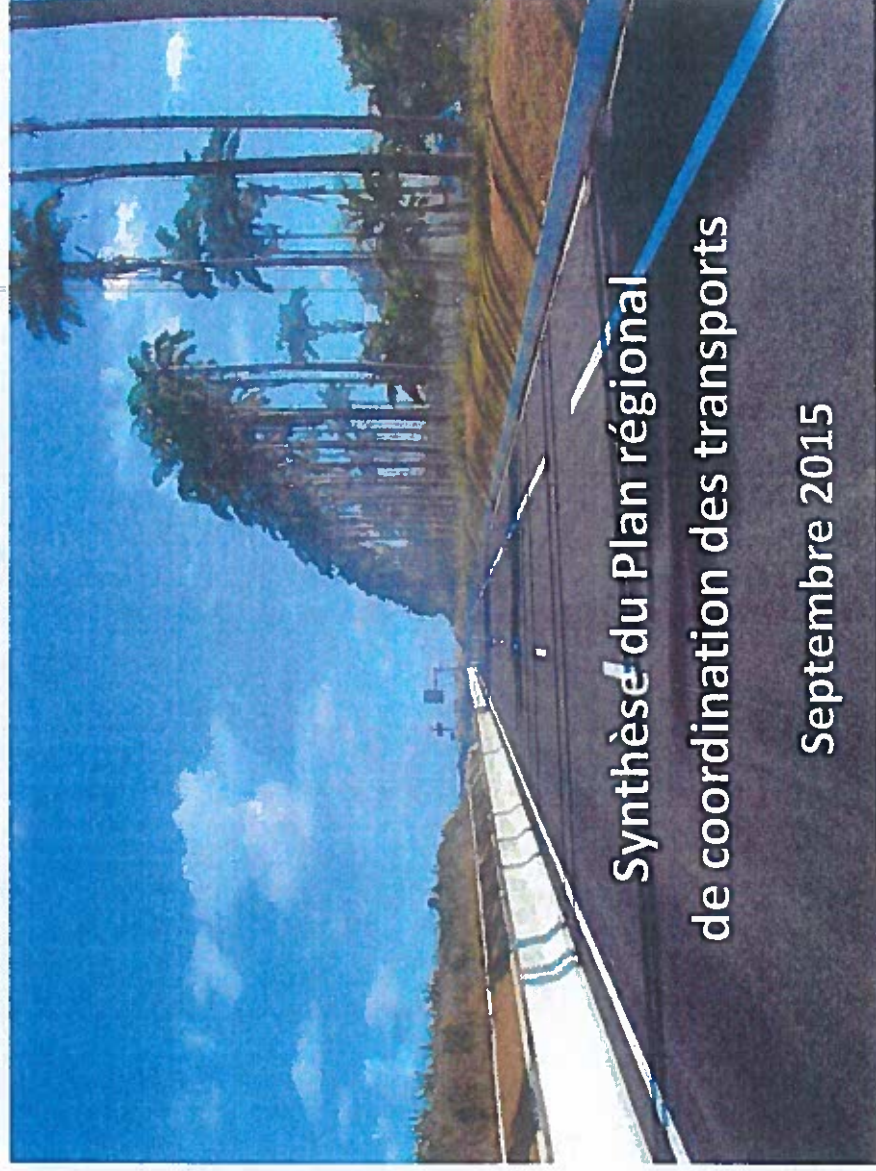




Schéma Régional des Infrastructures et de Transports de la Guadeloupe (SRIT)



Qu'est-ce qu'un SRIT ?

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports – le SRIT – constitue le volet « Transport » du Schéma d'Aménagement Régional de Guadeloupe adopté en 2010 par l'assemblée régionale dont il prolonge les réflexions partenariales.

Le SRIT a pour objectif prioritaire d'optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants, de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs, en prévoyant, lorsque nécessaire, la réalisation d'infrastructures nouvelles.

Il a déjà rassemblé autour d'objectifs partagés les différents acteurs des transports et de la vie économique et sociale des îles de la Guadeloupe, et ceci pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui ainsi qu'à ceux auxquels le territoire sera confronté demain.

