



DOSSIER DE CONCERTATION



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



GLOSSAIRE

- AOM** Autorité Organisatrice de la Mobilité
- BHNS** Bus à Haut Niveau de Service
- CANBT** Communauté d'Agglomération du Nord de Basse-Terre
- CANGT** Communauté d'Agglomération du Nord de Grande-Terre
- CARL** Communauté d'Agglomération de la Riviera du Levant
- CESER** Conseil Economique Social et Environnemental Régional
- CHU** Centre Hospitalier Universitaire
- CTIG** Comité de Tourisme des Îles de Guadeloupe
- DAC** Direction des Affaires Culturelles
- ERC** Eviter, Réduire, Compenser
- GES** Gaz à Effet de Serre
- LOM** Loi d'Orientation des Mobilités
- MEDEF** Mouvement des Entreprises de France
- OAP** Orientations d'Aménagement et de Programmation
- PEM** Pôle d'échange multimodal
- PMR** Personne à Mobilité Réduire
- SMT** Syndicat Mixte des Transports du Petit-Cul-de-Sac-Marin
- SRIT** Schéma Régional des Infrastructures et des Transports
- TCSP** Transports en Commun en Site Propre
- VRTC** Voies Réservées aux véhicules de Transports Collectifs
- ZAC** Zone d'Aménagement Concerté



SOMMAIRE

Le projet en bref

- 1.1 Un projet d'envergure pour offrir à la population une alternative pour ses déplacements
- 1.2 Les ambitions du projet Kéti
- 1.3 Concrètement
- 1.4 Un projet en 2 phases

La concertation

- 2.1 Pour s'informer
- 2.2 Pour s'exprimer
- 2.3 Echanger
- 2.4 Et après ?

Le contexte du territoire

- 3.1 La gouvernance en matière de mobilité
- 3.2 L'organisation du territoire
- 3.3 Les principaux flux de mobilité
- 3.4 Les modes de déplacement des guadeloupéens
- 3.5 Offre et usage des réseaux de transports existants
- 3.6 Les enjeux de la mobilité et la mise en œuvre du schéma unique de mobilité

Historique du projet et solutions alternatives

Le projet soumis à concertation

- 5.1 Une gouvernance large et partenariale
- 5.2 Un projet aux multiples contours
- 5.3 Un projet phasé
- 5.4 Le détail du projet de réseau de Bus à Haut Niveau de Service
- 5.5 Une offre de qualité pour assurer le passage d'un mode de transport à l'autre (intermodalité)
- 5.6 L'insertion du projet dans l'espace public

Un projet aux effets globalement positifs sur le territoire

- 6.1 Le climat
- 6.2 Les milieux naturels
- 6.3 Les eaux
- 6.4 Les risques naturels
- 6.5 Le paysage et le patrimoine
- 6.6 Milieu humain

Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme prévues

- 7.1 Pourquoi cette procédure ?
- 7.2 Les documents d'urbanisme concernés

Les coûts et financement du projet

Le calendrier du projet

1

Le projet **en bref**

1.1 UN PROJET D'ENVERGURE POUR OFFRIR À LA POPULATION UNE ALTERNATIVE POUR SES DÉPLACEMENTS

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

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

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

1.2 LES AMBITIONS DU PROJET KÉTI



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 très haute qualité en améliorant le confort, la fréquence, la fiabilité et l'amplitude horaire du service, et en l'accompagnant d'une information en temps réel.



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 CONCRÈTEMENT

Le réseau Kéti permettra :

- De desservir une grande partie de l'agglomération via la **mise en œuvre de trois lignes de bus structurantes** interconnectées reliant respectivement Gourde-Liane, Perrin, et Grande Ravine au cœur de Pointe-à-Pitre.
- De **fluidifier les principaux accès à l'agglomération-centre** par l'aménagement :
 - de **voies réservées*** sur la RN1 entre Versailles et Jabrun en direction du cœur d'agglomération et sur la RN5 entre Perrin et l'entrée de Morne-à-l'Eau dans les deux sens de circulation,
 - d'une **voie pendulaire*** sur la RN4 entre Bas-du-Fort et Grande Ravine,
 - de parkings relais au niveau de Versailles, Daubin, Petit-Bourg et de Gourde-Liane à Baie-Mahault.
- D'**améliorer la desserte de l'aéroport**, de la **gare maritime** de Bergevin, du **centre de Pointe-à-Pitre**, de bon nombre de quartiers prioritaires, de **Jarry**, de **Providence-Dothémare**, et du **futur CHU**.
- De créer de **nouveaux Pôles d'Échanges Multimodaux*** structurants au sein de l'agglomération.
- D'initier une dynamique de **rénovation urbaine** en cœur d'agglomération.

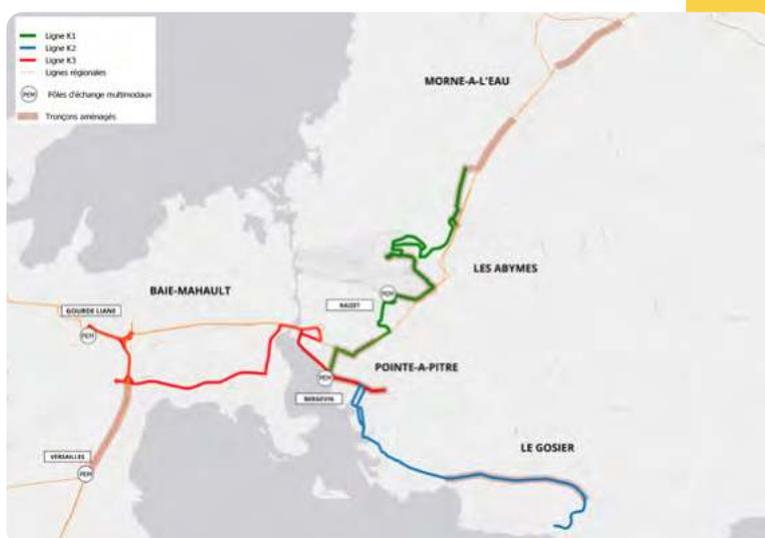


Figure 1 : Cartographie schématique du projet Kéti à court terme (Source : Egis)

* Qu'est-ce qu'une voie pendulaire ?

Une voie pendulaire est une voie où le sens de circulation alterne en fonction de l'heure de la journée : circulation dans un sens le matin et dans l'autre le soir

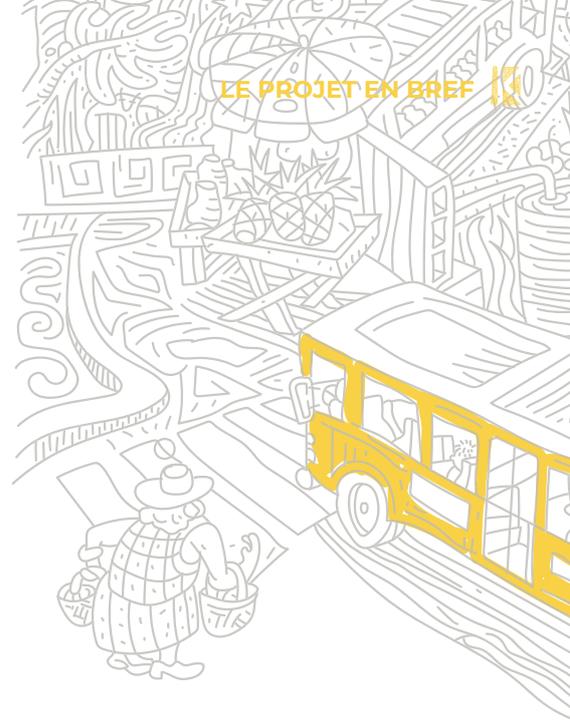
* Qu'est-ce qu'un Pôle d'Échange Multimodal (PEM) ?

Un pôle d'échange multimodal est un espace qui concentre en un seul et même lieu, plusieurs modes de déplacement : transports en commun, voiture, vélo, marche à pied, train... L'objectif est de pouvoir passer facilement d'un mode de transport à un autre.

1.4 UN PROJET EN 2 PHASES

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

A 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.



LE PROJET KÉTI EN BREF

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

*Qu'est-ce qu'un BHNS ? BHNS signifie Bus à Haut Niveau de Service

Les caractéristiques principales de ce système de transport public sont :

- un parcours rationalisé suivant un itinéraire intégralement ou partiellement sur voies réservées,
- un niveau de service performant ayant une forte fréquence et une amplitude horaire élevée
- une identification forte du service ou de la ligne.



2



La concertation

2.1 LA CONCERTATION

Le SMT souhaite **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 qui a pour objectifs de :

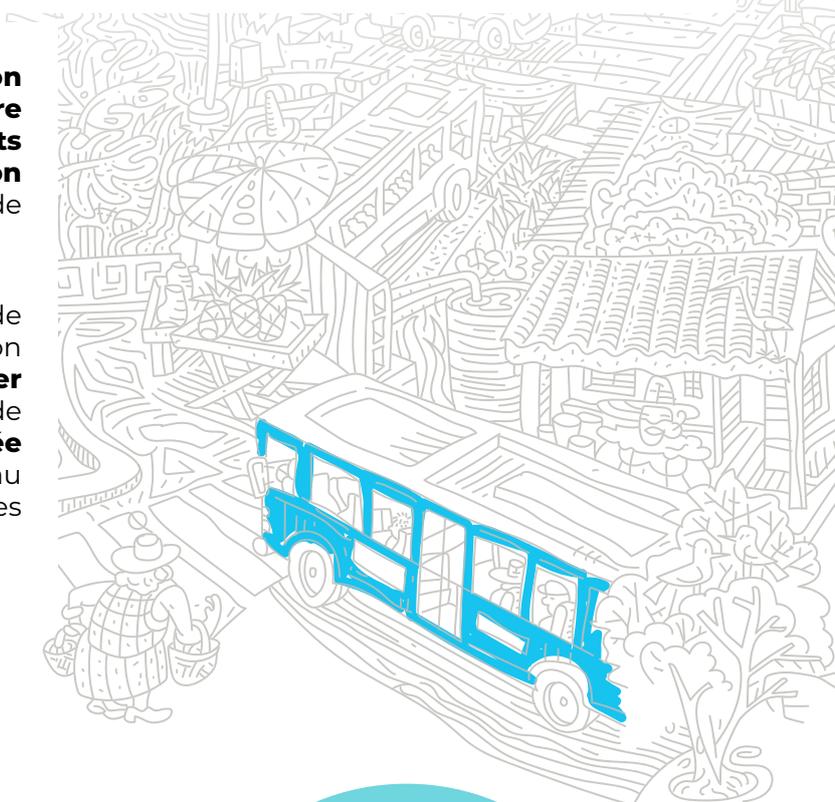
- Donner au public **toutes les informations nécessaires** à la compréhension du projet,
- **Ecouter, échanger** et recueillir les avis de chacun,
- **Intégrer au mieux les besoins** et les

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

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

attentes du public dans la conception du projet.

- **Informier le public et de recueillir ses avis et observations** sur les dispositions proposées pour **assurer la mise compatibilité des documents d'urbanisme** nécessaire à la réalisation du projet, concernant les communes de Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Baie-Mahault, Morne à l'eau et Petit-Bourg.



La concertation se déroulera du :

**Lundi
05 août**
au
**Vendredi
20 septembre**
2024



2.1.1 Pour s'informer

● Un dossier de concertation

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

● Site internet

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



● Communiqués de presse et publications sur les réseaux sociaux

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

information du public.

