrêts est prévue au budget global du projet.
- Aujourd'hui les bus subissent la congestion routière et de ce fait accusent du retard. Le projet Kéti permettra, par la réalisation de voies réservées, de faciliter la circulation des bus, et donc d'améliorer la régularité des transports en commun sur le territoire.

2 On parle de TCSP mais qu'en est-il de la liaison maritime ?

- Le Bus des Mers était une expérimentation portée par la Région qui étudie la suite à donner à cette expérimentation.
- Il existe d'autres mesures pour développer la mobilité sur le Territoire : vélos libre-service, covoiturage, la mobilité se développe sans attendre l'arrivée du projet kéti.

3 Il serait nécessaire de faire plus de communication sur les offres de transports actuelles

- Le besoin est identifié, des campagnes de communication vont être relancées.

4 Une tarification particulière pour les vacances, notamment pour les jeunes ?

- Il existe déjà aujourd'hui des tarifs préférentiels pour les jeunes et les seniors. Les informations sont disponibles sur le site et l'application Karu'lis, et en agence.
- Pour les vacances la mise en place de lignes Karu'lis Plages est en étude.

5 Le transport a bien évolué ces 10 dernières années, et le projet Kéti permettra d'améliorer le transport sur le territoire et répondre encore mieux aux besoins de la population.

6 La sécurité à bord des véhicules est parfois compliquée et les places réservées aux PMR ne sont pas respectées.

- Nous prenons note des problématiques sur le réseau Karu'lis actuel et les ferons remonter au délégataire.
- Concernant l'insécurité, il ne faut pas hésiter à solliciter les forces de l'ordre qui peuvent intervenir sur le réseau de transports.

7 Pourquoi n'y a-t-il pas de transport public à Moreau ?

- Par le biais du projet Kéti, le réseau Karu'lis sera restructuré pour ajuster et renforcer l'offre sur tout le territoire. Nous notons la nécessité de revoir la desserte de la section Moreau.
- En parallèle, des réflexions sont en cours sur le Transports à la Demande comme solution pour compléter la desserte en transports en commun des zones les plus isolées.

8 L'utilisation de l'application Karu'lis pour savoir quand arrive le prochain bus n'est pas facile.

- Un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV) est en cours de déploiement et devrait être mis en service en 2025. Il permettra une meilleure lecture et compréhension des temps d'attente.



9 Où passeront exactement les lignes kéti ?

- Rappel des O/D de chaque ligne, et présentation d'une carte plus détaillée en séance.

10 Les travaux en cours sur la Riviera sont-ils liés à kéti ?

- Il s'agit de travaux portés par la Région indépendamment du projet kéti, le but étant de réaliser une voie réversible sur ce secteur pour faciliter la circulation.
- La voie réversible, située au milieu de la route, est prévue pour être réservée aux voitures.
- Le projet kéti prévoit une adaptation du projet de voie réversible pour réserver la voie latérale aux bus.

11 Des expropriations sont-elles prévues ?

- Les tronçons retenus pour être aménagés dans la première phase du projet ont été sélectionnés car ils pouvaient a priori être aménagés sur du foncier disponible. Au niveau actuel des études, il n'est pour le moment pas prévu d'expropriation sur ces tronçons.

12 DIVERS

- Il faut créer un arrêt pour le pôle administratif.
- Réflexion sur les arrêts à la demande en soirée pour des questions de sécurité.
- Problème des transport scolaires, transport qui ne passent pas ou pas à l'heure.

RAPPEL de l'animatrice qu'il est possible de donner son avis sur le projet en allant sur le site internet ou en se rendant dans les lieux cités dans la présentation.