Le SRIT s'organise autour de deux piliers principaux :

- Un **diagnostic prospectif** qui a pour objectif de synthétiser les forces et faiblesses du système de transport, les attentes des habitants, de préciser les causes des évolutions passées et d'apprécier les évolutions envisageables. Ce document a été présenté, en juillet 2013, en assemblée plénière du Conseil Régional de Guadeloupe. Il a fait l'objet d'un large consensus permettant d'engager la réalisation de l'étape suivante de la démarche d'élaboration du SRIT.
 - Un **plan régional de coordination des transports** qui en constitue le volet opérationnel afin de concourir à une meilleure organisation des offres de transports à l'échelle de l'archipel de Guadeloupe dans son ensemble.
Il comprend un plan d'actions et une évaluation environnementale. Un chapitre spécifique présente enfin en détail chacune des actions sous la forme de fiches individualisées.
- Le SRIT est un document établi sous la responsabilité de la Région. Il a pour objectif de coordonner et d'assurer la cohérence des actions de tous les acteurs dans un esprit de concertation et de projet partagé.

SRIT des îles de Guadeloupe

Les objectifs du SRIT

Etablir les grandes orientations pour les transports et les déplacements de Guadeloupe à l'horizon 2030 :

- Schémas d'infrastructure et de transport : choix et définition des projets
 - Actions ciblées pour les transports individuels
 - Objectif de développement des transports collectifs
 - Le transport de marchandises et les déplacements de personnes
- Prendre en compte l'ensemble des déplacements :**

- A l'intérieur du territoire : Guadeloupe continentale, inter – îles...
- Les accès à la Guadeloupe : depuis la Caraïbe, la Métropole...

Apporter un meilleur service à l'ensemble des usagers (voyageurs et marchandises) :

- Optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants
- Favoriser la complémentarité entre les modes de transport
- Favoriser la coopération entre les acteurs / opérateurs
- Prévoir, si nécessaire, la réalisation d'infrastructures nouvelles

Rechercher la cohérence avec la politique d'aménagement régionale définie par le SAR

2 fils conducteurs

Le développement durable

Préservation de l'environnement
Amélioration des liens sociaux
Développement des territoires

L'intermodalité

Efficacité des politiques de transport (TIC, route, maritime, air)
Développement des transports en commun

Les éléments essentiels du diagnostic

La Guadeloupe connaît une très forte polarisation des emplois, majoritairement dans l'agglomération centrale et à Basse-Terre, et une déconnexion entre les lieux de travail et de résidence.

Il en résulte une multiplication des déplacements et une saturation croissante du réseau. Les points de congestion du réseau routier sont particulièrement présents dans l'agglomération centrale (axes RN1 et RN5, Jarry et Providence) et sur les grands axes régionaux (La Boucan, Sainte Marie, Morne à l'eau, accès à Basse-Terre ainsi qu'à Sainte-Anne et sur la Riviera).

Si les transports en commun sont relativement bien utilisés, le taux de motorisation des ménages est croissant et le transport est devenu le 1^{er} poste de dépense des familles guadeloupéennes.

Cette situation se traduit par un impact environnemental (qualité de l'air), économique et social fort (accidents, coût des carburants, temps perdu, etc.).

Pour les transports collectifs si un effort important d'organisation a été engagé de nombreux dysfonctionnements en freinent le développement, comme par exemple des horaires inadaptés, des lignes en doublon, des coûts élevés et un manque d'informations sur des réseaux qui sont par ailleurs mal connectés.

Cette situation est aggravée pour les îles du Sud du fait d'une absence de coordination entre modes de transport (air, mer, terre) et des coûts de transport élevés pour les usagers, voyageurs et marchandises.

Au final, le système de transport de l'archipel de Guadeloupe est inadapté aux évolutions actuelles et futures avec :

- Une Gouvernance des transports « émietlée » sans aucune coordination,
- Une organisation économique peu adaptée aux enjeux d'un service de transport public et une absence de service public structuré pour les lignes maritimes.

SRIT des îles de Guadeloupe

Les enjeux auxquels le SRIT doit répondre

- Favoriser les nouveaux comportements de déplacement et organiser l'intermodalité des transports en Guadeloupe,
- Rendre les transports en commun attractifs et accessibles à tous,
- Renforcer l'adaptation du réseau routier aux besoins de déplacement et à de nouvelles utilisations (TC, covoiturage, modes doux, etc.),
- Renforcer la position de la Guadeloupe au sein de la Caraïbe,
- Prendre en compte les enjeux paysagers et environnementaux,
- Organiser une gouvernance des transports adaptée aux objectifs ambitieux du SRIT des îles de Guadeloupe,
- Favoriser l'égalité des usagers à l'échelle de l'archipel dans son ensemble et notamment contribuer au développement économique des îles du sud :
 - Organiser des connexions rapides des modes de transports avec les réseaux de transport de Guadeloupe continentale
 - Diversifier les modes d'accès aux îles du sud (aérien) et favoriser une accessibilité plus directe



Les grands types de solutions à mettre en œuvre

En Guadeloupe continentale :

L'adaptation du réseau routier aux besoins de déplacement est prioritaire, avec 5 opérations majeures à long terme, visant à supprimer les points noirs qui freinent tout projet de développement et d'aménagement du territoire.