● Dépliants explicatifs

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

● Affiches

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

● Stand sur le Tour de Guadeloupe

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

2.1.2 Pour s'exprimer



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

- Via des **registres papiers** disponibles dans les locaux des partenaires et mairies concernées par le projet :
- Via un formulaire en ligne disponible sur le site internet dédié à l'adresse suivante **keti.karulis.com**

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU PETIT CUL DE SAC MARIN
Centre les Acacias-Belcourt 1
97122 Baie-Mahault

MAIRIE DE BAIE-MAHAULT
Hôtel de Ville Place Childéric Trinqueur
97122 Baie-Mahault

REGION DE GUADELOUPE
Rue Paul Lacave
Petit Paris
97109 Basse Terre Cedex

MAIRIE DE PETIT-BOURG
Rue Schoelcher
97170 Petit-Bourg

REGION DE GUADELOUPE ANNEXE
Rue du Général de Gaulle - RAIZET - 97139 Les Abymes Cedex

MAIRIE DU GOSIER
67 boulevard du Général-de-Gaulle
97190 Le Gosier

MAIRIE DE POINTE-A-PITRE
Place des Martyrs-de-la-Liberté - BP11
97123 Pointe-à-Pitre

MAIRIE DE MORNE A L'EAU
Hôtel de ville Place Gerty Archimède
97111 Morne-à-L'Eau

MAIRIE DES ABYMES
Rue Achille-René-Boisneuf
97139 Les Abymes

AGENCE KARULIS
Boulevard Legitimus
97110 Pointe-à-Pitre

2.1.3 Echanger



5 réunions publiques seront organisées aux dates et lieux suivants :

- Une réunion publique d'ouverture **Mairie de Pointe-à-Pitre** – Vendredi 09 août à 17h30
- Une réunion publique – Ligne K1 – **Mairie du Gosier** – Mardi 10 septembre à 17h00
- Une réunion publique – Ligne K2 – **Les Abymes** – Jeudi 12 septembre à 17h30
- Une réunion publique – Ligne K3 – **Baie-Mahault** – Mercredi 18 septembre à 17h30
- Une réunion publique de synthèse – **Pointe-à-Pitre** – Vendredi 20 septembre à 17h30

2.1.4 Et après



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

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

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

3

Le **contexte**

du territoire

3.1 LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

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

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

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

- 1. Organiser des **services réguliers de transport** public de personnes,
- 2. Organiser des **services à la demande de transport public** de personnes,
- 3. Organiser des services de **transport scolaire**,

- 4. Organiser des services relatifs aux **mobilités actives**,
- 5. Organiser des services relatifs aux **usages partagés des véhicules terrestres**,
- 6. Organiser des services de **mobilité solidaire**

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

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

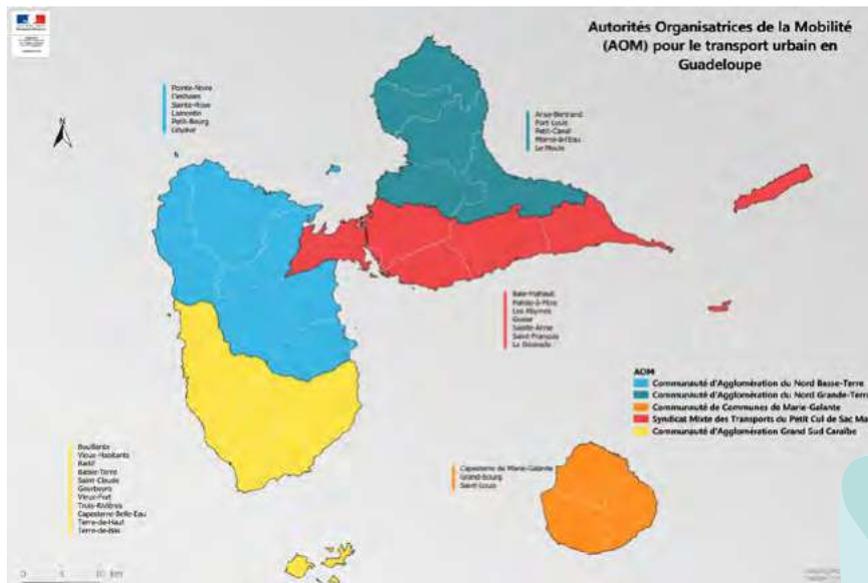


Figure 2 : Cartes des Autorités Organisatrices de la Mobilité pour le transport urbain en Guadeloupe (Source : DEAL de Guadeloupe, 2019)

Le SMT est **la structure unique ayant compétences en matière de mobilité sur le territoire de Cap Excellence et de la CARL.**

La Conférence Territoriale de l'Action publique consacrée au transport d'avril 2021 a ouvert le chantier de la création d'une AOM unique à travers l'adhésion des autorités organisatrices au Syndicat Mixte des Transports (SMT). L'objectif est de mettre en œuvre **une nouvelle organisation des transports, plus mobile et moins coûteuse pour l'utilisateur.**

Cette autorité unique visera **à faciliter les connexions interurbaines, uniformiser le**

réseau et la tarification, ainsi que d'en améliorer la gestion.

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

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

3.2 L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

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

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

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

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

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

La concentration de ces pôles, associée à un réseau viaire contraint par la configuration topographique du territoire, suscite l'apparition de **nœuds majeurs de congestion** qui se développent notamment autour des franchissements de la Rivière Salée, séparant la Basse-Terre de la Grande-Terre.

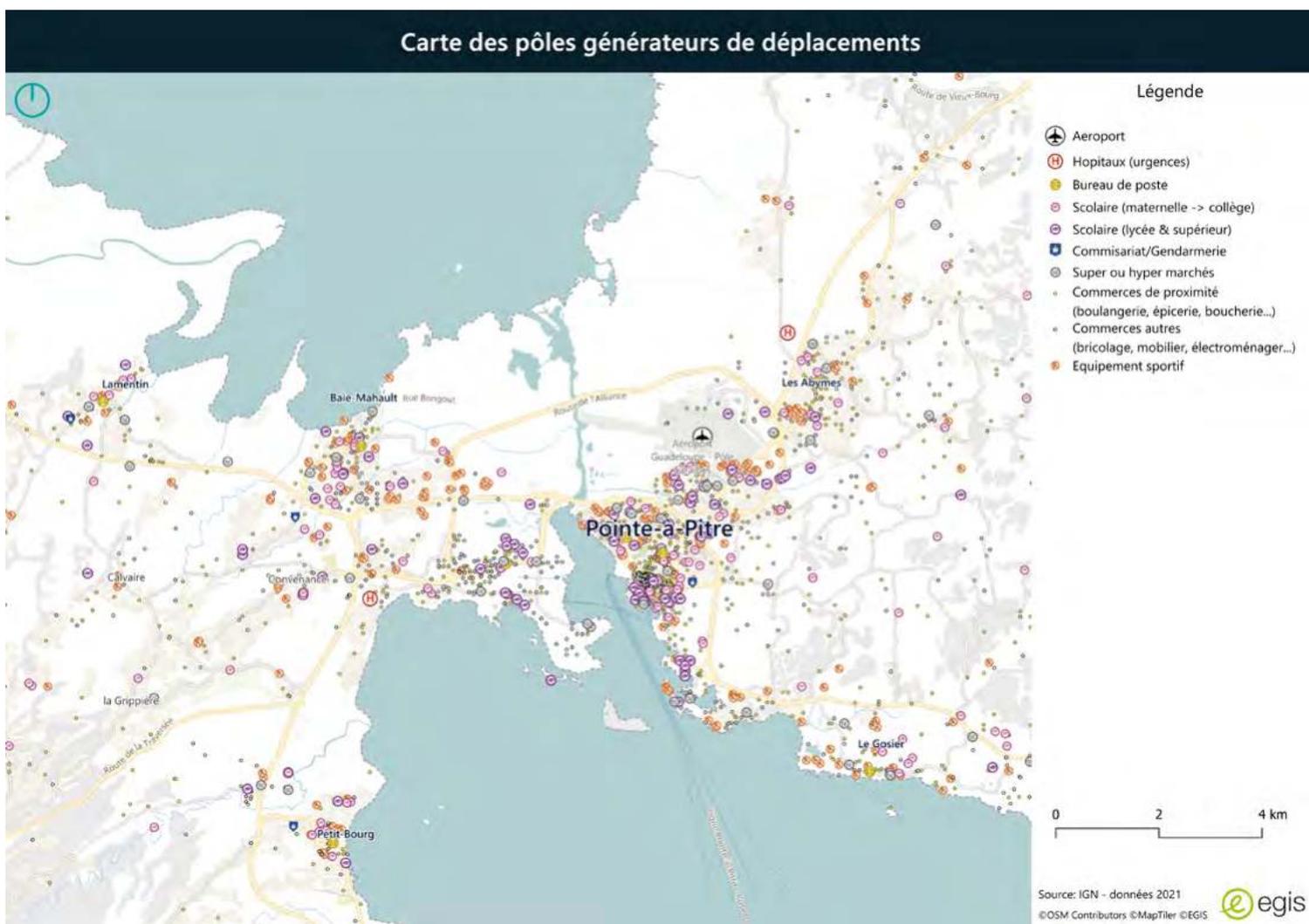


Figure 3 : Pôle générateurs de déplacements dans le périmètre du SMT (Source : Diagnostic du PDU, Egis, C2R, SMT, 2018)

3.3 LES PRINCIPAUX FLUX DE MOBILITÉ

Une **Enquête Mobilité Certifiée CEREMA* (EMC²)** a été réalisée à l'échelle de la Guadeloupe en 2020 par la Région Guadeloupe. Elle permet de brosser un **portrait de la mobilité** des habitants d'un territoire (origine-destination,

modes, motifs, flux, etc.) et de mettre en évidence les **évolutions des pratiques de déplacements** dans le temps. Les principaux résultats de l'enquête sont les suivants :



En moyenne, les guadeloupéens effectuent **2,8 déplacements** par personne et par jour



45 % des déplacements concernent les **3 communes** de l'agglomération Centre (Les Abymes, Baie-Mahault et Pointe-à-Pitre)



28 % sont internes à l'agglomération Centre



72 % des déplacements sont effectués en voiture particulière et seuls
8 % des déplacements sont effectués en Transports en Commun



1,4 % des déplacements sont effectués en combinant plusieurs modes de transport



En moyenne, **8 km** sont effectués par déplacement

*Qu'est-ce qu'une Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) ?

Les enquêtes ménages-déplacements alimentent les politiques publiques depuis la fin des années 1970. Initialement conçue pour les zones denses des grandes agglomérations, les enquêtes ont été déclinées dans les villes moyennes et les couronnes périurbaines. Aujourd'hui, ces méthodes ont été harmonisées pour n'en former qu'une seule : l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²).

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

C'est pourquoi le SMT porte un projet de **Transport en Commun en Site Propre**

(TCSP) dont l'objectif principal est de permettre de reporter un maximum de personnes se déplaçant en voiture vers les transports en commun (c'est ce qu'on appelle **le report modal**). En plus de permettre **un nouveau partage de l'espace public en faveur des modes de transport alternatifs à la voiture**, ce projet permettra de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées aux transports sur l'Agglomération Centre, d'accompagner la restructuration urbaine, et de permettre le développement économique et la cohésion sociale.

***Qu'est-ce qu'un TCSP ?**
 TCSP signifie Transport en Commun en Site Propre. Ce terme désigne un type de transport public qui possède une voie de circulation réservée. Cette particularité a pour but d'éviter les encombrements et permet donc d'optimiser le temps de trajet.

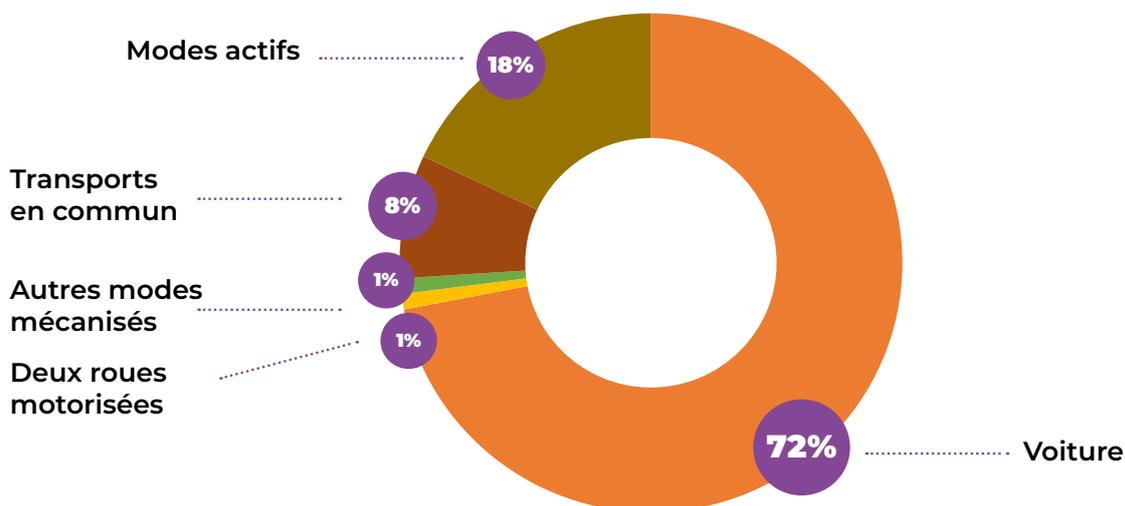
3.4 LES MODES DE DÉPLACEMENT DES GUADELOUPÉENS

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

- **74 % des déplacements** sont effectués en mode mécanisé ;
- **72 % en voiture** dont 52 % en tant que conducteur de véhicule particulier, 20 % en tant que passager de véhicule particulier, 1% en deux-roues motorisé, 1 % en autre type de véhicule ;

- **8 %** des déplacements sont effectués en **transports en commun** ;
- **18 %** de déplacements en **modes actifs** dont 1 % à vélo.

