

SÉMINAIRE INTER-DOM, SYNTHÈSE

15, 16 et 17 OCT 2019



« Le lancement de l'offre inter urbaine va permettre de connecter les territoires pour répondre aux besoins des guadeloupéens et guadeloupéennes. »

Jean BARDAIL

Conseil régional, Vice Président en charge des infrastructures et des transports

« Le mémorandum du GART sur les outre-mer a dressé le constat d'une asphyxie liée au tout voiture et à l'insuffisance des politiques publiques en faveur des transports. Aujourd'hui, le CNFPT acteur de la formation auprès des collectivités se tient prêt à renforcer son offre de formation dans ces domaines »

Jacques BANGOU

Président du CNFPT

« La mise en œuvre du Programme pluriannuel de l'énergie (PPE) sera l'occasion d'un virage important dans le domaine des transports vers une mobilité décarbonée et vertueuse, la voiture étant le mode prépondérant aujourd'hui avec un impact social (le coût de possession est 30 à 50 % plus élevé qu'en métropole) »

Jérôme ROCH

Directeur régional de l'ADEME

« Ce séminaire est l'occasion unique de mettre en place un réseau ultra-marin des acteurs des transports et dans le cadre de France Mobilités, d'appuyer l'ingénierie nécessaire au développement des transports en commun »

Jean Francois BOYER

Directeur de la DEAL Guadeloupe

LES ENJEUX DU SÉMINAIRE :

- Les formes de délégations ou de concession de transport
- Les transports urbains et interurbains
- L'interaction d'une offre de transports collectifs avec les taxis collectifs et les taxis de manière générale
- Les réponses « technologiques » pour la mobilité en lien avec le programme pluriannuel de l'énergie (PPE)
- Une nouvelle fiscalité pour venir se substituer à la taxe sur les produits pétroliers

Introduction :

L'Observatoire régional des transports de Guadeloupe a organisé les 15, 16 et 17 octobre 2019 un séminaire interdépartemental sur les thématiques du transport collectif de personnes et du report modal. A cette occasion, les départements d'outre-mer étaient représentés ainsi que les principaux acteurs du transport de Guadeloupe, parmi lesquels les syndicats de transporteurs, les communautés d'agglomération ou encore les bureaux d'études spécialisés.

Cet événement a permis aux 80 participants et aux techniciens des différentes autorités organisatrices de la mobilité de partager leur retour d'expériences et de mener des réflexions sur la construction d'offres de transport collectif de qualité, fiable et soutenable sur le plan économique.

L'expérience réussie des « cars jaunes » sur le territoire de la Réunion ou du transport par bus sur voies réservées de la Martinique a été à ce titre riche d'enseignements et utile pour les futurs projets guadeloupéens, guyanais et mahorais.

Tous ces territoires s'accordent sur la nécessité de contenir le « tout voiture », dont les pratiques impactent fortement notre santé et notre environnement. Les transports collectifs constituent par ailleurs, un des leviers du développement et de la cohésion des territoires, notamment afin d'encourager les modes actifs (la marche et le vélo) et la redynamisation des centres-villes. A ce titre, il a été évoqué



SÉMINAIRE INTER-DOM, SYNTHÈSE

15, 16 et 17 OCT 2019



la constitution récente de l'autorité organisatrice unique de Martinique et la Les transports collectifs sont par ailleurs un moyen indispensable pour lutter efficacement contre l'insécurité routière.

Le séminaire a enfin permis d'inscrire ces politiques publiques dans une perspective de long terme en réponse à l'enjeu plus global du changement climatique.