Il s'agit des secteurs suivants : La Boucan, Sainte-Marie, Bostredon/Morne-À-L'eau, l'Agglomération pointoise et enfin une nouvelle liaison RN4/RN5 à l'Est des Grands Fonds.

Dans le même temps seront engagés les aménagements concernant la desserte de Basse-Terre, avec notamment le lancement du contournement de l'agglomération, ainsi que la sécurisation des liaisons de la Côte-sous-Le-Vent par des itinéraires complémentaires à la voie littorale soumise à de forts aléas climatiques.

La création d'une offre de transport en commun attractive à l'échelle de la Région Guadeloupe, avec :

- La proposition de création de « voies bus & cars » réservées au transport en commun interurbain sur les grands axes routiers, dans les parties les plus encombrées, notamment aux abords de l'Agglomération centrale ;
- La mise en place d'un TCSP urbain (transport en commun en site propre) pour les dessertes au sein de l'Agglomération pointoise ;
- Le renforcement ou l'engagement de la structuration des transports en commun par les nouvelles intercommunalités en charge de l'organisation des déplacements.

Pour les îles du Sud :

La mise en place de services d'Intérêt Economique Général (SIEG), avec :

- Un service public de transport maritime inter-îles dont le contour et le portage restent encore à définir, notamment dans le cadre d'une gouvernance des Transports adaptée ;
- La mise en place complémentaire de liaisons aériennes Inter-îles dont la faisabilité fait l'objet d'une étude actuellement en cours.

SRIT des îles de Guadeloupe



Pour l'Archipel de Guadeloupe dans son ensemble :

- Des interventions localisées de renforcement et de mise en sécurité du réseau routier en complément aux grandes opérations prioritaires structurantes : il s'agit là d'opérations essentielles au niveau local !
- Des actions visant à favoriser de nouveaux comportements de déplacement en Guadeloupe, avec notamment, la prise en compte des modes actifs, les dispositifs de covoiturage ou encore l'étude de navettes maritimes de cabotage en Guadeloupe continentale ;
- La prise en compte du transport intérieur des marchandises avec des actions concernant le transport des déchets ou des granulats, la livraison de marchandises, etc.
- Le soutien aux projets visant à renforcer la position de la Guadeloupe dans la Caraïbe, avec le Grand Projet de Port et l'aéroport Pôle Caraïbes.
- Une structuration de la gouvernance des transports adaptée aux enjeux majeurs des déplacements en Guadeloupe !

L'adaptation du réseau routier aux besoins de déplacement

L'objectif prioritaire consiste à renforcer les capacités du réseau routier et à le sécuriser pour les sections qui supportent une charge de trafic largement supérieure à leur capacité.

Selon les cas, les aménagements d'élargissement de la voirie seront réalisés en priorité sur place et en tracé neuf de contournement de bourg quand il n'existe pas de solution alternative.

A l'horizon de réalisation du SRIT, les opérations principales visent à contourner en 2x2 voies, les bourgs de La Boucan, Sainte-Marie, Bosrédon et Morne-À-L'eau, ainsi que Basse-Terre.

Des aménagements sur place permettront un délestage de Sainte-Anne et une mise à 2x2 voies de la RN2 entre Jaula et Beausoleil, ainsi que de la RN1 de Montebello à Ste-Marie et de Bel Air à Pérou.

Au sein de l'agglomération pointoise, les opérations concerneront la mise à 2x3 entre La Jaille et le pont de la Gabarre, section particulièrement chargée, ainsi que l'aménagement du giratoire de Perrin. Elles se poursuivront avec la réalisation du barreau RN5/RN11 (RN14).

Enfin à plus long terme sera étudiée l'opportunité de la réalisation d'une liaison, à l'est des Grands-Fonds, entre la RN4 et la RN5, de Blanchet à Poinier, dans la mesure où les possibilités d'aménagement de la RN4 sont quasiment impossibles. Pour cela, on renforcera les infrastructures existantes qui seront complétées par des sections nouvelles.

Pour la Basse-Terre, les opérations marquantes concernent la sécurisation des dessertes, avec la protection de la voie littorale et l'étude de liaisons alternatives sur les hauteurs. Le contournement de Basse-Terre sera engagé avec la réalisation d'une nouvelle traversée du Galion poursuivie avec une liaison RD25 / RN3 / RD26.