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



Les ménages Guadeloupéens présentent un **taux d'équipement faible** pour un territoire pourtant très marqué par la ruralité : **un ménage sur trois ne dispose pas de voiture** (19% en France Hexagonale), 22% des ménages possède deux voitures ou plus (35% dans l'Hexagone) et 48% des ménages

n'ont qu'une seule voiture (47%). Ce taux d'équipement augmente, pour rattraper progressivement celui de l'Hexagone, ce qui explique la poursuite de l'aggravation des phénomènes de congestion routière malgré une baisse tendancielle de la population de l'archipel.

3.5 OFFRE ET USAGE DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EXISTANTS

3.5.1 Les infrastructures routières



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

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

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

Désormais, **la saturation du réseau se propage bien au-delà de l'agglomération**

Centre en raison de l'accentuation de la polarisation des emplois conjuguée à l'étalement urbain de l'habitat :

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

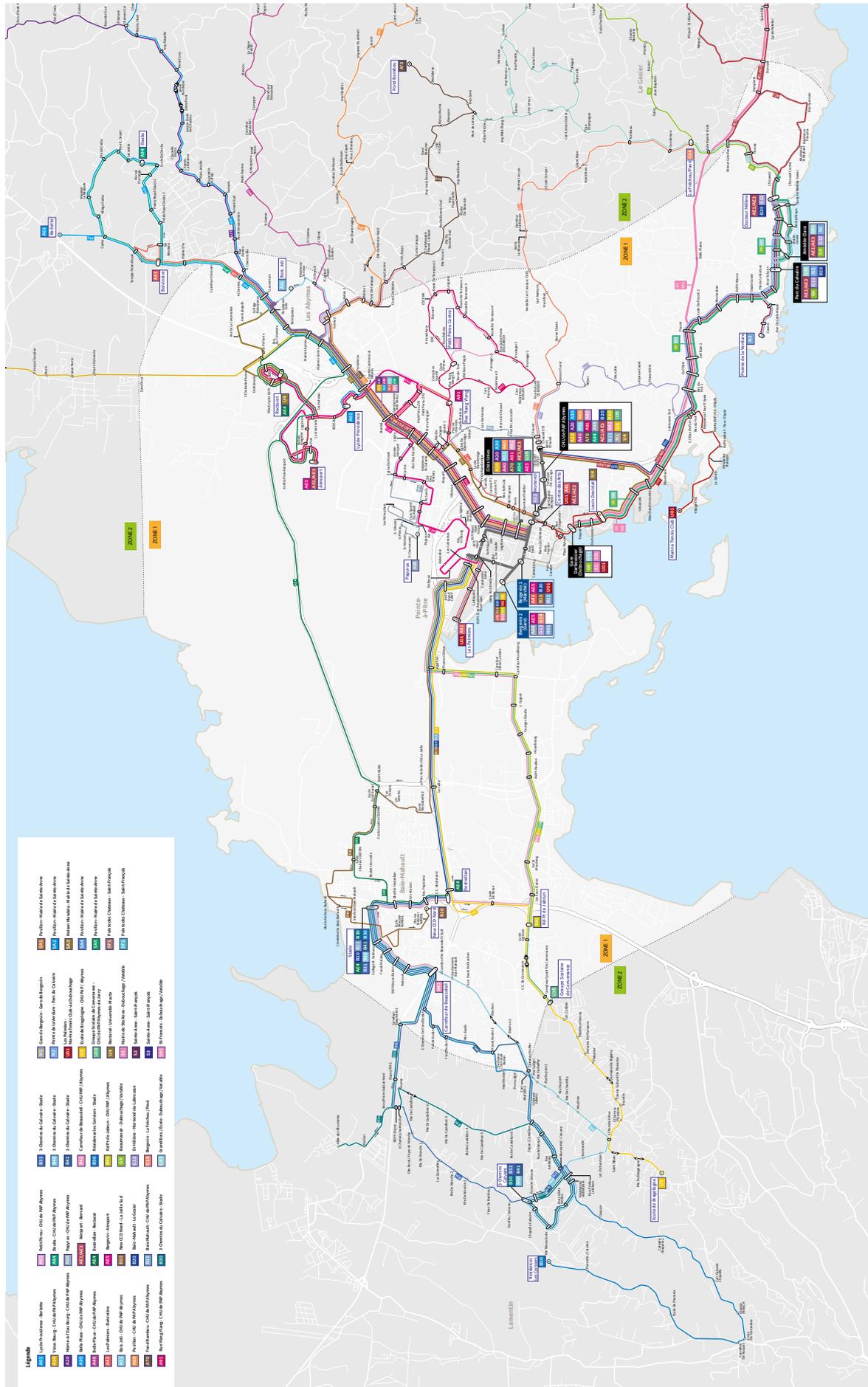
Ainsi, l'ensemble des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de Guadeloupe sont désormais impactées par la congestion du réseau routier.

3.5.2 Le réseau de transport en commun

Chaque AOM de la Guadeloupe dispose de son propre réseau urbain de transports collectifs (SMT, CANBT, CANGT, CAGSC). **Le réseau KARU'LIS** est le réseau de transport en commun desservant les communes adhérentes au SMT.



Figure 4 : Plan du réseau Karulis (Source : Karulis)



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

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

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

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

3.5.3 Le réseau de transport interurbain régional

Le réseau de transport interurbain compte **10 lignes de cars qui desservent toute la Guadeloupe**, complétées par le transport maritime inter-îles.



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

3.6 LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ ET LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA UNIQUE DE MOBILITÉ

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

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

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

En outre, le **réseau routier est régulièrement saturé**, que ce soit sur des secteurs déterminés et aux heures de pointe, ou bien en cas d'incident, d'événement particulier, ou de travaux d'entretien, qui ont des répercussions très fortes du fait du niveau élevé des trafics, et du faible nombre d'itinéraires alternatifs offerts par le réseau.

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

Il apparaît ainsi que mettre en œuvre à l'échelle du territoire de la Guadeloupe, **une politique de mobilité reposant sur une meilleure articulation de tous les modes de transport (voiture, transports collectifs, vélo, marche à pied etc.) est un enjeu majeur :**

- **Enjeux de réduction des inégalités sociales :** Permettre à tous de se déplacer grâce à la mise en place d'un dispositif

de **transport moderne et performant** (accessibilité PMR, tarification adaptée, desserte des quartiers prioritaires au titre de la politique de la Ville, etc.) ;

- **Enjeux de désenclavement du territoire :** Faciliter le développement sur l'ensemble du territoire guadeloupéen ;
- **Enjeux de sécurité :** Développer la qualité et le confort des bus, évacuer plus facilement la population en cas de catastrophes naturelles, technologiques ou industrielles ;
- **Enjeux financiers et économiques :**
 - Construire **un modèle soutenable** favorisant la mutualisation des moyens, le **développement économique** des quartiers, ZAE, centres-villes, zones rurales;
 - Contribuer à **l'attractivité économique** et touristique de l'archipel guadeloupéen.
- **Enjeux environnementaux : Réduire l'empreinte carbone des transports** en luttant contre l'autosolisme, améliorer les performances environnementales du matériel roulant, proposer des **itinéraires sécurisés et attractifs** pour les modes actifs de déplacement, participer à la re-végétalisation des espaces urbains, lutter contre les îlots de chaleur urbains et l'érosion de la biodiversité ;
- **Enjeux urbains :** participer à la rénovation urbaine et repenser l'identité paysagère du cœur de l'Agglomération Centre ;
- **Enjeux technologiques :** Faciliter les transferts de technologie, l'innovation et l'émergence de futures filières de recherche/développement, de formation, de production, sans oublier **le développement de nouvelles activités autour des pôles d'échanges multimodaux.**

Le projet KETI constitue la colonne vertébrale des politiques de mobilités nouvelles sur le territoire.



4 Historique du projet

et **solutions** alternatives

Le projet Kéti est issu de **multiples initiatives** visant à renforcer l'offre de transport en commun en Guadeloupe. Il représente donc la synthèse des enseignements issus de l'étude

de ces diverses initiatives qui ont convergé vers une solution plus adaptée au besoin, et plus pragmatique dans son ambition.

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

La Région Guadeloupe a étudié, un projet de desserte ferroviaire, sous forme de Tram-Train sur l'ensemble de son périmètre. Le coût du projet et les risques (notamment sismiques) ont poussé à conclure que ce projet était trop ambitieux et trop cher au regard des bénéfices qu'il apportait.

Début des années
2010

2013

Elaboration du SRIT

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

Etude de préféabilité d'un TCSP interurbain en Guadeloupe

En parallèle au SRIT, la Région Guadeloupe a mené une étude de préféabilité d'aménagement de son réseau routier, à l'échelle de la Guadeloupe continentale. L'objectif était de trouver et proposer, en tout point de congestion de la route, les aménagements opportuns permettant la circulation des transports en commun interurbains et urbains et garantir leurs temps de parcours : solutions techniques, capacitaires, d'offre de service, coûts, réponses aux besoins...

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

2013

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

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

2014
2017

2019

Etude d'opportunité d'un BHNS urbain

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

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

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

Depuis
2021

Une alternative consisterait à renforcer l'offre de transports en commun sans réaliser d'aménagements routiers spécifiques. Cependant, à la vue de la congestion élevée présente sur l'Agglomération Centre aux heures de pointes, il est très probable que ce renforcement ne se traduise pas par un

report modal significatif car l'alternative à la voiture particulière proposée resterait très peu attractive pour le public. Il paraît donc nécessaire d'envisager des solutions permettant de proposer un réseau de transports en commun non impacté par les phénomènes de congestion routière.

5

Le projet soumis
à
concertation

5.1 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 ses partenaires :

- **La Région Guadeloupe**, en tant que Chef de file de la mobilité, autorité organisatrice de la mobilité régionale, autorité de gestion du FEDER, mais également au titre de ses compétences de gestionnaire de voirie, afin de contribuer au développement de sites propres pour les transports collectifs sur les voies structurantes d'agglomération et notamment en dehors du ressort territorial du SMT ;
- **Le Département**, au titre de l'aménagement de sa voirie départementale, et indirectement au titre de la solidarité afin de soutenir la mobilité de tous ;
- **La Communauté d'agglomération Cap Excellence**, membre du SMT, au titre de ses compétences d'aménagement et d'entretien des voiries communautaires, 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 (**CANBT, CANGT**) qui contribuent à moyen ou long terme à la réalisation d'un réseau global armature et d'aménagement visant à capter les flux en amont de l'agglomération centre ;
- Les autres gestionnaires de voiries et en particulier **les communes**, au titre de leur politique d'urbanisme et de logement notamment ;
- **Les acteurs de la mobilité aérienne et maritime**, tels que l'aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbe et le Grand Port Maritime,

qui participent à la continuité des déplacements entre les îles de l'Archipel et en lien avec les territoires externes à la Guadeloupe ;

- **Les acteurs économiques de la Guadeloupe**, comme le MEDEF (Mouvement des Entreprises de France), le CESER (Conseil Economique Social et Environnemental Régional), le CTIG (Comité de Tourisme des Îles de Guadeloupe), etc. qui sont des animateurs locaux de la mobilité liée au travail, aux commerces, au tourisme avec la réalisation de plans de mobilité employeurs ;
- **Les services de l'Etat dont la DEAL**, au titre de conseil auprès des collectivités locales et au regard des enjeux de sécurité liés à la mobilité.

Le travail de concertation 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 la Guadeloupe est **essentielle pour le développement de l'archipel** fortement contraint par l'usage massif de la voiture particulière.

Les collectivités de la Guadeloupe se mobilisent activement pour apporter un changement significatif en accélérant l'usage des modes alternatifs à 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.



5.2 UN PROJET AUX MULTIPLES CONTOURS

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**, préservant les bus des phénomènes de congestion routière ;
- La mise en place d'une **priorité donnée aux bus** aux principales intersections ;
- Une forte **augmentation de la fréquence** ;
- Un **élargissement de l'amplitude horaire** des services ;
- La mise en place d'un système **d'information voyageurs en temps réel**, via une application mais aussi avec de l'affichage en station et de l'affichage embarqué ;
- La mise en circulation d'un matériel roulant **identifiable, confortable et capacitaire** ;
- La mise en œuvre d'**itinéraires sécurisés et qualitatifs** à destination des modes actifs ;

- Une **interconnexion** avec les autres modes de déplacement travaillée : transport interurbain, transports urbains, véhicules particuliers, transport maritime et aéroportuaire, modes actifs, etc.