RAPPEL des dates des autres réunions à revenir



3.2.7 Compte rendu - Réunion Publique du 12 septembre 2024 - Au Palais de la culture Félix Proto à la ville des Abymes

DÉROULÉ

- Discours d'introduction de M. Georges DAUBIN, Président du SMT
- Présentation du projet par le bureau d'étude EGIS :
 - 1- Le projet Kéti :
 - Contexte
 - Définitions
 - Caractéristiques
 - Itinéraires des lignes
 - Aménagements prévus
 - Calendrier
 - 2- La concertation :
 - Objectifs
 - Moments d'échange
 - Moyen d'expression
 - Prochains rendez-vous
- Réponses aux questions
- Mots de clôture, de Monsieur DAUBAIN.



Jeudi 12 Septembre 2024

17h30 – 19h15

Palais de la culture Félix
Proto, Les Abymes



7 personnes





QUESTIONS

1 C'est un projet d'amélioration du transport en Guadeloupe ? Ce projet a débuté ?

- Il s'agit d'une amélioration de l'offre de transports via l'aménagement et la mise en service de 3 lignes structurantes de Bus à Haut Niveau de Service.
- Le projet démarre, les études sont en cours et nous venons au contact de la population pour exposer les intentions tout en récoltant les suggestions et besoins.

2 Le projet est essentiel au vu de la difficulté de la situation actuelle, surtout pour ceux qui n'ont pas de voiture : il n'y a pas assez de bus Karu'lis aux Abymes, les cars de la Région ne sont pas fiables et ne traversent plus le bourg, et il y a des embouteillages partout.

- Le projet kéti a pour but de sortir les bus des embouteillages. Les temps d'attente sont aujourd'hui longs, d'autant plus qu'il n'y a pas d'information en temps réel aux arrêts. Afin d'améliorer l'information voyageurs nous travaillons déjà sur la mise en place d'un système d'information en temps réel qui sera effectif l'année prochaine.
- Pour décongestionner le bourg, il a été choisi de dévier les cars de la Région hors du bourg, et en parallèle, de renforcer les bus de ville Karu'lis. La desserte est probablement encore insuffisante, on en prend note.

3 En attendant l'aménagement des PEM de 2^{ème} phase, notamment sur Morne à l'Eau et Gosier, comment les gens vont emprunter les lignes kéti, sachant qu'il y a une grande quantité de personnes qui arrive de la Rivière du Levant et du Nord Grande Terre ?

- L'aménagement des PEM est prévu très rapidement en 2^{ème} phase, notamment dans le cas de Perrin, où il y a déjà des travaux et où des discussions sont déjà entamées avec Cap Excellence. Dans un premier temps, les connexions entre les cars de la Région, les lignes kéti et les Lignes Karulis se feront tout de même aux extrémités des lignes kéti. Ces PEM n'ont pas été intégrés au projet court terme présenté à l'Appel

à Projet en 2021 car le foncier n'était pas encore disponible, mais ils sont identifiés comme prioritaires, et votre question le confirme.

4 Il y a des tronçons prévus pour être aménagés sur les Routes Nationales comme à Morne à l'Eau ou à Versailles Petit-Bourg, mais il n'y pas de ligne kéti dessinée dessus. Où se font les connexions avec le réseau Karu'lis, existe-t-il une cartographie avec le réseau kéti et le futur réseau Karulis pour que les gens puissent visualiser les futures connexions ?

- Les tronçons sur les RN en entrée d'agglomération sont à destination des cars de la Région : le projet kéti est un projet né de la convergence du projet de TCSP interurbain de la Région Guadeloupe, et du projet de BHNS de Cap Excellence.
- On travaille à une réorganisation du réseau Karulis autour des lignes Kéti. Ainsi, on évite les doublons de lignes et on réinjecte les kilomètres absorbés par kéti sur d'autres secteurs pour ainsi améliorer l'offre de transports sur toute l'agglomération.
- Les points de connexions sont identifiés mais il y a encore des discussions entre les partenaires. Toutefois, nous sommes aujourd'hui en concertation publique, donc si vous identifiez des points de connexion qui vous semblent importants à développer c'est l'occasion.
- Kéti est intégrée au réseau Karu'lis, il y a bien un seul réseau : kéti correspondra aux lignes rapides du réseau Karu'lis.