Dans tous les cas, des études fines détermineront les tracés et les aménagements les plus efficaces et les plus adaptés aux enjeux environnementaux.

Ces aménagements fluidifieront tous les usages routiers, pour les véhicules particuliers comme pour les transports en commun.

La création d'une offre de transport en commun attractive à l'échelle de la Région Guadeloupe

Au sein de l'agglomération centre :

Porté par Cap Excellence, un TCSP urbain de type tramway sera réalisé permettant de desservir les zones les plus denses de l'agglomération. Pour la période concernant l'horizon de réalisation du SRIT, les phases 1A et phase 1B du TCSP permettront de relier Perrin, Bergevin, Le Raizet et Blanchard.

Pour les relations interurbaines :

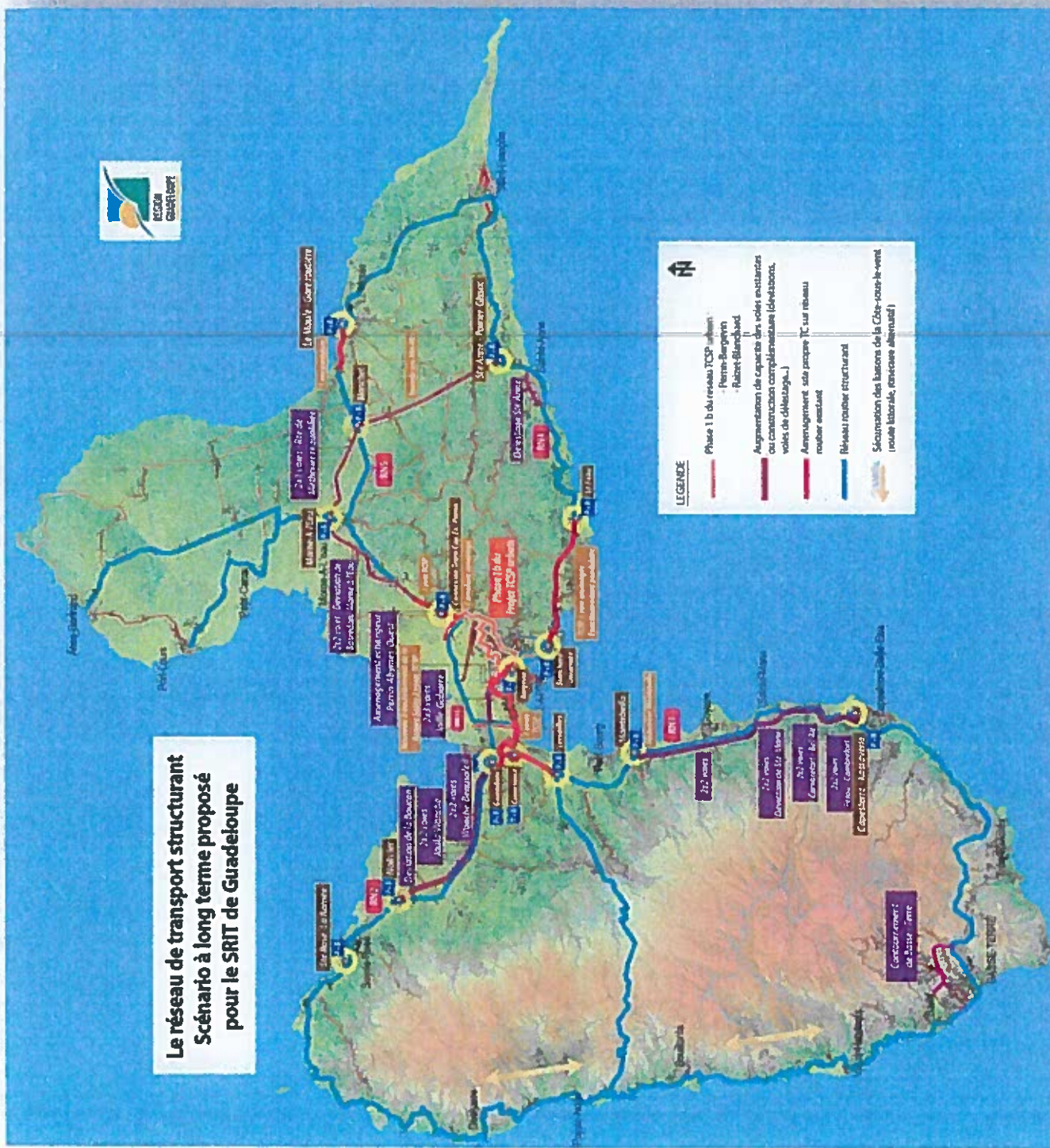
Plusieurs options ont été envisagées. La solution proposée par la Région Guadeloupe, s'est portée sur un scénario équilibré, combinant les aménagements routiers décrits plus avant et la réalisation de voies spécifiques réservées aux transports en commun.