Kéti va garantir une **desserte de haut niveau de service** directe pour les plus de **52 000 personnes et 44 000 emplois** qui sont situés dans les 500 m autour de l'itinéraire des trois lignes structurantes. Cela représente **40 % de la population** de la zone équipée, soit les quatre communes du tracé, et **65 % des emplois desservis**. De plus, du fait de l'intime interconnexion entre le réseau de transports urbain et les lignes Kéti, Kéti bénéficiera à toute la population : les usagers pourront emprunter un bus de desserte locale près de chez eux, pour ensuite emprunter une ligne Kéti.

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

5.3 UN PROJET PHASÉ

Au regard de l'ambition du projet global, **sa réalisation a été phasée**. Ce phasage répond à **des enjeux de résorption du trafic** sur les axes les plus contraints telles que les

entrées d'agglomération, d'amélioration de la **desserte de la zone centre** en lien avec les quartiers prioritaires au sens de la politique de la ville, et d'opportunité foncière.

5.3.1 Phase 1 – Court terme – Horizon 2032

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

5.3.1.1 Aménagement de voies réservées

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

- **RN1 entre Versailles et Jabrun** : 2,6 km (unidirectionnel en direction de l'Agglomération Centre)
- **Traversée de Pointe-à-Pitre** – 3,4 km (bidirectionnel et axial) :
 - Boulevard Patrick Saint-Eloi (RD 126) : 0,6km
 - Gerty Archimède (RD 126) : 0,5 km
 - Boulevard Général de Gaulle (RD 125) : 0,7 km
 - Boulevard Faidherbe (RD 103) : 1,6 km

- **RN 4** entre Bas-du-Fort et Grande Ravine (voie pendulaire) : 3,4 km
- Secteur de la **Providence/Perrin** (futur CHU) : 1,6 km
- **RN 5 entre Bosrédon et Sauvia** (bidirectionnel et axiale) : 1,9 km
- **RN 5 entre Berlette et Perrin** (bidirectionnel et axiale) : 1,8 km
- **Branche aéroport - Rue Pompilius Keller** (bidirectionnel en voie réservée) : 3 km



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

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

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



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

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

Les parkings-relais et pôles d'échanges

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

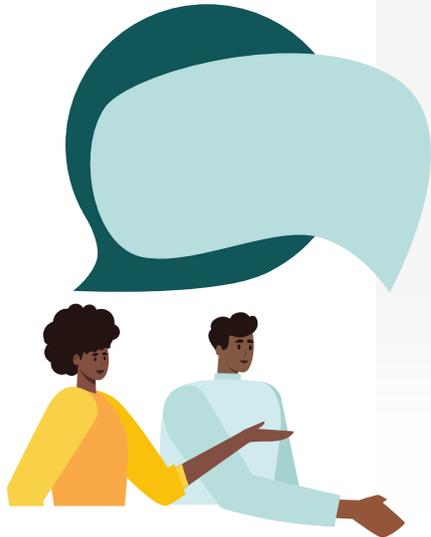
5.3.2 Phase 2 – Long-terme – Horizon 2040

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 sept PEM**.

5.4 LE RÉSEAU DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

5.4.1 Trois lignes Kéti



Que mettre en œuvre pour que l'interconnexion entre les bus urbains classiques et le réseau Kéti soit efficace ?

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

- **Ligne K1 Perrin – Chauvel**
Via nouveau CHU, Aéroport et Bergevin
- **Ligne K2 Grande Ravine – Bergevin**
Via Marina, Université, MACTe
- **Ligne K3 Gourde-Liane – Chauvel**
Via Jarry, Bergevin



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

Quels équipements et institutions doivent-être desservis en priorité par un projet comme Kéti ?

5.4.2 Une desserte des principaux pôles générateurs

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

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



5.4.3 Un haut niveau de service

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

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

Un service continu sera assuré du lundi au samedi, avec une adaptation de la fréquence le dimanche et les jours fériés.

Le niveau d'offre sera maintenu en petites vacances scolaires, et réduit en juillet / août (sur cinq semaines).

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

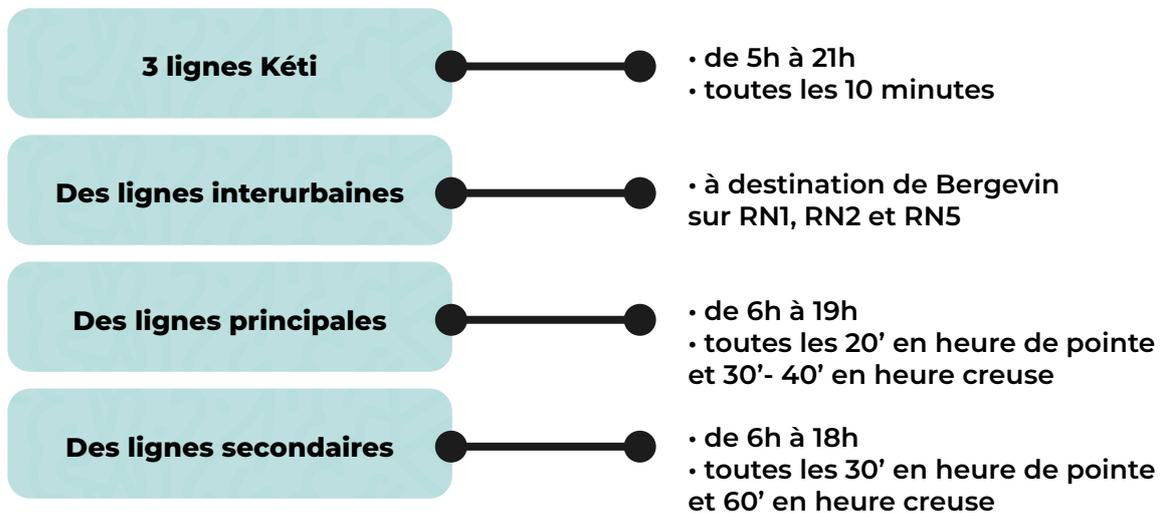
- **20 minutes en heure de pointe entre Pointe-à-Pitre (Bergevin) et Les Abymes.** Sur cette section, les lignes emprunteront le site propre sur la RN 5 et le boulevard Légitimus ;
- **30 minutes en heure de pointe entre Versailles (Petit-Bourg) et Jabrun (Baie-Mahault).** Sur cette section, les lignes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

En complément des 3 lignes BHNS Kéti, et du réseau régional, le réseau Karu'lis actuel est complètement repensé à l'horizon de mise en service de Kéti et ce afin de permettre :

- De favoriser le rabattement sur les lignes BHNS
- D'augmenter le niveau de services dans les quartiers NPNRU*
- De proposer des connexions entre les lignes urbaines et interurbaines au niveau des PEM

***Qu'est-ce que NPNRU ?**
 Le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain 2014 - 2024. Le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) propose une nouvelle approche de l'aménagement des territoires : le passage de la rénovation urbaine au renouvellement urbain de la transformation des quartiers.

Un réseau interconnecté autour de plusieurs types de lignes

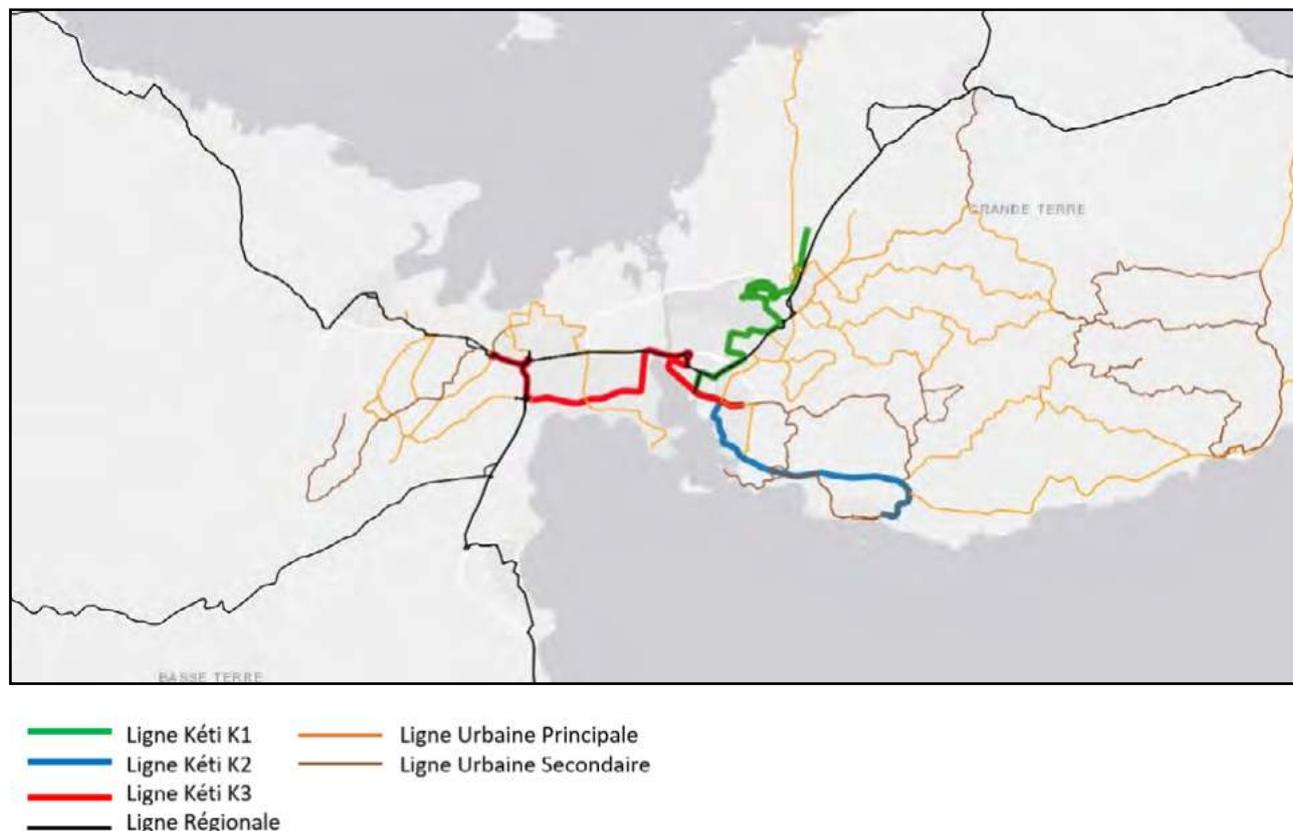


Augmentation du niveau de service sur tout le réseau et en particulier dans les quartiers

Figure 15 : Niveau de service du réseau à l'horizon 2032 (Source : EGIS)

La carte ci-après présente le réseau repensé à l'horizon de mise en service du BNHS.

Figure 16 : Carte du réseau urbain et interurbain à l'horizon 2032 (Source : EGIS)



5.4.4 Un renforcement de l'information voyageur

Afin d'améliorer l'expérience du voyageur, un système **d'information en temps réel** sera mis en place. **Le temps d'attente** avant l'arrivée du bus sera indiqué en station et le matériel roulant sera équipé de **l'affichage embarqué**. Grâce à une **application mobile**,

le voyageur pourra savoir en temps réel quand son bus arrivera à sa station avant d'être sur place. Afin que le plus grand nombre de voyageurs puisse bénéficier des services de cette application, elle sera disponible sur **les téléphones Android et Apple**.

Les technologies et usages en lien avec la billettique ont fortement évolués ces dernières années. (Paiement par CB sans contact dans le bus, tickets dématérialisés sur téléphone ou par carte, post paiement...). **Quels dispositifs mettre en place pour accompagner le projet Kéti, sans exclure les usagers qui ne maîtrisent pas les nouveaux outils ?**

Comment faire en sorte que les stations soient visibles et identifiables de loin par les usagers ?

5.4.5 Des stations plus confortables

Les **stations** seront repensées pour **garantir le confort des voyageurs**. Pour chaque sens de circulation, une station comprendra, a minima : un abri, des bancs (hors et sous

abris), des appuis ischiatiques (hors abris), une poubelle, un totem d'identification avec un visuel du lieu ou du quartier, et un Système d'Information Voyageur.

5.4.6 Un matériel roulant innovant répondant aux enjeux environnementaux

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

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

L'évolution vers une motorisation décarbonée est en cours d'études au regard de la complexité du contexte territorial où l'électricité est souvent produite à partir d'énergie fossiles et en raison de l'absence de réseau de gaz. Cette situation amène la Guadeloupe à étudier des solutions comme la production d'une ressource énergétique renouvelable visant à avitailler le parc de

bus comme avec la production de **bioGNV ou d'hydrogène** ou encore à exploiter la ressource électrique qui sera décarbonée à partir de 2030 en assurant une meilleure viabilité de la batterie en milieu tropical.

