

# MEMORANDUM

## LES TRANSPORTS & LA MOBILITÉ EN OUTRE-MER



GROUPEMENT DES AUTORITÉS  
RESPONSABLES DE TRANSPORT



## Remerciements

*Les auteurs souhaitent remercier, outre les contributeurs institutionnels listés à la section 2.3., les professionnels des transports qui, par leur attachement aux Outre-mer et leur expertise très fine, ont tenu à nourrir la réflexion engagée dans le cadre du présent mémorandum : des remerciements appuyés donc à M. Philippe BEAUBOIS (RATP) et tout aussi chaleureux à Mme Kobika JOSEPH (Conseil Régional Île-de-France), Mme Laurence MEDIONI et M. Sébastien HURTAUX (Ubitransport).*

2

*L'élaboration de ce mémorandum n'aurait pas été possible sans la supervision de MM. Christian GATOUX et Reynald LABELLE, respectivement DGS et DGA à la Communauté d'Agglomération Cap Excellence et de celle de leurs collaborateurs, Mme Florence RENE-BOISNEUF et M. Olivier MACABI.*

*Il convient, enfin, de saluer l'implication et l'important travail de coordination réalisé par M. Benjamin MARCUS, Directeur des Affaires Juridiques et Européennes au GART, tant dans l'animation des sessions de la commission Outre-mer que dans le recueil des données auprès des membres.*

# SOMMAIRE

<b>Edito</b>	04
<b>Propos liminaires</b>	06
<b>Résumé du mémorandum</b>	09
<b>I. POURQUOI UN MÉMORANDUM DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ EN OUTRE-MER ? .....</b>	<b>11</b>
1.1. Le transport, parent pauvre des politiques publiques Outre-mer	12
1.2. Pour autant, le transport public a entamé sa mue Outre-mer	14
1.3. Une mobilité fortement contrainte Outre-mer	20
1.4. Le transport : un enjeu essentiel de développement Outre-mer	21
1.5. Que nous apprennent les benchmarks insulaires ?	22
<b>II. ELABORATION ET PORTÉE DU DOCUMENT .....</b>	<b>23</b>
2.1. Le fruit d'une démarche volontariste	24
2.2. Un appui aux politiques nationales et locales	24
2.3. Plusieurs défis méthodologiques	25
<b>III. LES LEVIERS DE LA MOBILITÉ DURABLE EN OUTRE-MER .....</b>	<b>29</b>
3.1. Transport et développement économique	30
3.2. Transport et cohésion sociale	35
3.3. Transport et protection de l'environnement	39
3.4. Transport et développement culturel	42
3.5. Transport et aménagement du territoire	44
3.6. Transport et bonne gouvernance	47
<b>IV. SYNTHÈSE DES 43 PRÉCONISATIONS .....</b>	<b>53</b>
<b>Glossaire</b>	<b>57</b>



## Edito

du Président de la Commission Outre-mer du GART,  
M. Jacques BANGOU

Il n'y a pas d'acteur de la vie publique qui ne rêve d'avoir la clé, la « bonne clé » qui ouvre les portes du développement cohérent, solidaire, durable du territoire où il vit et où il exerce quelques responsabilités. Pourtant, dans cette quête, l'urgence de la réponse immédiate à une demande pressante, la nécessité d'apporter remède au plus vite à des problématiques quelquefois pathogènes pour le vivre ensemble comme pour l'environnement, la poursuite ou la correction de tout choix antérieur, fruit d'une histoire qu'il faut assumer, nous privent souvent d'une remise en place contextuelle des politiques dont nous avons la charge.

Il en va ainsi des transports qui, partout dans le monde, ont historiquement modelé les territoires, ont constitué le passage obligé de toute politique sociale, de l'accès à l'école, à l'emploi, aux loisirs, et ont conditionné les politiques du logement. Les transports sont des facteurs de liberté mais aussi un vecteur de pollution et aujourd'hui, plus que jamais, un marqueur pertinent des inégalités sociales.