Ces voies en site propre, seront aménagées dans les sections les plus encombrées afin de rendre les transports en commun plus attractifs par rapport aux véhicules particuliers.

Les voies réservées aux TC, en site propre, permettront de desservir la zone de Jarry et l'agglomération pointoise en reliant les futurs pôles d'échanges/parc relais de Versailles, Convenance, Gourdeliane et Bergevin. Toujours dans Jarry, la voie verte sera aménagée avec une voie bus en extension vers la RN11. Egalement une voie réservée sera aménagée en entrée d'agglomération pour un meilleur accès au pôle d'échange de Perrin.

Du fait d'un contexte technique très contraints, deux aménagements seront réalisés avec une seule voie « bus & cars » pendulaire, c'est-à-dire fonctionnant dans un sens le matin et à l'inverse le soir. Sont concernés les secteurs du Gosier (St-Félix/Blanchard sur RN4) et à l'entrée du Moule sur RN5 car il n'est pas possible d'y réaliser des plateformes plus larges.

Le réseau de transport structurant Scénario à long terme proposé pour le SRIT de Guadeloupe



Les avantages de la solution retenue

D'autres options ont fait l'objet d'études techniques et socio-économiques détaillées. Parmi celles-ci une solution ferroviaire (type tram train) a été envisagée. D'un coût estimé de l'ordre de 2,6 milliards d'euros avec un horizon de réalisation très lointain cette option n'a pas semblé répondre aux besoins de déplacement en Guadeloupe.

Le schéma retenu, est d'un coût total estimé à 750 millions d'euros étalé sur 20 ans pour les opérations d'aménagement du réseau routier (voies bus et déviations) auquel il faut rajouter 340 millions d'euros correspondant à la phase 1a et 1b du TCSP urbain (Cap Excellence).

Cette solution équilibrée permet une amélioration des temps de parcours pour tous les modes et types de déplacements (locaux et longue distance), tout en favorisant un report de l'usage des véhicules particuliers vers les transports en commun.

La solution proposée par la Région montre également qu'il est possible à court/moyen terme d'engager des actions favorisant l'aménagement des pôles de développement préconisés par le SAR de Guadeloupe ainsi que la desserte des principales zones d'activités économiques du territoire, et ce à un coût supportable.

Des infrastructures en site propre mise à disposition des AOM

Les solutions techniques ont été étudiées par la Région en tant qu'autorité responsable des transports interurbains selon les dispositions de la loi NOTRe d'août 2015.

Celles-ci seraient mises à disposition de l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité – AOM – avec lesquelles seront définies les conditions optimales d'amélioration des transports à l'échelle de l'ensemble de la Guadeloupe.

L'évolution législative récente et celle de l'organisation des intercommunalités en Guadeloupe demandent en outre que soit engagée, en priorité, une structuration de l'action des AOM.



Les autres interventions sur le réseau routier

Des aménagements complémentaires au développement des TC

Outre les voies « bus & cars » les principaux points d'échanges seront réalisés avec priorité aux TC et au futur TCSP, tout en prenant en compte les cyclistes et piétons. Aménager des Parcs relais pour l'intermodalité TC/Voiture.



Un exemple d'aménagement d'un carrefour plan avec priorité aux transports en commun