Ainsi, la motorisation qui sera déployée sur les bus du réseau Kéti n'est pas encore définie, mais elle aura pour objectif de répondre à la fois aux enjeux de respect de l'environnement, de qualité de l'air, et de maintenabilité, et de durabilité. Au regard notamment des études menées en lien avec l'ADEME, de nouvelles solutions pourront être mises en place pour répondre aux enjeux spécifiques de la Guadeloupe.

Quelle politique tarifaire mettre en œuvre pour des transports accessibles à tous ?



Que mettre en place pour motiver les usagers à abandonner leur voiture au profit du bus et/ou du vélo ?

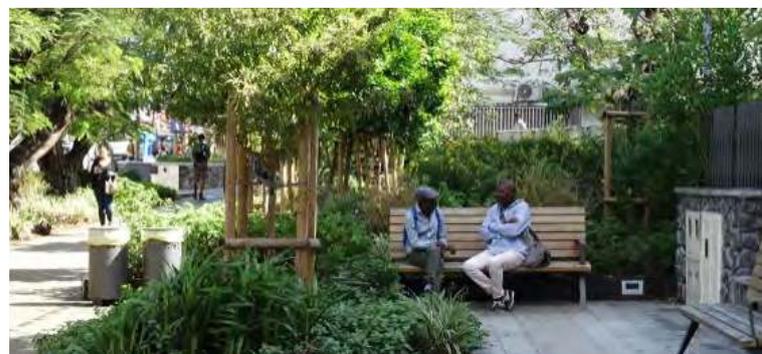
5.5 UNE OFFRE DE QUALITÉ POUR ASSURER LE PASSAGE D'UN MODE DE TRANSPORT À L'AUTRE (INTERMODALITÉ)

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

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

Quelles solutions de stationnement offrir aux cyclistes ?

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



Comment faire en sorte que tous les usager.e.s sentent en sécurité dans les bus ; en station et dans l'espace public ?

***Qu'est-ce qu'un parc relai (P+R) ?** Un parc relai (P+R) est un parking aménagé à proximité d'un arrêt de transport public, destiné à encourager les automobilistes à y garer leur véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun.



Le Raizet

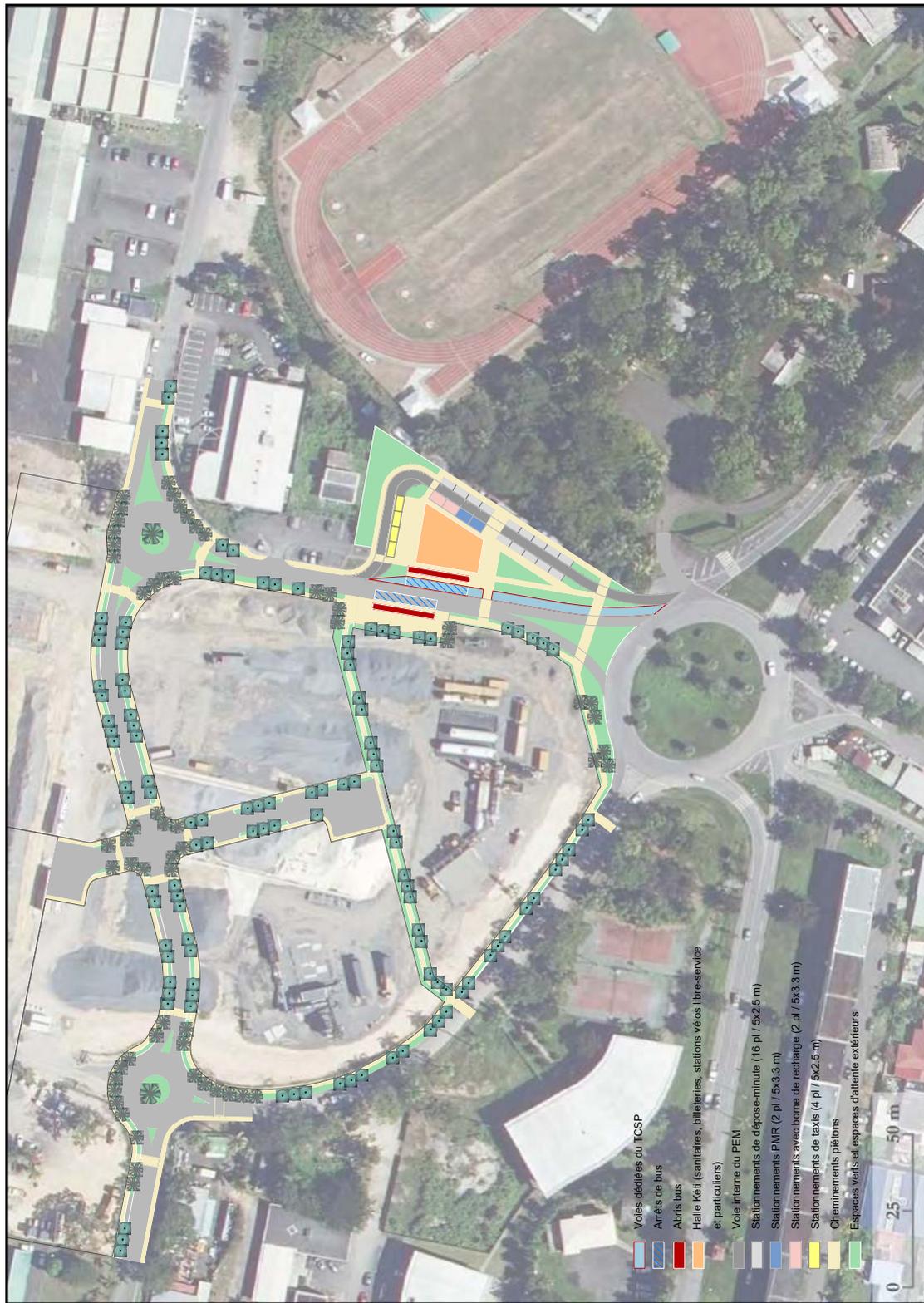
5.5.1 Le Raizet

Le PEM du Raizet sera organisé de la manière suivante :

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



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





Gourde-Liane

5.5.2 Gourde-Liane

Le PEM de Gourdeliane comportera les aménagements suivants :

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

Une alternative au PEM de Gourde liane est en réflexion à proximité de l'échangeur de Beausoleil. **Quels avantages présente chacune des options ?**



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





Versailles

5.5.3 Versailles

Le PEM du Versailles sera organisé de la manière suivante :

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





Bergevin

5.5.4 Bergevin

Le PEM de Bergevin comportera les aménagements suivants :

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



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



5.6 L'INSERTION DU PROJET DANS L'ESPACE PUBLIC

Le projet va générer une **modification significative du paysage urbain** grâce à l'importance de la place accordée aux modes alternatifs à la voiture particulière, mais également par le **développement urbain autour des stations** ainsi que le

réaménagement des espaces publics. Ces aménagements vont permettre d'**améliorer l'image des transports en communs et des modes actifs**, nécessaire à l'attractivité de ces services.

5.6.1 Une insertion urbaine en cohérence avec le développement du territoire

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

- **Le renouvellement urbain des quartiers prioritaires** (Les Abymes et Pointe-à-Pitre) qui aura pour effet de densifier la population de ces secteurs par la diminution des logements vacants
- **Le développement urbain** par des opérations d'aménagement structurantes (OAP Morne Bernard sur la commune de Baie-Mahault, ZAC de Dothémare et du

Raizet sur la commune des Abymes) sur des espaces disponibles ou en mutation

- **L'implantation d'équipements structurants** à proximité des stations du projet Kéti avec notamment :
 - Karukera Bay et l'extension/la réorganisation de la Gare Maritime à Pointe-à-Pitre : Aménagement du front de mer pointois ;
 - L'extension de l'Aéroport Pôle Caraïbes ;
 - Le futur CHU de Perrin aux Abymes, accompagné du futur Campus Universitaire de Santé (CUS).

Le projet ambitionne de participer à la végétalisation des espaces urbains.

Quel type d'arbre et d'aménagement paysager mettre en œuvre ?

5.6.2 Des espaces public réaménagés

Le projet Kéti prévoit une typologie d'aménagement différente des axes traversés selon leur nature :

- Zone urbaine ;
- Zone périurbaine ;

5.6.2.1 - Aménagement en zone urbaine

En **tissu urbain dense**, l'insertion privilégiée pour la plateforme réservée aux transports en commun est une insertion axiale (la plateforme réservée au bus se trouve au centre des boulevards). Les fonctionnalités existantes de

« façade à façade » sur les voiries empruntées (voies pour la voiture particulière, voies cyclables et piétonnes, arbres, etc.) seront maintenues au maximum, tout en **minimisant les acquisitions foncières et l'imperméabilisation des sols, avec une recherche de réduction de la place allouée à la voiture particulière dans l'espace public** : sur les Boulevards aujourd'hui dimensionnés à 2x2 voies, une voie sera retirée à la voiture par sens. Les voiries peu larges pourront faire l'objet de déviation de certains sens de circulation automobile.



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

L'insertion axiale remet le système de transport au centre de l'espace public, et permet de préserver les bus des perturbations liées aux usages périphériques des boulevards : stationnement, intersections secondaires, entrées charretières, etc.

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

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

- Les **arbres remarquables existants seront préservés et valorisés et de nouveaux alignements seront introduits**, en privilégiant les espèces endémiques offrant un couvert végétal ample ;
- Les débouchés sur les boulevards se feront en majorité **sans cisaillement du boulevard central**, hormis pour les

carrefours principaux qui seront déterminés grâce aux résultats du plan de circulation qui en cours de réalisation, et qui seront équipés de système de régulation par feux donnant la priorité aux bus pour qu'ils n'aient pas à s'arrêter ;

- Concernant les **traversées piétonnes**, elles seront matérialisées par un **aménagement des sols distincts du revêtement des chaussées**. Elles bénéficieront d'une sécurisation renforcée par l'aménagement de plateaux ralentisseurs, de chicanes, et de refuges pour piétons ;
- Les **pistes cyclables** seront systématiquement **connectées avec les autres grands axes** ;
- Le terre-plein central sera retiré afin de répercuter l'emprise sur les voies douces ainsi plus larges et sur les bandes plantées ;
- Les délaissés et îlots routiers seront végétalisés autant que possible.

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



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

Quels aménagements prévoir pour les personnes à mobilité réduite ?

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

- Insertion du parcours du bus en **prenant en compte les accès, les liaisons, les pratiques, et les besoins des habitants ;**
- Le dimensionnement des carrefours sera consolidé à l'aide de l'étude de déplacements en cours de réalisation ;
- Prise en compte des besoins spécifiques (stationnement, PMR, taxis, livraison...);
- Anticipation sur les **parcours cyclables de la ville ;**
- **Insertion paysagère** soignée sur l'intégralité du parcours de Kéti ;
- La variabilité des sections traversées est prise en compte et permettra **d'adapter les ambiances en fonction des emprises disponibles.**



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

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

Les **alignements d'arbres** existants seront préservés et valorisés, à condition qu'ils favorisent **l'ombrage des cheminements piétons**. Ils seront également adaptés aux nécessités de dégagements des points de vue

sur les lieux, bâtiments, monuments dont il est souhaité une valorisation.

Par ailleurs, en contexte urbain, Kéti empruntera la voie de contournement de la piste de l'Aéroport Pôle Caraïbes. La voie existante sera rénovée et renforcée, et un système de contrôle d'accès automatisé sera mis en œuvre. L'usage de la voie sera mutualisé avec les services de l'infrastructure aéroportuaire, mais fermée au public.



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



Figure 15 : Perspective d'insertion - Aéroport (Source : EGIS)

5.6.2.2 - Aménagement en zone périurbaine et sur routes nationales

En **tissu périurbain** (en périphérie des villes, là où le bâti est moins dense), il est prévu d'insérer le projet sur les **voies rapides** en entrée d'agglomération. Il s'agira de créer des **Voies Réservées aux véhicules de Transports Collectifs (VRTC)**, en lieu et place des bandes d'arrêt d'urgence. La VRTC continue de jouer le rôle de bande d'arrêt d'urgence en cas d'incident. Dans ce cas, les bus sont ponctuellement réintégrés à la circulation.