5 Quid du CHU actuel qui est aujourd'hui un point central du réseau Karu'lis en termes de fréquentation. Qu'en sera-t-il une fois l'activité déplacé ?

- Une réflexion est en cours pour y aménager un Parking Relai qui permettrait aux habitants des Grands Fonds d'y déposer leurs véhicules et d'emprunter la Ligne K1 ou K3. Ça sera également un lieu de connexion avec les lignes de bus Karu'lis.
- Nous travaillons actuellement avec le CHU pour adapter la desserte Karu'lis du nouveau CHU.

6 Il faudrait s'occuper aussi de Karulis, et notamment de l'entretien des bus.

- Les bus sont renouvelés au fur et à mesure.
- Une attention particulière est portée à la propreté des bus, le délégataire est sollicité dès lors que l'on constate qu'un bus n'est pas dans un état correct.

7 Le réseau Kéti va-t-il être aussi sur d'autres territoires comme Sainte-Anne ?

- Pour le moment non, aujourd'hui ce que l'on traite ce sont les embouteillages de l'Agglomération Centrale et de ses entrées (Morne-à-l'Eau, Petit-Bourg).

8 Si l'on prend l'exemple de Versailles, les gens vont garer leur voiture puis prendre un car de la Région pour rejoindre Kéti, mais à quelle fréquence ? Cela semble peu incitatif.

- Ce PEM est plus à destination des usagers qui prendraient les lignes régionales pour se rendre à Bergevin.
- Si l'on observe une forte demande, nous adapterons le projet pour répondre aux besoins des usagers. Les discussions entre les différentes AOM avancent, et l'on pourrait à terme avoir un service sur 2 de la ligne K3 qui ferait son terminus à Versailles par exemple. Votre demande confirme le besoin de creuser cette option.

9 Mais quel financement pour tout ça ?

- On dispose de la subvention de l'Appel à Projet de l'Etat de 13,6 M€, subvention qui sera complétée par des participations des différents partenaires du projet. Le plan de financement a été bouclé en début d'année à une hauteur de 110 millions.

10 Où trouver l'argent ? Les billets vont-ils être plus chers ?

- Il n'est pas envisagé de répercuter les coûts sur l'usager qui pourra circuler sur les lignes Kéti et Karulis avec un même titre de transport.

11 Divers

- Comportement des chauffeurs
- Favoriser l'abonnement

12 Qu'est-il prévu sur la billettique ?

- Il est prévu d'encourager au maximum les solutions d'abonnements, et de dématérialisation des titres de transports, tout en conservant une billettique accessible à tous les usagers.

Le Président remercie la présence de Monsieur PONCET de la DEAL et de Madame Marie-Corine LACASCADE-CLOTILDE élue suppléante au SMT et élus de CAPEX qui saluent l'avancée du projet et la mise en place de telles réunions de concertation pour que l'usager puisse donner leurs avis.



3.2.7 Compte rendu - Réunion Publique du 18 septembre 2024 - Au PESR de la ville de Baie-Mahault

DÉROULÉ

- Discours d'introduction de M. Georges DAUBIN, Président du SMT
- Présentation du projet par le bureau d'étude EGIS :
 - 1- Le projet Kéti :
 - Contexte
 - Définitions
 - Caractéristiques
 - Itinéraires des lignes
 - Aménagements prévus
 - Calendrier
 - 2- La concertation :
 - Objectifs
 - Moments d'échange
 - Moyen d'expression
 - Prochains rendez-vous
- Réponses aux questions
- Mots de clôture, de Monsieur DAUBAIN.