2

Les principaux points à retenir de ces journées :

- La création d'un espace de coopération technique entre départements ultra-marins au service des usagers, véritable outil d'aide à la décision pour les structures en charge des transports;
- L'importance de replacer l'utilisateur ultra-marin au centre des dispositifs de transport, notamment pour concevoir des équipements qui correspondent mieux à ses besoins et mettre en place un suivi de la qualité des services rendus ; la nécessité de mutualiser les achats de bus et les équipements pour agir sur les coûts et en faciliter leur maintenance ; la nécessité également de mener des réflexions sur les possibilités de compléter les réseaux de transport collectif classique par du transport à la demande afin notamment de permettre aux autorités organisatrices de la mobilité de faire des économies ; l'opportunité de militer pour rendre éligible aux fonds européens l'achat de bus par les autorités organisatrices de la mobilité ; l'importance de lutter contre la concurrence déloyale ;
- Et enfin l'usage des nouvelles technologies afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus, d'harmoniser les outils de billetterie et de fiabiliser l'information voyageur (notamment l'usage de smartphones pour payer et composer ses billets à bord des bus).

nécessité de privilégier à minima l'échelon régional pour un maillage cohérent du territoire et intégrer les mobilités au cœur des problématiques d'aménagement.

En conclusion :

Une approche écosystémique pour appréhender le verdissement du parc des autobus et autocars est nécessaire pour appréhender les filières d'énergie disponibles à coût maîtrisé, les matériels roulants disponibles, les moyens de maintenance et de rechargement des véhicules : bio éthanol, bio GNV, hybride, électrique par batterie ou biberonnage, hydrogène... le choix est large et vous trouverez plus d'informations sur le site France Mobilités et en faisant appel à la cellule Outre-Mer.

En savoir plus :

- **ADEME :** <https://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-dintervention/mobilite-transport>
- **DEAL :** <http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/mobilite-et-deplacements-durables-r78.html>
- **France Mobilités :** <https://www.francemobilites.fr/>

L'OFFRE DE FRANCE MOBILITÉ OUTRE MER :

1. Un pôle Antilles Guyane (Martinique, Guadeloupe, Guyane, St Pierre et Miquelon et St-Martin/St-Barthelemy) structuré autour des DEAL, des directions régionales de l'ADEME et de la Banque des Territoires ainsi que le Cerema Normandie Centre, animé par la DEAL Guadeloupe,
2. Un pôle Océan Indien (Réunion Mayotte Polynésie Française Nouvelle Calédonie Wallis et Futuna) structuré autour des DEAL de l'Océan Indien, des directions régionales de l'ADEME et de la Banque des Territoires ainsi que les représentants au sein des Hauts Commissariats de l'océan Pacifique et du Cerema Méditerranée, animé par la DEAL Réunion,
3. Une offre d'accompagnement des réponses aux initiatives des territoires et aux réponses aux appels à projets,
4. La structuration d'une feuille de route pour répondre aux enjeux ultra-marins.



Réseaux de transport collectif ultra-marins : quelques éléments clés

Réseaux urbains	Date de création	Population	Nombre de communes	Objectif	Budget de fonctionnement	Budget d'investissement	Réseau Urbain					Transport scolaire		Transport maritime			Réseau périurbain			Tarifs	
							Voyages	Nombre de lignes	km offerts	Nbre de contrats	Nbre d'élèves	Nbre de circuits	Contrat	Nbre de voyageurs	Nbre de lignes	Contrat	Nbre de voyages	Nbre de lignes	Contrat		
Martinique Transport	2015	376480 hab.	34	Intégrer l'ensemble du territoire dans un réseau de transport unique, maillé, intelligent, à prix abordable.	139,6M€ en 2019	11,1M€ en 2019	8 121 672 en 2018	322			5 DSP	11 634	500	Marchés publics	262145 en 2018	4				1 DSP	
dont SudLib	2016		12	Réseau constitué après la création de Martinique Transport sur la base d'une DSP unique			1 745 832 en 2018	63 lignes locales 18 lignes intercommunales	850 000 km 300 000 km		DSP	8000	145 circuits communaux 22 circuits intercommunaux								- titres au décompte (titre unité et carnet de 10 titres) avec deux tarifs (urbains et interurbains) et une majoration pour l'achat à bord - Pass Lib sans contact et abonnements mensuel avec tarifs réduits pour les 65/75 ans et les 1/25 ans, gratuité pour les plus de 75 ans
CACL	2012	138 000 hab.	6	- Rééquilibrer l'offre de service sur le territoire - Articulation entre les réseaux urbains, périurbains et scolaires - Juger l'augmentation des coûts de transport scolaire par une meilleure fiabilité des différents réseaux - Simplifier et améliorer l'organisation juridique des contrats - Réviser la tarification dans l'objectif de réduire globalement le coût pour l'utilisateur - Améliorer la qualité de service très élevée et une fréquence régulière	Transport urbain Coût du service : 10,9 M€ Recettes : 2,5 M€ Transport scolaire Coût du service : 10 M€ Recettes : 1 M€ Le transport périurbain Coût du service : 2,27 M€ Recettes : 350 000€		2 millions (9000 voyages/jour)	8			11 000	196 lignes dont - 2 lignes fluviales - 15 lignes de transport spécialisé						250000 voyages (1 500 voyages/jour)	6		- tarifs urbains - titres au décompte (titre unité et carnet de 10 titres), abonnement mensuel avec tarif réduit pour les moins de 25 ans - tarifs spécifiques ligne 6 - tarifs interurbains : titres unité spécifiques pour chaque ligne avec un tarif enfant et un tarif adulte
SMT du Petit Cul-de-Sac Marin	2008	171 000 hab.	7				3,5 millions	48 lignes urbaines + 4 lignes mixtes urbain/scolaire	4 millions		1 DSP 2 marchés publics	4000	112	31 marchés publics						DSP	- tarification zonale à 4 zones + La Désirade - titres au décompte (titre unitaire - Carnet de 10 titres) - abonnement mensuel avec tarif réduit pour les jeunes, les étudiants et les personnes âgées
dont réseau Kar'ulis				- Transport à la demande, TAD - Véhicule sanitaire léger, VLS			3,29 millions en 2018	42 lignes terrestre	3,36 millions												