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

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

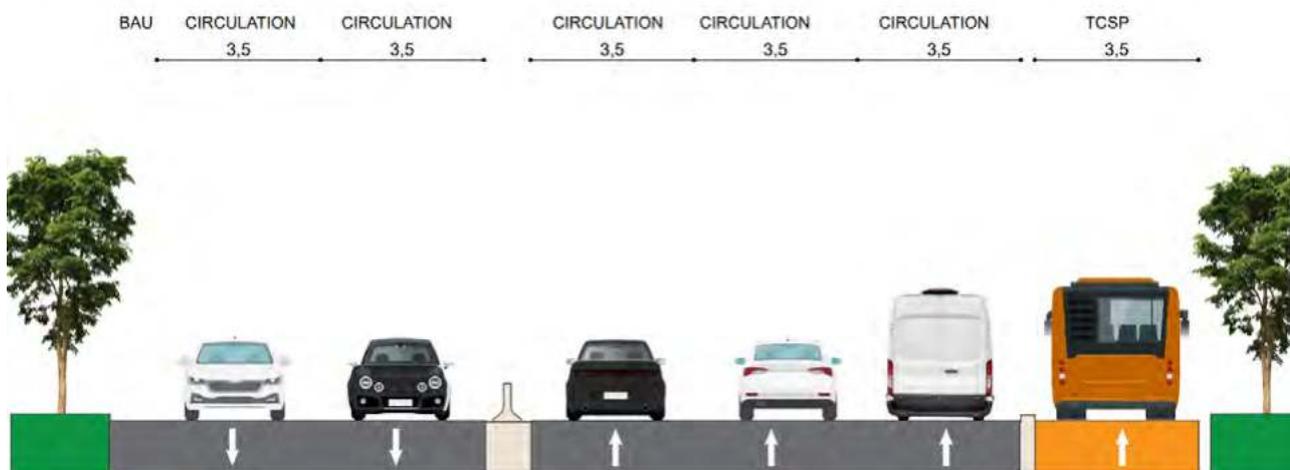


Figure 16 : Coupe type - Insertion VRTC (Source : Egis)



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



**Votre avis
nous intéresse !**

Rendez-vous sur
keti.karulis.com

6

Impacts prévisibles
du projet

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

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

Elle consiste à proposer des **mesures en faveur de l'environnement** qui privilégient en premier lieu l'évitement des impacts qui seraient négatifs, en deuxième intention de leur réduction si ils ne peuvent être évités et en dernier recours leur compensation.

6.1 LE CLIMAT

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

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

A terme, le projet a pour objectif d'introduire **un matériel roulant** novateur qui permettra de renforcer la diminution des émissions de

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.

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

gaz à effets de serre (bus à hydrogène, bioGNV, ...).

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

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

6.2 LES MILIEUX NATURELS

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

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

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

- **Maintien de la végétation et végétalisation des espaces publics** dans le cadre du projet : la conservation

des alignements d'arbres existants est systématiquement recherchée et de nouveaux alignements seront créés ;

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



6.3 LES EAUX

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

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

6.4 LES RISQUES NATURELS

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

Le projet respectera les prescriptions réglementaires des règlements des zones

traversées. En cas de remblais en zone inondable, le volume de remblais susceptible de faire obstacle à la crue sera compensé par la création de zones de déblais.

6.5 LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

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

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

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

6.6 MILIEU HUMAIN

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

- **Réduction des inégalités sociales** : en permettant à tous de se déplacer, grâce à la mise en place d'un dispositif de transport moderne et performant (accessibilité PMR, personnes en précarité sociale, desserte des quartiers politique de la Ville, etc.).
- **Décongestion du trafic routier** : en

améliorant le niveau de service des bus urbains et ainsi en favorisant le report modal vers les transports en commun.

- **Développement du territoire** : en améliorant la desserte des pôles générateurs et équipements stratégiques.



**Votre avis
nous intéresse !**

Rendez-vous sur
keti.karulis.com

Les mises en
compatibilité des

7

documents d'urbanisme



7.1 POURQUOI CETTE PROCÉDURE ?

Un document d'urbanisme est un document public composé de plans, schémas, programmes et cartes, qui cadre l'aménagement et l'urbanisme à l'échelle d'un territoire. Il garantit l'équilibre de l'aménagement et a pour objet de déterminer des règles touchant à l'affectation et à l'occupation des sols, il peut s'agir de schéma de cohérence territoriale (SCOT), de plan local d'urbanisme (PLU), de carte communale, de plans de sauvegarde et de mise en valeur, etc.

Il traduit les ambitions de développement et d'aménagement d'un territoire et sert à cadrer l'urbanisation.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure courante qui permet de garantir la prise en compte d'un projet par les documents d'urbanisme en adaptant certaines de leurs dispositions.

Dans le cadre du projet Kéti, les mises en compatibilité envisagées ont pour objectifs **d'adapter ou d'actualiser les documents d'urbanisme pour qu'ils soient rendus compatibles avec la réalisation du projet** tel qu'aujourd'hui défini en procédant par exemple à des ajustements de règles écrites et à des ajustements de zonages.

7.2 LES DOCUMENTS D'URBANISME CONCERNÉS

Cinq documents d'urbanisme sont susceptibles de faire l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre du projet. Il s'agit :

- Du PLU de Pointe-à-Pitre ;
- Du PLU de Morne-A-L'eau ;
- Du PLU de Petit-Bourg ;
- Du PLU de Baie-Mahault ;
- Du PLU des Abymes.

Il est rappelé qu'à ce stade, le tracé et les caractéristiques du projet ne sont pas encore figés. Les mises en comptabilité présentées ci-après constituent les évolutions presenties au stade d'avancement des études en cours. Selon le projet finalement retenu, certaines des modifications présentées ci-après pourraient ne pas être réalisées.

7.2.1 PLU DE POINTE-À-PITRE

7.2.1.1 - Présentation du PLU de Pointe-à-Pitre

Le PLU de Pointe-à-Pitre a été approuvé en août 2013. Il est composé des six documents suivants :

- Un rapport de présentation
- Un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui s'articule autour de 5 orientations principales :
 1. **Affirmer Pointe-à-Pitre comme ville centre de l'agglomération**
 2. **Rendre la ville plus accessible - Améliorer l'organisation des déplacements urbains**
 3. **Dynamiser l'économie sur le territoire**
 4. **Qualifier l'environnement et le cadre de vie**
 5. **Accueillir de nouveaux habitants**

- Un règlement écrit
- Un règlement graphique (plan de zonage)
- Des orientations d'aménagement et de programmation (OAP)
- Des annexes

Une des orientations du PADD consiste à développer le réseau de transport en commun.

7.2.1.2 - Evolutions envisagées du document d'urbanisme

Au niveau du rond-point Gerty Archimède et du Boulevard du Général de Gaulle, la future voie TCSP est susceptible d'impacter des arbres classés en **Espace Boisé Classé (EBC)**.

Conformément à l'article L113-2 du Code de l'Urbanisme, **le classement en EBC interdit**

tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

En fonction du tracé retenu, **le projet pourra nécessiter un déclassement d'une partie de ces EBC.**



Figure 17 : Extrait du règlement graphique du PLU de Pointe-à-Pitre et localisation des zones de mise en compatibilité envisagées

7.2.2 PLU DE MORNE À L'EAU

7.2.2.1 - Présentation du PLU de Morne-à-l'Eau

Le PLU de Morne à l'Eau a été approuvé le 30 octobre 2017. Il est composé des six documents suivants :

- Un rapport de présentation
- Un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui s'articule autour de 4 orientations principales :
 1. **Préservation et validation des espaces naturels et agricoles**
 2. **Structurer et hiérarchiser le territoire**
 3. **Equiper le territoire et diversifier son économie**
 4. **Favoriser la mobilité durable et la couverture numérique**

- Un règlement écrit
- Un règlement graphique (plan de zonage)
- Des orientations d'aménagement et de programmation (OAP)
- Des annexes

Une des orientations stratégiques du PADD consiste à favoriser la mobilité durable en développant notamment le réseau de transport en commun.

Le PADD tient ainsi compte du projet de TCSP : « Les liaisons entre Morne-à-l'Eau et les communes voisines doivent être favorisées par la mise en place d'un service de transport en commun performant, développé sur la base d'un TCSP rayonnant sur l'ensemble de la CANGT. ».

7.2.2.2 - Evolutions envisagées du document d'urbanisme

● Espace Boisé Classé

Dans le secteur de Bosredon, un tronçon de la RN5 est classé en **EBC**.

Conformément à l'article L113-2 du Code de l'Urbanisme, **le classement en EBC interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol** de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

Dans le cadre du projet, l'aménagement d'une voie dédiée au TCSP pourrait nécessiter d'élargir la plateforme routière dans ce secteur.

En fonction du projet retenu, il pourra nécessiter un déclassement d'une partie de cet EBC.

● Emplacements réservés

Le tracé est susceptible d'intercepter les emplacements réservés suivants :

- L'emplacement réservé n° 29 pour l'aménagement d'une voie de contournement de Bosredon ;
- L'emplacement réservé n°30 pour l'aménagement d'une voie de contournement Sud ;
- Un emplacement réservé n°31 pour l'aménagement d'une voie de contournement Ouest (option 1) ;
- L'emplacement réservé n°32 pour l'aménagement d'une voie de contournement Ouest (option 2).

Selon le tracé retenu, le projet pourrait nécessiter une adaptation des emprises de ces emplacements réservés.



Figure 18 : Extrait du règlement graphique du PLU de Morne-à-l'Eau et localisation des zones de mise en compatibilité envisagées



7.2.3 PLU DE PETIT-BOURG

7.2.3.1 - Présentation du PLU de Petit-Bourg

Le PLU de Petit Bourg a été approuvé le 28 février 2019. Il est composé des six documents suivants :

- Un rapport de présentation
- Un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui s'articule autour de 3 orientations stratégiques :
 1. Assurer un développement équilibré par la mise en valeur du patrimoine de l'arrière-pays, de la plaine agricole et du littoral
 2. Conforter le bourg en un centre urbain moderne et dynamique au sein d'un territoire structuré et maillé
 3. Affirmer Petit-Bourg en un pôle structurant attractif et rayonnant dans l'espace territorial de la Guadeloupe

- Un règlement écrit
- Un règlement graphique (plan de zonage)
- Des orientations d'aménagement et de programmation (OAP)
- Des annexes

Le PADD prévoit la mise en place de transports en commun efficient (TCSP) développée autour de gares multimodales en connexion avec les navettes maritimes.

La carte stratégique du PADD intègre notamment le projet de TCSP le long de la RN1.



Figure 19 : Extrait de la carte stratégique du PADD du PLU de Petit-Bourg



7.2.3.2 - Evolutions envisagées du document d'urbanisme

● Zone A

Dans le secteur de Versailles, un tronçon de la RN1 est situé en zone Ap.

Le règlement de la zone A du PLU de Petit-Bourg indique « sous réserve des exceptions prévues à l'article A2, toute occupation ou utilisation du sol, est interdite, y compris celles nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif pouvant porter atteinte à la vocation agricole de la zone. »

Dans les secteurs Ap les dispositions particulières suivantes s'appliquent : « Aucune construction n'est autorisée dans ce secteur où les zones agricoles sont strictement protégées. »

L'aménagement d'une voie TCSP dans cette zone pourrait nécessiter une adaptation du règlement de la zone Ap ou du zonage permettant d'autoriser clairement le projet.



● Emplacements réservés

Le projet est susceptible d'intercepter l'emplacement réservé n°24 destiné à un « aménagement piéton en crête de talus ».

L'aménagement d'une voie TCSP dans cette zone pourrait nécessiter une adaptation des emprises de cet emplacement réservé.