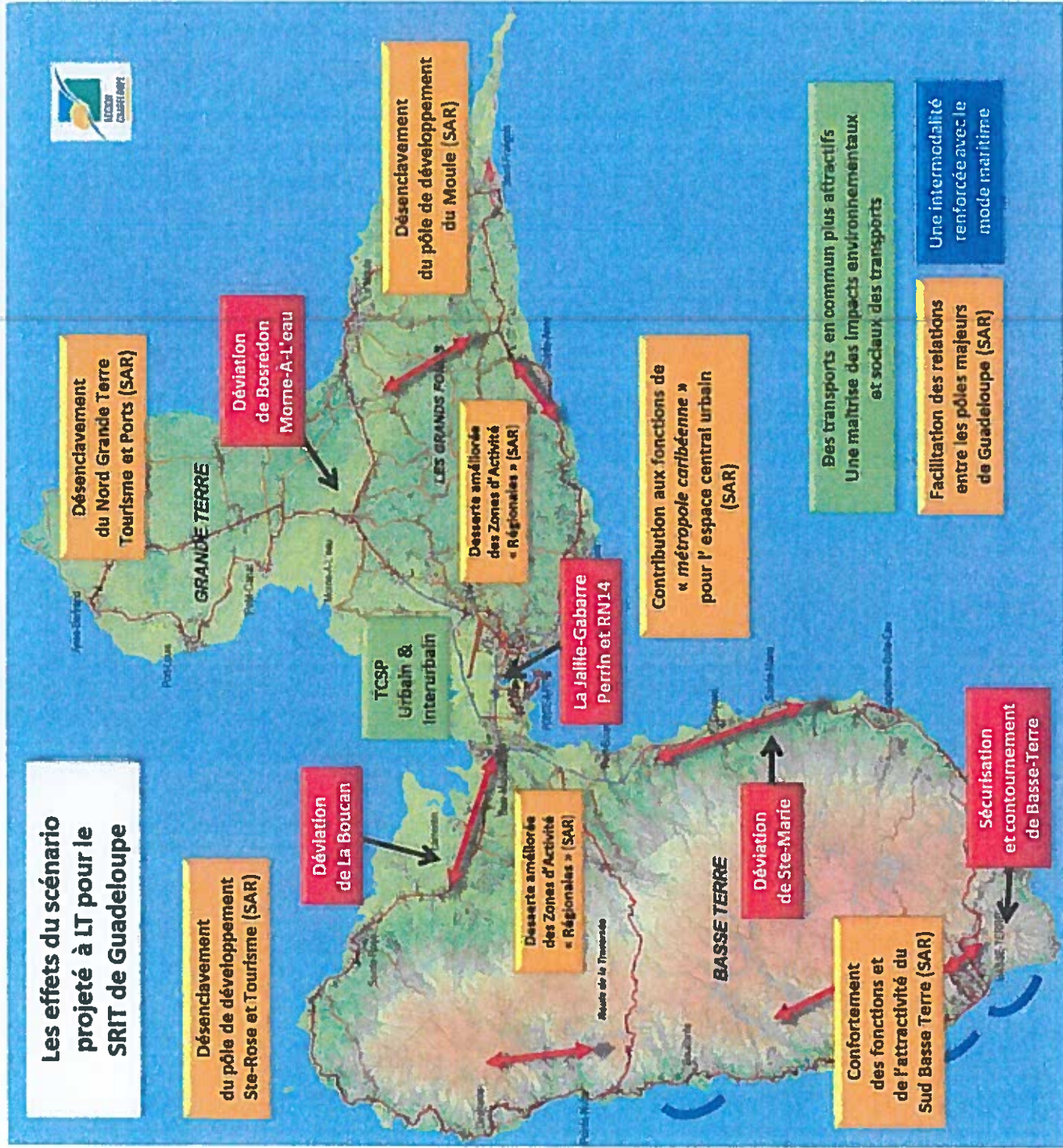
Afin de favoriser de nouveaux comportements de déplacement des Parcs Relais (P+R) seront réalisés pour l'intermodalité TC/Voiture. Dans le même esprit sera soutenue l'élaboration des Plans de Déplacements Entreprise (en priorité à Jarry et Providence) ainsi que les aménagements en faveur du Covoiturage et l'extension du dispositif Trafikera.

Une cinquantaine d'opérations au niveau local

Outres les grands aménagements structurants prioritaires, d'autres opérations plus localisées sur le réseau routier seront engagées. Les objectifs poursuivis concernent les domaines suivants :

- La mise en sécurité des accès aux établissements scolaires et aux équipements publics (Lycée de Pointe-Noire et de Port-Louis, lycée Richeval Carrefours Pelletan et Caillebot, etc.)
- La protection du réseau routier soumis aux aléas naturels (Sécurisation des voies littorales) ainsi que l'entretien et réfection des ouvrages d'art,
- Le maillage fin du réseau routier (Entrée ouest de St-François, Entrée sud de Pointe-Noire, pénétrante sud de Port-Louis, etc.).

Les effets du scénario projeté à LT pour le SRIT de Guadeloupe



La prise en compte des besoins des îles du Sud

Un service de transport public de voyageurs pour les liaisons Inter îles

Avec l'objectif de favoriser l'égalité des usagers des transports à l'échelle de l'archipel, le SRIT préconise d'établir un service public de transport maritime à l'échelle de l'archipel de Guadeloupe dont les modalités et l'organisation restent à définir.