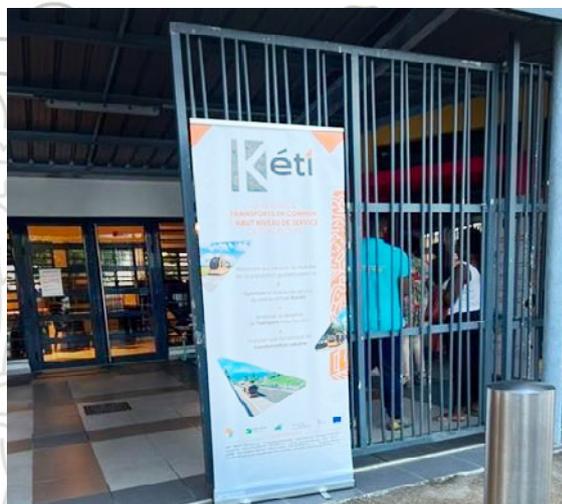


Mardi 18 Septembre 2024

17h30 – 19h30
PESR, Baie-Mahault



16 personnes





QUESTIONS

1 Les parking relais seront-ils privés ? Sécurisés ? Quel fonctionnement ?

- Les parkings relais ou P+R ne seront pas privés, mais gérés par le SMT et/ou le gestionnaire de voirie. Souvent l'accès à un P+R est soumis à un contrôle d'accès, mais avec la possibilité d'y accéder gratuitement à condition de disposer d'un titre de transport. L'objectif est d'inciter les usagers à laisser leur voiture puis et à ensuite emprunter les TC en proposant un accès gratuit, et réservé aux usagers des transports, ce qui permet de garantir une disponibilité maximale de places de stationnement.
- Dans la première phase du projet, il n'est pas prévu de mettre en oeuvre un contrôle d'accès car le parking est très largement dimensionné, et nous n'anticipons pas de problèmes de capacité à court terme. Cependant, en fonction de l'évolution des usages, un contrôle d'accès pourra être mis en oeuvre.

2 Pourquoi le projet ne s'étend-il pas sur toute la Guadeloupe ?

- Le projet concerne l'agglomération pointoise car c'est là que la congestion est la plus forte, là où il y a le plus d'embouteillages qui impactent les transports.

3 Quel est le coût global du projet ? et qui participe ?

- 110 millions avec la participation de l'Etat, l'Europe, du SMT, de la Région et de tous les partenaires du projet.

4 Quel sera coût du billet ? Y aura-t-il des abonnements ?

- Les lignes kéti seront intégrées au réseau Karu'lis, donc le prix sera identique à celui de Karu'lis, le but étant d'avoir le maximum d'usagers,
- Il existe déjà des abonnements dans la tarification du réseau Karu'lis.

5 Aujourd'hui le réseau Karu'lis propose environ un bus toutes les 30 min. Pour permettre les interconnexions avec Kéti, les bus Karu'lis passeront-ils aussi à 10 min ?

- Non, il est tout à fait possible de connecter un réseau de desserte locale présentant une fréquence assez faible à un réseau structurant à la fréquence très forte,
- Le réseau de bus actuel sera réorganisé pour faciliter au maximum l'interconnexion entre les offres de transport sur le Territoire,
- L'information voyageurs aux arrêts et sur smartphone permettra de faciliter pour les voyageurs l'interconnexion entre les modes de transports en calculant leurs itinéraires de bout en bout et en optimisant les temps d'attente en fonction des conditions réelles de circulation.

6 Quelle motorisation pour les véhicules ?

- Nous voulons des bus propres, des réflexions sont en cours et prennent notamment en compte les retours d'expérience de nos voisins ultramarins sur des sujets comme l'entretien et la durabilité des véhicules en contexte tropical. La disponibilité des pièces, la réparabilité localement, la durabilité sont des sujets qui font partis de nos discussions

7 Voies réservées, ça veut dire qu'il va y avoir des expropriations ?

- Les tronçons sélectionnés en phase 1 ont été sélectionnés car ils permettent de limiter au maximum la nécessité de recourir aux expropriations,
- Par sécurité, nous avons tout de même initié une démarche de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) afin que le projet ne risque pas d'être arrêté par un manque de disponibilité foncière.