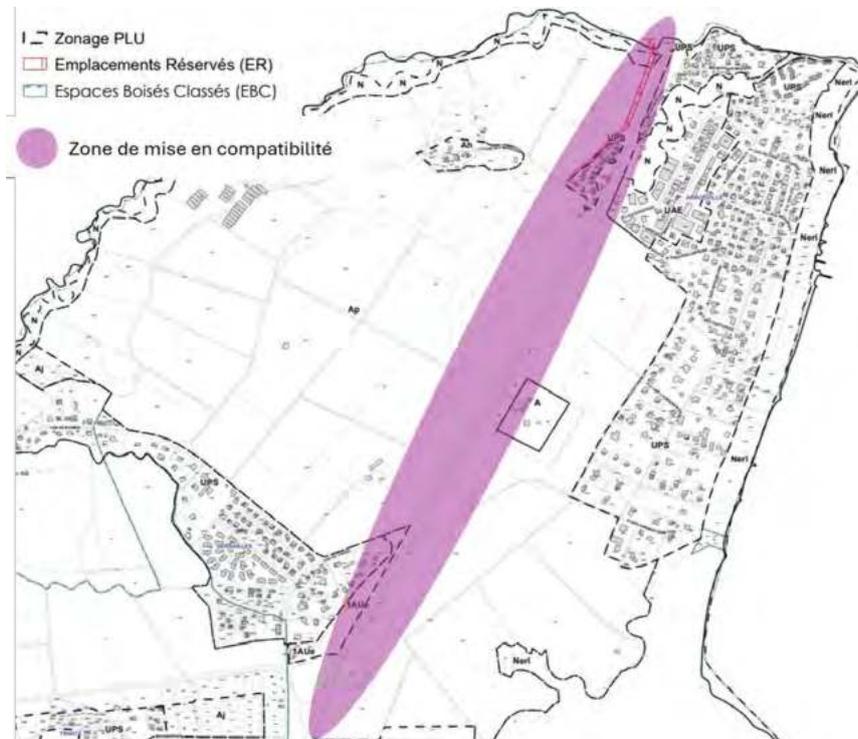


Figure 20 : Extrait du règlement graphique du PLU de Petit-Bourg et localisation des zones de mise en compatibilité envisagées

7.2.4 PLU DES ABYMES

7.2.4.1 - Présentation du PLU des Abymes

Le PLU des Abymes a été approuvé le 23 décembre 2011. Il est composé des six documents suivants :

- Un rapport de présentation
- Un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui s'articule autour de 3 orientations stratégiques :
 1. **Protéger et valoriser l'environnement et le cadre de vie**
 2. **Affirmer la dimension urbaine à l'échelle de l'agglomération tout en préservant l'espace rural**
 3. **Dynamiser l'économie sur le territoire**

7.2.4.2 - Evolutions envisagées du document d'urbanisme

● Zone A

Dans le secteur de Perrin, un tronçon de la RN5 est situé en zone A.

Le règlement de la zone A du PLU des Abymes indique « Sous réserve des exceptions prévues à l'article A2, toute occupation ou utilisation du sol, est interdite ».

L'aménagement d'une voie TCSP dans cette zone pourrait nécessiter une adaptation du règlement de la zone A ou une adaptation du zonage permettant d'autoriser clairement le projet.

● Zone 4N

Dans le secteur de Perrin, le projet est susceptible d'intercepter une zone classée 4N.

Les zones 4N sont des zones exposées au bruit des axes à grande circulation (Loi Barnier) et à des risques naturels d'importance (PPRN).

Le règlement de la zone N du PLU des Abymes indique « Sous réserve des exceptions prévus à l'article 1N1, toute occupation ou utilisation du sol, est interdite ».

L'aménagement d'une voie TCSP dans cette zone pourrait nécessiter une adaptation du règlement de la zone 4N permettant d'autoriser clairement le projet.

- Un règlement écrit
- Un règlement graphique (plan de zonage)
- Des orientations d'aménagement et de programmation (OAP)
- Des annexes

Le PADD intègre le projet de TCSP en envisageant l'ouverture d'une ligne TCSP reliant le centre bourg aux portes de Pointe-à-Pitre.

● Emplacements réservés

Le tracé est susceptible d'intercepter les emplacements réservés suivants :

- Dans le secteur de l'aéroport : l'emplacement réservé n°6 dédié à la future voie TCSP.

- Dans le secteur de Perrin :

- L'emplacement réservé n° 25 pour l'aménagement d'une voie de desserte : CHU, gare routière, parking relais et TCSP.

- L'emplacement réservé n°8 pour l'aménagement du carrefour dite de Perrin.

- L'emplacement réservé n°32 pour l'aménagement d'une voie de liaison RD103 à RN5

- Dans le secteur du Boulevard Chauvel, l'emplacement réservé n°23 pour l'aménagement d'une voie de contournement de l'institut Pasteur – Déviation de la RN4 entre chemin Neuf et Carenage.

Selon le tracé retenu, le projet pourrait nécessiter une adaptation des emprises de ces emplacements réservés.

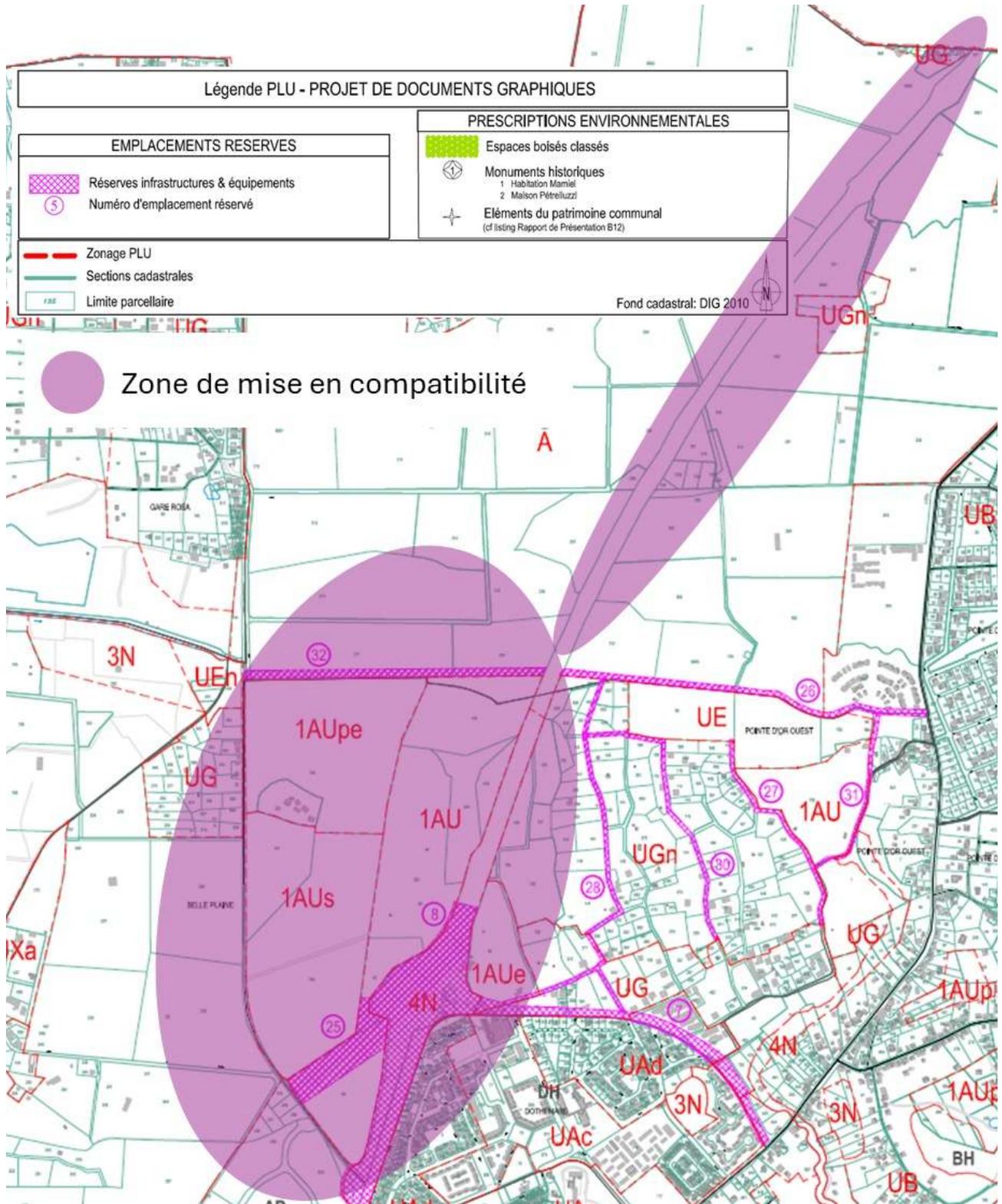


Figure 21 : Extrait du règlement graphique du PLU des Abymes (Secteur Perrin) et localisation des zones de mise en compatibilité envisagées

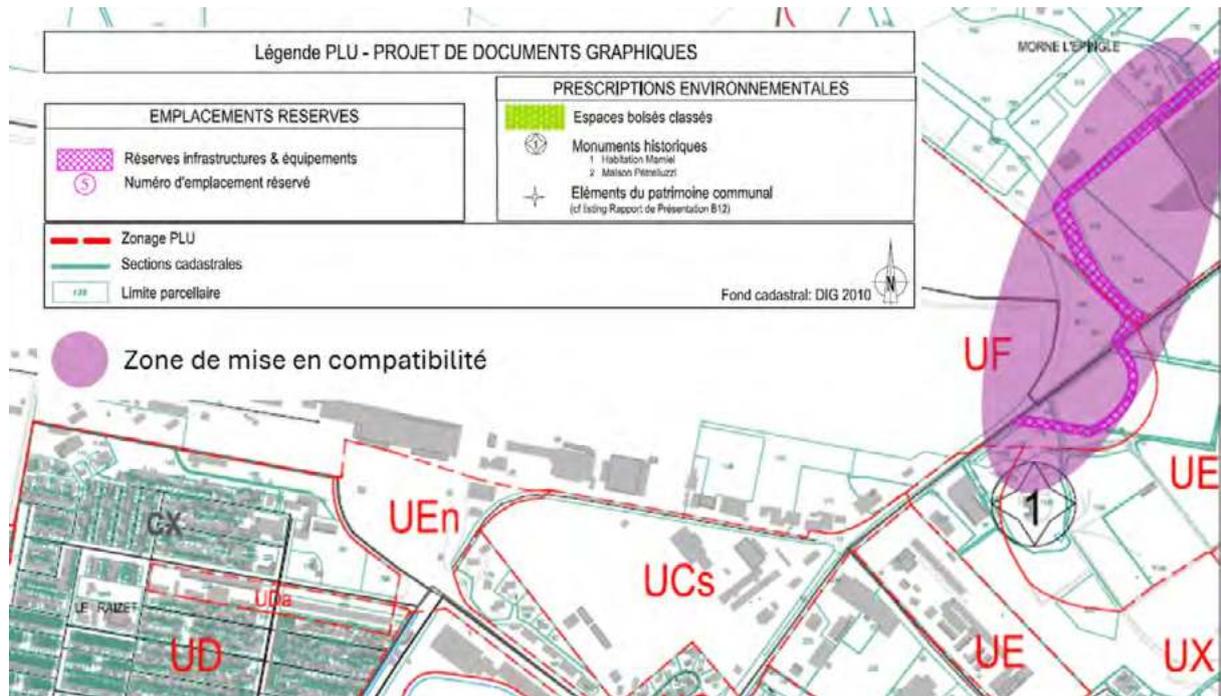


Figure 22 : Extrait du règlement graphique du PLU des Abymes (Secteur Aéroport) et localisation des zones de mise en compatibilité envisagées

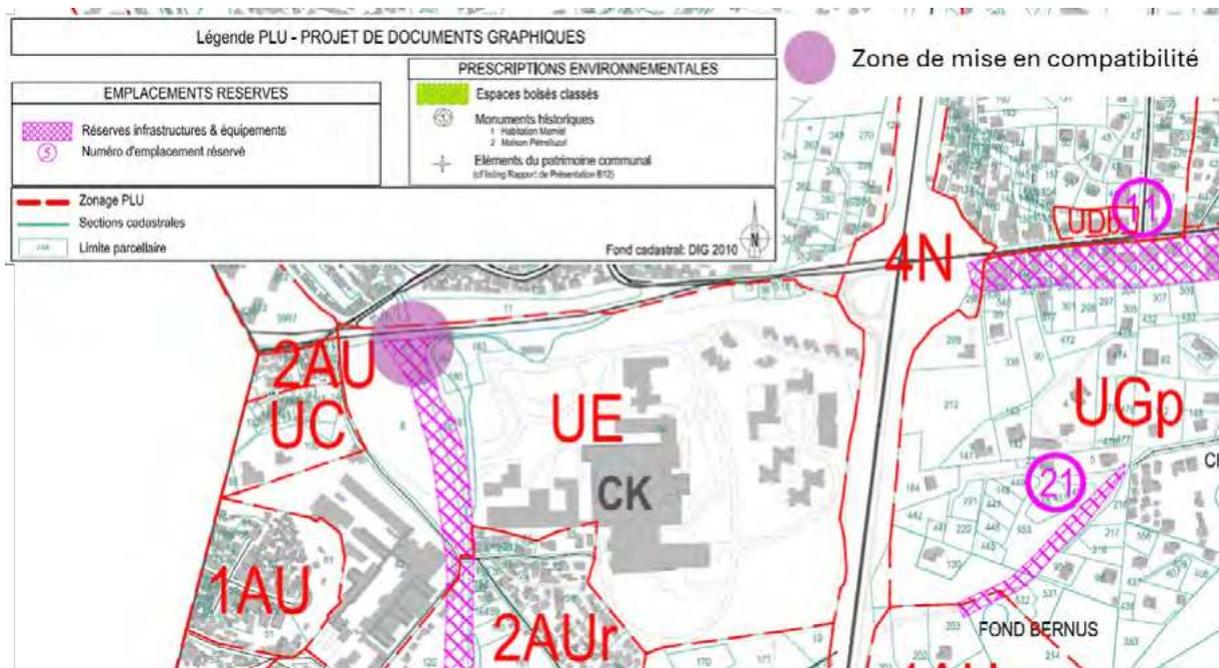


Figure 23 : Extrait du règlement graphique du PLU des Abymes (Boulevard Chauvel) et localisation des zones de mise en compatibilité envisagées

7.2.5 PLU DE BAIE-MAHAULT

7.2.5.1 - Présentation du PLU de Baie-Mahault

Le PLU des Baie-Mahault a été approuvé le 23 décembre 2012. Il est composé des six documents suivants :

- Un rapport de présentation
- Un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui s'articule autour de 4 orientations stratégiques :
 1. Structurer le territoire de Baie-Mahault sous forme d'un archipel urbain fonctionnel et restaurer l'entre-deux mers
 2. Améliorer le cadre de vie et renforcer les identités urbaines et rurales
 3. Renforcer Baie-Mahault en tant que « terre des solidarités » - Protéger et valoriser l'environnement
 4. Conforter le statut de Baie-Mahault à l'échelle de l'agglomération

- Un règlement écrit
- Un règlement graphique (plan de zonage)
- Des orientations d'aménagement et de programmation (OAP)
- Des annexes

Le PADD prévoit notamment le développement d'un réseau de transport en commun articulé avec les autres modes de déplacement et la création de nouveaux espaces d'intermodalité.