On s'attachera également à diversifier les modes d'accès aux îles du sud notamment par le moyen de dessertes aériennes ce qui aura pour effet de contribuer à leur développement économique (entreprises, tourisme). Les solutions adéquates seront mises en œuvre en fonction du résultat des études en cours.

Ces dessertes aériennes à envisager devront être complémentaires des liaisons maritimes, répondre à des besoins actuellement non couverts et favoriser le développement économique des territoires concernés.

D'autre part, le constat a été fait d'un temps de déplacement pénalisant pour les îles du Sud, du fait d'une quasi-absence de liaison par transport public entre les gares maritimes et les pôles d'intérêt régional situés en Guadeloupe continentale.

Les projets de réorganisation et de développement du transport public, abordés précédemment, permettront de répondre à ce besoin, notamment avec la mise en place à terme d'un réseau de TCSP performant à même de pallier l'absence actuelle des pré et post acheminements.

Ici également les compétences dans le domaine des dessertes maritimes s'établissent de manière nouvelle entre la Région et les autres AOM. Il conviendra donc d'engager une structuration de la gouvernance adaptée au domaine maritime, afin de répondre aux besoins pressants des habitants des îles du Sud.



Une contribution au développement économique des îles du sud

Un premier dispositif de soutien a été mis en place permettant de réduire des coûts du transport maritime de marchandises pour les entreprises locales. Il conviendra d'en évaluer régulièrement l'efficacité et de faire évoluer ce dispositif en conséquence. On s'attachera à favoriser l'organisation des acteurs socio-économiques afin de trouver des solutions originales en réponse aux difficultés rencontrées notamment quant à l'efficacité de la chaîne logistique pour les marchandises.

Dans le même esprit le dispositif d'accompagnement des filières touristiques sera renforcé afin d'assurer leur pérennité. Celles-ci souffrent en effet d'une faible valorisation de leur territoire du fait d'un accès insatisfaisant à leur potentiel touristique.

Favoriser de nouveaux comportements de déplacement

Contribuer au développement des modes actifs de déplacement

En réponse aux enjeux du transport en Guadeloupe et compte tenu des bénéfices à attendre en termes de santé publique, encourager les modes de transport non motorisés est également une des priorités du SRIT.

L'objectif est d'augmenter la part des modes piétons et cyclables dans les déplacements ce qui demande l'engagement d'actions volontaristes et coordonnées.

On peut citer comme solution, la mise en place de parcours ombragés, de voies piétonnes et cyclables sécurisées, des aménagements en faveur des modes actifs dans le cadre des différents projets retenus par le SRIT ainsi que le développement des stations vélo au sein des pôles d'échanges intermodaux préconisés par le présent schéma.

Enfin il s'agira de rendre plus accessibles les zones d'activités aux vélos et piétons, par exemple Jarry et Providence.

Intégrer le mode maritime dans l'organisation des transports publics en Guadeloupe continentale

Une étude a été lancée pour valider la faisabilité de mise en place de lignes de navettes maritimes reliant Jarry et Pointe-à-Pître à :

- Sainte-Rose,
- Port-Louis / Petit-Canal,
- Petit-Bourg / Goyave,
- Le Gosier / Sainte-Anne.

Il conviendra d'en analyser les enseignements pour envisager à la mise en œuvre de ces navettes : environnement, réglementation, infrastructures portuaires, trafics, etc.

Le transport intérieur des marchandises

Tout comme le transport des personnes, le transport des marchandises produit un impact environnemental significatif qu'il convient de réduire.

L'effort qui vise à réduire le trafic motorisé classique concerne également le transport des marchandises dont la limitation participera à la fluidification du réseau routier en général.

Il s'agira de :

- Optimiser le transport des granulats et des déchets,
- Réorganiser les flux logistiques internes à la Guadeloupe continentale,
- Poursuivre les actions de réorganisation du transport de la canne à sucre,
- Accompagner les effets sociaux de la réorganisation du transport des marchandises et de la canne à sucre.



Le soutien aux projets visant à renforcer la position de la Guadeloupe dans la Caraïbe

Pour renforcer la position de la Guadeloupe au sein de la Caraïbe, il convient de :

- Appuyer le développement des grands pôles d'activités et favoriser l'accessibilité des grands hubs de transport
- Soutenir le développement de l'activité de croisières : Pointe-à-Pitre pour la croisière basée et étudier les possibilités d'accueil à Basse-Terre et Marie-Galante

Dans un contexte régional de dynamisme économique mais aussi de vive concurrence entre les opérateurs internationaux de logistique maritime, le **Grand Projet de Port élaboré par le Port Autonome de Guadeloupe**, repose sur la construction d'un nouveau terminal à conteneurs d'une capacité d'un 1 million d'EVP en eau profonde.