Réseaux départementaux	Date de création	Offre de transport	Enjeux et contexte	Budget de fonctionnement	Voyages	Nombre de lignes	km offerts	Contrats
Réunion	1996		- Réseau refondu intégralement en 2014	24 M€ (2014)	5,2 millions	16	7,2 millions	- 1 DSP en 2 lots - 1 marché public
Guadeloupe	En création		- Réseau en cours de création		3 millions	11	3,5 millions	4 lots
Mayotte	En création	- Barge - Bus scolaires - Taxis brousses - Pas d'offre de transport collectif organisé	- Territoire fortement polarisé vers Mamoudzou - Congestion des axes routiers aux entrées de la ville-capitale - Manque d'infrastructure pour les modes doux Objectifs : - Maintenir une part de marché élevée des transports collectifs - Préserver l'espace public de l'emprise de la voiture - Mieux maintenir l'attractivité - Aller vers l'équité tarifaire - S'inscrire dans une vision prospective du territoire					En projet : - 3 lignes express - 2 lignes sur Petite Terre - 1 ligne Est/Ouest - plusieurs lignes maritimes



Les réseaux de Bus à Haut Niveau de Service

Territoire concerné	Mise en service	Objectifs / Enjeux de territoire	Maîtrise d'ouvrage	Coûts d'investissement	Matériel roulant	Caractéristiques infrastructurelles	Fréquence	Retour d'expériences	Fréquentation TCSP
Martinique	2018	- Offrir une alternative crédible au VP entre le Lamentin et le centre-ville de Fort de France, - Améliorer les conditions de déplacement et l'accessibilité du centre de la Martinique, - Réduire les temps de parcours pour les usagers des transports en commun, - Favoriser les pratiques intermodales, - Réduire les nuisances environnementales liées à l'utilisation de la VP	- Maîtrise d'ouvrage directe (CG, CR et SMTCSF) Contrat de partenariat avec Carabus SA : - Financement, conception et réalisation des pôles d'échanges de Mahault et Carrière, portion Est (jusqu'à l'aéroport), stations et centre de maintenance - Entretien, maintenance et gros entretiens de l'ensemble de ces ouvrages - Financement conception et fabrication des bus	432,2M€ 2013 (HT) dont : - 182,7M€ pour le contrat de partenariat - 249,5M€ pour la maîtrise d'ouvrage directe	- Autobus hybride Van Hool 24m (surbaissé, 144 places)	18 stations 13,9 km 2 P+R	- 8 minutes à l'HP - 15 ou 30 minutes en HC	- Mobiliser une équipe projet multidisciplinaire dès le démarrage du projet, - Soutenir d'AMO juridique, environnementale, foncière et de sécurité dès la phase des études amont - Associer l'exploitant dès la phase Opportunité/ Faisabilité et tout au long du projet - Associer les concessionnaires de réseaux dès la phase amont et tout au long du projet - Obtenir toutes les autorisations environnementales et les intégrer aux DCE travaux - Prendre en compte des décalages - recensements nécessaires - En cas de PPP bien définir le programme fonctionnel du besoin - Vérifier que le projet entre ou non dans le champ du débat public et de saisine de la CNDP - Faire valider l'utilisation du site propre (exclusivité ou non) et prévoir la gestion des autres professionnels du transport public de personnes, - Faire valider les choix de gestion des intersections