8 Pourquoi tous les établissements générateurs de déplacement ne sont-ils pas desservis ? Notamment la zone de Baimbridge ne semble pas bénéficier du projet.

- Il a fallu faire des choix pour le tracé des lignes, un BHNS doit privilégier la vitesse commerciale, et donc avoir le tracé le plus direct possible. Le réseau de bus Karu'lis sera renforcé autour des lignes kéti pour garantir un bon niveau de desserte de tous les quartiers. Nous prenons note de la nécessité de travailler la desserte de la zone de Baimbridge.

9 Les arrêts de bus Karu'lis et de kéti seront-ils différents ?

- Au point de connexion entre les lignes, les arrêts seront communs ou reliés par un cheminement piéton pour faciliter l'accès.

10 Quid du projet de téléphérique ?

- Le projet n'est pour le moment pas financé, il n'est donc pas d'actualité, mais il pourrait être relancé.

11 Des enquêtes auprès de la population ont-elles été réalisées ? Il semble que les guadeloupéens soient attachés à leurs voitures.

- Il faut convaincre les gens, il faut communiquer, ça demandera de la pédagogie, mais c'est aussi en voyant passer les bus en dehors des embouteillages que les gens seront incités à prendre les transports en commun.

Le Président clôture la réunion



3.2.7 Compte rendu - Réunion Publique du 20 septembre 2024 - À la Salle G.Tarer de la Ville de Pointe-à-Pitre

DÉROULÉ

- Discours d'introduction de M.Durimel, Maire de la Ville de Pointe-à-Pitre
- Présentation du projet par le bureau d'étude EGIS :
 - 1- Le projet Kéti :
 - Contexte
 - Définitions
 - Caractéristiques
 - Itinéraires des lignes
 - Aménagements prévus
 - Calendrier
 - 2- La concertation :
 - Objectifs
 - Moments d'échange
 - Moyen d'expression
 - Prochains rendez-vous
- Réponses aux questions
- Mots de clôture, de Monsieur DAUBAIN, président du SMT



Vendredi 20 Septembre 2024

17h30 – 20h00
Salle Georges Tarer,
Pointe-à-Pitre



20 personnes





QUESTIONS

1 Quel public a été ciblé pour les Réunions Publiques ? Avez-vous pensé à communiquer auprès des usagers Karu'lis ?

- Une campagne d'affichage a été réalisée sur les bus et dans les bus du réseau Karu'lis afin de toucher les usagers et usagères des transports.

2 Avez-vous pris en compte les retours d'expérience notamment de la Martinique mais aussi d'ailleurs ? Est-ce que les projets de ce type induisent effectivement des reports modaux ?

- Effectivement nous effectuons une veille sur les retours d'expérience de projets similaires pour s'inspirer et éviter les écueils. Globalement les retours sont positifs et on constate de réels effets de report modal. On constate également que ce sont toujours des projets complexes, qui sont confrontés à de nombreux obstacles, et nous faisons en sorte d'anticiper au maximum ces difficultés.

3 Quelle organisation entre les cars et les bus sur Bergevin ?

- On travaille avec les différents partenaires concernés sur le pôle d'échange de Bergevin : Grand Port, Cap Excellence, Ville de Pointe à Pitre.
- Présentation du projet de PEM sur Bergevin avec l'interopérabilité des modes et l'aménagement des cheminements cyclables et piétons.

4 Quels critères ont été utilisés pour choisir les circuits des lignes ?

- Des tronçons de 17km d'aménagements ont été sélectionnés dans un premier temps, puis 45 km en phases suivantes.
- Les arbitrages ont été fait avec un certain nombre de critères : faisabilité technique, disponibilité du foncier, desserte des pôles générateurs, desserte des quartiers dit prioritaire dans le sens de la politique de la ville, etc.