Il permettra à l'archipel guadeloupéen de se positionner comme l'une des plateformes les plus performantes de la Caraïbe. Son accessibilité routière sera améliorée par les différentes actions du présent Schéma de transport.

Son coût total est estimé à 130 millions d'euros, les travaux étant à réaliser en deux phases.



■ Dans le même sens, l'aéroport Pôle Caraïbes a engagé une diversification et une valorisation de son potentiel. Proche de nouvelles zones d'activités en cours d'aménagement, le terminal régional du Raizet permet une meilleure insertion du territoire au sein de la zone Caraïbe.

Il conviendra de concilier le développement de nouvelles zones économiques avec le maintien d'une bonne accessibilité à la plateforme aéroportuaire

■ Cette amélioration des dessertes globales de la Guadeloupe, combinée à la mise en œuvre du Schéma de développement et d'aménagement touristique (SDAT) favorisera un nouvel essor des activités touristiques.

Parmi ces activités les croisières constituent un domaine prioritaire, notamment à Pointe-à-Pitre pour les croisières dites « basées » (départ effectuée de Guadeloupe).

Dans ce contexte les collectivités publiques et les opérateurs du tourisme concernés envisageront les possibilités d'un accueil des croisiéristes, en particulier à Basse-Terre et à Marie-Galante.



Gouvernance des transports

Le développement des services publics des transports demande un saut qualitatif important. Il repose sur les outils de l'intermodalité et la complémentarité des actions des principales autorités organisatrices de la mobilité – AOM

Toute stratégie intermodale demande :

- des connexions entre réseaux assurant la complémentarité des différents modes de transport,
- des dispositifs facilitant les échanges intermodaux (parking, pôles d'échanges, etc.),
- des correspondances horaires pour assurer la continuité des déplacements sur les TC,
- des tarifs harmonisés et une billetterie adaptée,
- ainsi que l'intégration des lignes maritimes dans le service public des transports.

D'autre part, de nouvelles intercommunalités ont été mises en place avec les compétences d'autorités organisatrices de la mobilité. La loi NOTRe d'août 2015 modifie et renforce le cadre d'action des différentes AOM, notamment celui de la Région.

Le contexte rend nécessaire, de manière prioritaire, une coordination et structuration des parties prenantes des transports à l'échelle de l'ensemble de l'archipel de Guadeloupe.

Engager la structuration rapide et progressive de la gouvernance des transports

Plusieurs solutions peuvent être envisagées. Par exemple :

- La forme d'un Syndicat Mixte de type SRU, qui permet une structuration progressive de la Gouvernance des transports en Guadeloupe (compétence de chaque AOM, mutualisation entre AOM et évolution plus intégrée) ;
- La constitution d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité unique à l'échelle de l'ensemble de la Guadeloupe.

Mobiliser des ressources nouvelles pour assurer le financement des projets

La mise en place d'un service public de transport demande un important effort financier et budgétaire (personnel, dette, charges contractuelles) avec un impact croissant des normes (HQE, accessibilité, etc.).



La suite de la démarche

- Adoption du projet de SRIT en séance plénière,
- Mise à disposition du public du projet de SRIT et tenue de réunions d'information dans les territoires de Guadeloupe (6 réunions),
- Saisine de l'autorité environnementale,
- Mise en place d'un dispositif de suivi régulier des orientations du SRIT.

L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est la personne publique qui est responsable de l'organisation des transports publics de voyageurs. Le transport public recouvre tous les transports de personnes ou de marchandises à l'exception de ceux organisés par des personnes publiques ou privées pour leur propre compte.

Les AOM organisent les services réguliers de transport public, urbain et non urbain, ferroviaire, routier et maritime ou fluvial ainsi que les services routiers de transport scolaire et les services routiers de transport à la demande.

Elles concourent au développement des modes de transport actifs (de type vélos en libre-service) et des usages partagés de la voiture (auto-partage ou co-voyage). Elles peuvent, en outre, organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine.

La Guadeloupe compte à ce jour les autorités suivantes :

- La Région Guadeloupe et éventuellement par délégation le Département de la Guadeloupe,
- Le Syndicat Mixte des Transports par transfert de la compétence transport de Cap Excellence et de la CA Riviera du Levant,
- La CANBT et la CASBT ainsi que la CANGT.