traversées par le site propre - Ne pas omettre l'insertion urbaine et paysagère (conservation ou réaménagement des fonctions d'échanges de part et d'autre du site propre, choix mobilier urbain, choix des espaces paysagers, ...) - Préparation des conditions de mise en exploitation bien en amont de la marche à blanc (communication usagers TC et voirie, validation des conditions de la marche à blanc, validation du planning jusqu'à mise en exploitation, préparation des conditions de la mise en exploitation - Billetterie, lignes rabattement, P+R, ...)	- horizon 2023 : 20 000 voyages/jour - horizon 2030 : 23 600 voyages/jour
CAP Excellence / SMT		- Forte polarisation vers les communes de Cap Excellence - importants flux internes à l'agglomération (Abyennes/Baie-Mahault et Abyennes/Pointe-à-Pitre) - Congestion aux entrées d'agglomération		- 153,5M€ HT (hors maîtrise foncière, matériel roulant et ouvrage d'art Gabarre)		Deux lignes : - Abyennes/Pointe-à-Pitre - Abyennes/Pointe-à-Pitre/Baie-Mahault 20 km de linéaires (dont 9 de tronçon commun) 30 à 33 stations - 2 pôles d'échange - 3 P+R	- 8 minutes par ligne à l'HP		
CACL	- concertation préalable en 2014 et 2018 - 2019 : signature du contrat de partenariat - 2020 : DUP - 2023 : mise en service - 2027 : première extension - 2030 : deuxième extension	- Améliorer l'offre en transport en commun - Répondre aux besoins en mobilité existants (31 000 habitants directement desservis par le TCSP et 21 000 emplois concernés) et futurs dus à la croissance démographique (+70 000 habitants d'ici 2030) répondant des besoins croissants en mobilité - Juguler l'augmentation du trafic automobile et décongestionner les axes routiers avec une réponse en transport en commun efficace - Desservir les principaux équipements publics et scolaires de Cayenne (40 établissements scolaires, hôpital de Cayenne, Université de la Guyane, etc.)	Marché de partenariat transféré à l'exploitant du réseau via une concession	166,8M€		Deux lignes 10,4km (dont 1,1km de tronçon commun) 22 stations 2 pôles d'échange 1 P+R (160 places)	- 10 minutes par ligne en HP		



Diaporamas présentés lors du séminaire sont à télécharger sur :

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/seminaire-economies-et-transports-durables-du-20-a2796.html>

Session 1 : structuration de l'offre urbaine et interurbaine / systèmes de transport / TAD / systèmes innovants

Séquence 1 : présentation des offres urbaines existantes et à venir

- L'offre urbaine de l'Espace Sud et les liens avec Martinique transport qui est l'autorité unique organisatrice de la mobilité
Martinique transport - R. Lebel (format pdf - 6.1 Mo - 28/10/2019)
Réseau SudLib - P. Nelide (format pdf - 3.2 Mo - 28/10/2019)
- Exemple d'offre urbaine en Guyane *CA Cayenne Littoral - C.Celestine (format pdf - 4.5 Mo - 28/10/2019)*
- Mayotte : L'offre urbaine de la conurbation de Mamoudzou
Cadema - M. Hamissi (format pdf - 701 ko - 28/10/2019)
- Présentation de l'offre Karu'Lis pour la Guadeloupe
SMT - P. Jean-Charles (format pdf - 1.9 Mo - 28/10/2019)
STAC - G. Lima (format pdf - 3.1 Mo - 28/10/2019)