5 Quid du transport maritime sur Pointe-à-Pitre ?

- Le transport maritime a fait l'objet d'une expérimentation réalisée par la région et le SMT dans le cadre du projet Bus des Mers. Son bilan a indiqué un manque de connexion à Jarry avec des bus. Il est évoqué la possibilité de mettre en place une navette en rotation permanente sur Jarry. Nous y travaillons dans le cadre du renouvellement de la Délégation de Service Public.

6 Quel sera le budget de fonctionnement des lignes kéti ? Est-ce bien pris en compte ?

- Le surcoût de fonctionnement lié au projet fait l'objet d'une estimation précise. Il sera pris en charge par :
 - L'augmentation des recettes du fait de l'augmentation du nombre de passagers,
 - La participation des collectivités membres du SMT,
 - L'impôt prélevé sur les entreprises.

7 Pour Karu'vélo comment est gérée la répartition des vélos, la recharge des batteries et le choix d'implantation de nouvelles stations ?

- L'offre Karu'vélo a connu une forte croissance entre 2022 seulement (35 vélos) et 2023 (95 vélos), mais a ensuite été confronté à une problématique de dégradations commises sur les vélos, ainsi que de vols.
- A ce jour les vélos nécessitent une maintenance de la part des agents pour le rechargement des batteries, mais il est prévu que les futures stations permettent la recharge sur place.
- Des vélos en location longue durée vont être lancés d'ici la fin de l'année.
- Le projet kéti comprend également l'aménagement des cheminements cyclables et piétons.

8 Serait-il possible de mettre en oeuvre des avettes comme celle évoquée pour Jarry en centre-ville de Pointe-à-Pitre ?

- C'est une option en réflexion.

9 **Quelle essence d'arbre sera mise en oeuvre sur le projet ? Il est important de privilégier les essences offrant une surface ombragée maximale.**

- L'objectif est d'aménager les espaces avec des végétaux endémiques et d'adapter les aménagements paysagers en fonction des emprises disponibles.
- Le projet travaille à la fois sur les arbres et les strates diversifiées basses pour diminuer la chaleur au sol.

10 **Les arbres seront-ils fleuris pour favoriser les populations d'insectes et les abeilles ?**

- Nous apportons des préconisations pour qu'il y ait des plantes adaptées, diversifiées (important notamment en cas de maladie sur une espèce) et adaptées à l'espace, de manière à encourager le développement de la biodiversité en milieu urbain.

11 **Les racines des arbres ne vont-elles pas endommager les trottoirs ?**

- Nous prenons en considération la place nécessaire autour des plantations et des arbres, et privilégions les arbres à racines à pivot pour aller chercher en profondeur et ne pas endommager les revêtements du sol.

12 **Nous avons du soleil ici, avez-vous prévu de mettre en oeuvre des panneaux solaires ?**

- C'est une possibilité dont la pertinence est étudiée en lien avec d'une part les coûts d'entretien, et d'autre part les orientations données par la Région Guadeloupe qui annonce un passage 100% d'énergie renouvelable (géothermie, solaire et éolien) d'ici la mise en service de la ligne K1 à l'horizon 2028.

13 **Est-il prévu l'aménagement de pistes cyclables et de stations vélos, ainsi que du transport maritime pour les touristes ?**

- Le projet kéti, dont l'itinéraire a été décidé en partenariat avec les maires de toutes les communes concernées, est pensé avant tout pour les habitants, les futurs usagers du quotidien. Cependant, le service de transport bénéficiera également aux touristes. On peut notamment évoquer le fait que la ligne K1 permettra de relier la Gare Maritime de Bergevin depuis l'Aéroport de manière efficace, et ainsi se rendre à Marie-Galante sans avoir à louer un véhicule.
- Le Grand Port a sollicité le SMT pour l'aménagement d'une station vélo à proximité de la gare maritime, ainsi qu'une station éphémère pour répondre aux besoins de croisiéristes.