7.2.5.2 - Evolutions envisagées du document d'urbanisme

- Emplacements réservés

Le tracé est susceptible d'intercepter un emplacement réservé dans le secteur du vélodrome, il s'agit d'un emplacement réservé dédié à l'aménagement d'une voie TCSP.

Selon le tracé retenu, le projet pourrait nécessiter une adaptation des emprises de cet emplacement réservé.

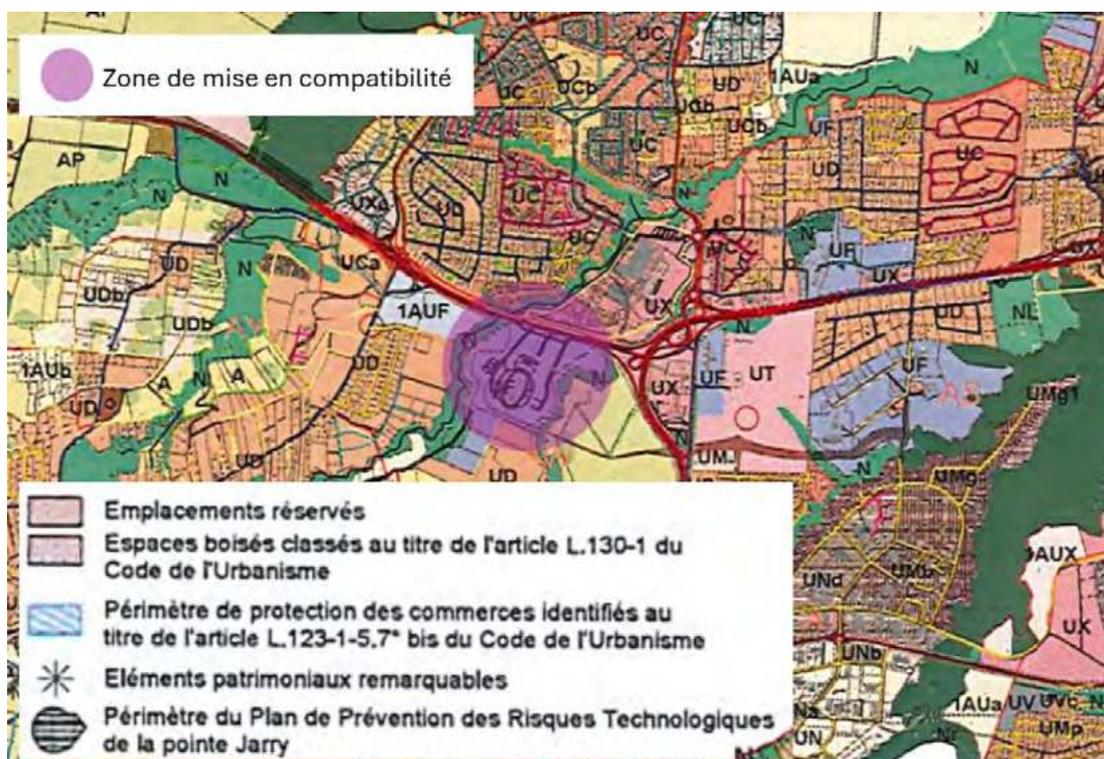


Figure 24 : Extrait du règlement graphique du PLU de Baie-Mahault et localisation des zones de mise en compatibilité envisagées



8

Les **coûts** et **financement**



du projet

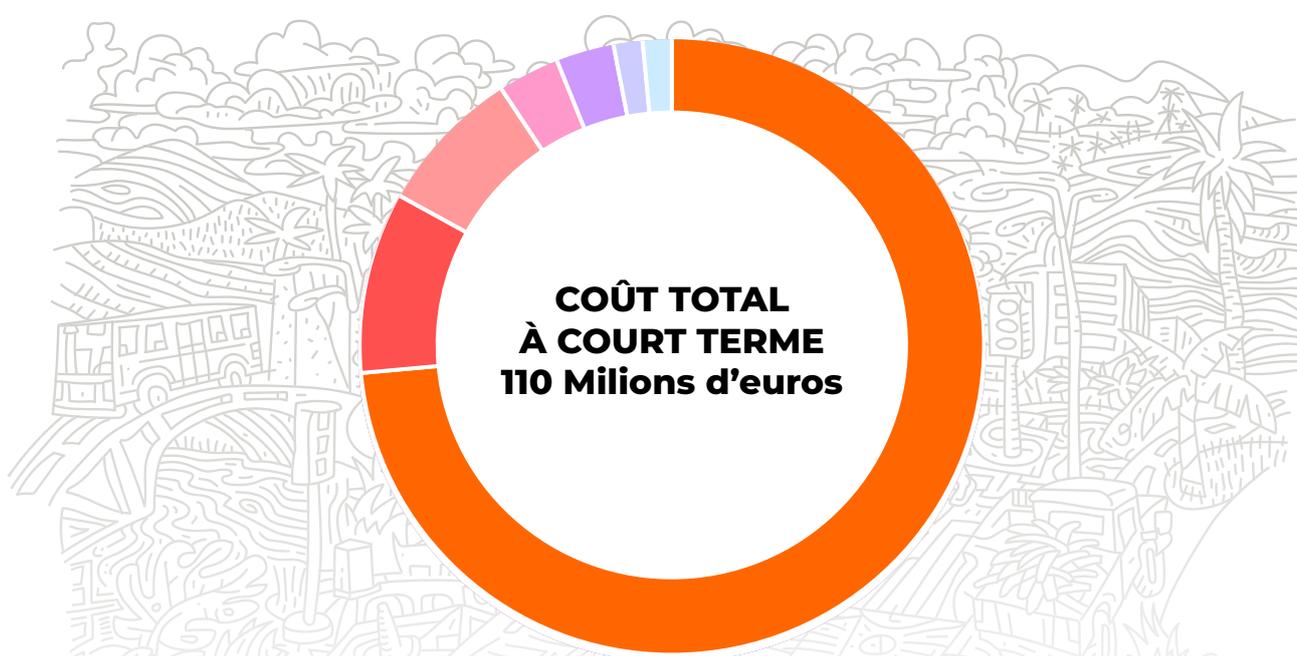
Le coût global du projet à long terme est estimé à 360 M€ HT.

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

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

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

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



74% Infrastructures



3% Stations



2% Etude d'avant-projet/projet



10% Matériel roulant



3% Maîtrise d'ouvrage



2% Maîtrise d'oeuvre des travaux



8% Aménagements connexes d'intermodalité



9

Le **calendrier**

du projet

A 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.

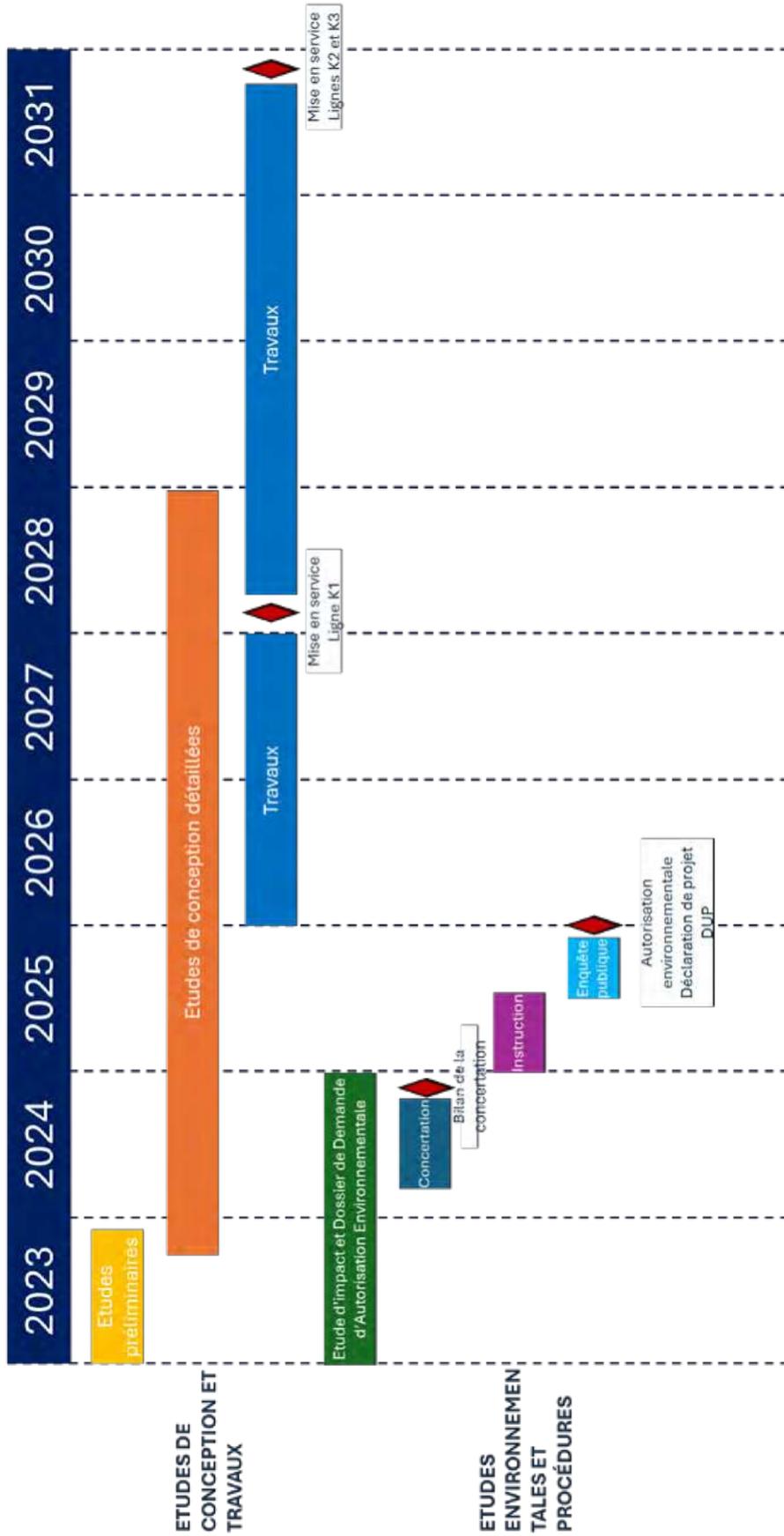
Le calendrier de la phase court terme du projet prévoit un démarrage des travaux à la fin de l'année **2025**.

Les travaux seront réalisés en deux sous-phases : ils concerneront dans un premier temps la VRTC de la RN1, et les tronçons correspondant à la ligne K1 (Perrin, Aéroport, Patrick Saint-Eloi, Gerty Archimède, Général de Gaulle). Cela permettra d'aboutir à la mise en service de la première ligne Perrin – Bergevin à l'horizon **2028**.

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 **2032**.



Figure 25 : Calendrier du projet. Source : réalisation EGIS pour le SMT





**Votre avis
nous intéresse !**

Rendez-vous sur
keti.karulis.com





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

Un projet partenarial

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