Séquence 2 : offres inter urbaines

- L'offre interurbaine réunionnaise : contexte, audit financier et technique, amélioration de l'offre, résultats actuels, le futur des cars jaunes) *CR974 - K. Lechlech, I. Sevagamy (format pdf - 4.8 Mo - 28/10/2019)*
- Le projet de lignes interurbaines en Guadeloupe (point d'actualité)
CR971 - R. Vin (format pdf - 1.2 Mo - 28/10/2019)
- Le projet de lignes inter urbaines sur Mayotte *CD976 - J.Toto (format pdf - 1.4 Mo - 28/10/2019)*
- Comment offrir un bouquet de services adapté aux territoires et aux usagers : complémentarité entre les offres interurbaines et urbaines et domaines de pertinence du transport à la demande et des nouveaux services à la mobilité
Cerema - F. Girault (format pdf - 1.2 Mo - 28/10/2019)

Session 2 : économie des transports

- Martinique : économie générale, tarification, résultats économiques
Martinique Transport- N. Norca (format pdf - 2 Mo - 28/10/2019)
- Guyane : économie générale, tarification, résultats économiques
CACL - C. Celestine (format pdf - 4.8 Mo - 28/10/2019)
- Mayotte : offre urbaine et développement *Cadema - M. Hamissi (format pdf - 701 ko - 28/10/2019)*
- Réunion : économie générale, coût de revient, tarifications, les principaux résultats
CR974 - K. Lechlech, I. Sevagamy (format pdf - 248.2 ko - 28/10/2019)



- Guadeloupe :
 - Point d'actualité sur l'étude du coût de revient TRV
DEAL971 - H. Ditchi (format pdf - 390 ko - 28/10/2019)
 - DSP Karu'lis
SMT - C. Asciac (format pdf - 362 ko - 28/10/2019) et STAC - G. Lima (format pdf - 580.8 ko - 28/10/2019)
 - Avantage d'une DSP par rapport au marché pour le projet de lignes interurbaines
CR971 - R. Vin (format pdf - 1.2 Mo - 28/10/2019)
- La diversification des ressources financières (TSCPE, VT, défiscalisation, publicité)
Cerema - P. Nouaille (format pdf - 766 ko - 28/10/2019)

Session 4 : les TCSP

- Retour d'expérience sur la conception du TCSP de Martinique- intervenant de la Collectivité territoriale de Martinique
DEAL971 - H. Ditchi (format pdf - 644.3 ko - 28/10/2019)
CTM - M. Mongis, P. Comlan, H. Dib (format pdf - 5.9 Mo - 28/10/2019)
- Retour d'expérience sur l'exploitation des TCSP de la Réunion (Voie Réservée TC, TCSP urbains, études en cours)
CR974 - K. Lechlech, I. Sevagamy (format pdf - 1.1 Mo - 28/10/2019)
- Présentation des projets des autres territoires : Guyane / Guadeloupe / Mayotte
CAP Excellence - O. Macabi (format pdf - 8.2 Mo - 28/10/2019)
CADEMA - M. Hamissi (format pdf - 701 ko - 28/10/2019)
CACL - C. Celestine (format pdf - 13.5 Mo - 28/10/2019)
- Synthèse des échanges et perspectives *Cerema - F. Monti (format pdf - 2.8 Mo - 28/10/2019)*

Session 5 : le verdissement des transports collectifs terrestres et maritimes (hydrogène, électrique ou gaz) et les coûts associés

- Présentation des technologies et retours d'expériences
 - Ecosystème vertueux en matière de verdissement des matériels roulants
Ademe - D.Benita et A. Rozzo (format pdf - 1 Mo - 28/10/2019)
 - Bus hybrides / Bio carburants à la Réunion
CR974 - K. Lechlech, I. Sevagamy (format pdf - 565.3 ko - 28/10/2019)
 - Etat des réflexions et échanges avec la salle (perspectives dans les DOM)
Cerema - G. Schauerer (format pdf - 4.4 Mo - 28/10/2019)

Session 6 : Orientations sur le schéma de déploiement des bornes de recharge électrique/PPE *CR971 - R. Desbonne (format pdf - 6.9 Mo - 28/10/2019)*