14 **Quels seront les tarifs mis en place ? Y aura-t-il des tarifs préférentiels ?**

- Les lignes kéti seront intégrées au réseau Karu'lis, et seront donc soumises à la tarification du réseau Karu'lis.
- Il existe déjà des tarifs préférentiels sur le réseau Karu'lis.

15 **Encouragements sur le projet ! Toutefois, l'hygiène dans le bus est un point à améliorer sur certaines lignes du réseau actuel.**

- Le nettoyage est à la charge de l'exploitant du réseau de bus, et contrôlée par le SMT. Nous notons ce retour et renforcerons les contrôles sur ce point.



16 Mettez-vous en oeuvre une politique pour contraindre l'usage de la voiture ? Comment expliquer à une personne qui a acheté une voiture qu'elle ne doit plus l'utiliser et payer des tickets de transports en commun alors qu'elle a naturellement envie de la rentabiliser ?

- La voiture sera pénalisée par les embouteillages pendant que le BHNS aura sa voie propre ce qui incitera la pratique des transports en commun.
- Les personnes n'ayant pas de voiture pourront plus facilement se déplacer, tandis que ceux qui en ont une l'utiliseront certainement différemment, et moins souvent. Emprunter les transports de manière régulière avec un abonnement revient souvent moins cher que simplement le carburant nécessaire aux mêmes déplacements quotidiens en voiture. La voiture servira toujours pour les déplacements de loisir, notamment le week-end et vers des zones moins bien desservies en transports en commun.

17 Comment avez-vous déterminé les horaires et les fréquences des bus ? Serait-il envisageable de faire circuler les bus plus tardivement que 21h ?

- Les horaires et fréquences proposées sont le fruit d'un équilibre entre les coûts d'exploitation et la fréquentation anticipée dans les bus.
- Toutefois, il est prévu de réaliser des expérimentations lors de la mise en service, et ces horaires pourront être ajustés en fonction du remplissage constaté des bus. Il pourra également être étudié la mise en place de services spécifiques de nuit.

18 D'où vient le nom Kéti ?

- C'est « ticket » à l'envers, c'est un nom à consonnance créole, reprenant le « K » comme Karu'lis et Karukera.

19 J'habite à Petit Bourg – Vernou, comment faire pour se rendre dans l'agglomération avec Kéti ?

- Vous pourrez stationner votre véhicule sur le P+R de Versailles, emprunter un car de la Région (qui vient de Basse-Terre et / ou de la Traversée) jusqu'à Bergevin et emprunter ensuite une ligne Kéti ou Karu'lis en fonction de votre destination finale.
- La desserte directe de Versailles par Kéti a été également soulevée durant cette concertation et est en réflexion. Un véhicule sur deux de la ligne K3 pourrait à terme réaliser son terminus à Versailles.

20 Prenez-vous en compte la sécurité des usagers, et surtout usagères, notamment le soir ?

- C'est une problématique qui a été soulevée à plusieurs reprises dans le cadre de cette concertation : la sécurité à bord et aux arrêts. L'aménagement des stations est très important (endroit visible, lumineux, ...). Ce point sera étudié en profondeur dans les phases ultérieures du projet.
- Nous réalisons une veille sur ce qu'il se fait sur certains réseaux le soir, avec notamment le sujet des arrêts à la demande. Des expérimentations devront être réalisées pour essayer d'adapter cette problématique.

21 Vous avez évoqué les partenaires institutionnels du projet, mais avez-vous intégré les usagers, les associations ?

- La concertation préalable en cours a pour objet d'associer les usagers et usagères, ainsi que toute association qui le souhaite, et d'intégrer au mieux les observations et besoins exprimés. Il s'agit du premier temps d'échange de ce type, de nombreux autres rythmeront la vie du projet, jusqu'à la mise en service finale des lignes Kéti.

Le Président clôture la réunion





LE RÉSEAU DE TRANSPORTS
EN COMMUN À HAUT NIVEAU
DE SERVICE DE GUADELOUPE