Il en va ainsi de chacun de nos « pays » dans ce qu'on classe comme les Outre-mer français. Chacun vit au centre de son monde, au cœur de quatre océans, avec des situations géophysiques différentes, un environnement géopolitique singulier et des statuts administratifs et politiques qui leur sont propres au sein de la République. Et tous partagent l'ambition d'un développement harmonieux au rythme de cette République, en marchant vers le progrès, dans ses pas, mais à leur pas. C'est dire combien a été passionnante pour nous la question des transports et la mobilité dans les Outre-mer.

Le présent mémorandum traduit une volonté partagée au sein du GART de faire œuvre utile pour analyser, quantifier, accompagner, voire accélérer les projets qui germent dans chacun des territoires concernés.

La première surprise de notre étude aura été de prendre la mesure d'un hiatus important entre les politiques du transport et de la mobilité conduites dans les territoires en France hexagonale et celles mises en œuvre dans tous les Outre-mer. Pendant pas loin d'un demi-siècle le transport n'existe pas dans les politiques publiques menées en leur direction. Les exceptionnels documents actant d'une réflexion nationale sur cette question ne concernent que la question de la continuité territoriale considérée sous le seul angle de l'accessibilité à ...Paris !

La deuxième est celle de la richesse des projets qui aujourd'hui se mettent en place au rythme de chaque territoire. Des lignes de bus de Mayotte au métro aérien de la Réunion, des TCSP qui déclinent à l'envie le BHNS ou le tram de Cayenne à l'agglomération Pontoise en passant par Nouméa, Kourou et Saint Laurent et au BHNS hybride Martiniquais, les Outre-mer ont dans leur ensemble pris à bras le corps la question de la mobilité. Il était temps ! Tous nos territoires s'asphyxient sous le tout voiture (l'autoroute Lamentin-Fort de France a la deuxième plus grande fréquentation de France après le périphérique parisien !).

Pollution, déstructuration de la vie sociale avec des temps perdus dans les embouteillages, potentiel touristique dégradé, le tout voiture facteur de liberté un temps est devenu facteur de régression, de ségrégation sociale et d'inégalité. Pour autant, 90% des financements actuels et à venir dans les OM concernent encore le déplacement automobile et le mitage par la route de territoires souvent étroits.

Il y a donc urgence à provoquer ou à accélérer les mutations nécessaires en matière de mobilité et à considérer comment le transport a sa place naturelle au cœur des politiques de l'emploi, des rénovations urbaines et des politiques de la ville, comment il doit donner des réponses autant à l'engorgement des métropoles qu'au désenclavement rural et à la question centrale du périurbain. Mais aussi, à tout considérer, le transport dans chaque territoire et singulièrement dans les archipels doit résoudre la question de la continuité territoriale, la relation avec son environnement et être marqué par l'empreinte culturelle et identitaire.

Le volume financier des projets en cours et à venir pris dans leur ensemble est considérable. Il pèse autant que les plus grands projets hexagonaux. Leur prise en considération globale et celle des négociations concertées par tout ou partie des Outre-mers pourraient permettre d'ouvrir la porte à des financements jusque-là inédits. C'est une des pistes s'agissant de financements qui au-delà de la conscientisation nécessaire et l'engagement des gouvernances locales doit mobiliser les politiques nationales (TVA, défiscalisation ou crédits d'impôts, aides directes...) ou Européennes (accès au droit commun, gestion des fonds structurels, politiques des RUP...). Et l'enjeu de l'innovation technique et de l'expérimentation revêt ici une dimension particulière. La première industrie qui fera la démonstration d'un tram, d'un téléphérique ou d'un BHNS taillé sur mesure, innovant en milieu tropical, consommant des énergies renouvelables, capable d'assurer l'accès total aux PMR, confortable voire climatisé, vecteur de vie sociale et culturelle, intégrant les outils et les pratiques numériques s'ouvrira des marchés sur quatre océans, par là et le monde entier. Souhaitons que cette industrie soit française ou pour le moins européenne et encourageons, par nos projets, l'émergence d'un tel savoir-faire. Quand on se projette vers l'avenir, sur ces projets sont, dans nos territoires, le vecteur le plus efficient d'emplois potentiels et ils nécessitent la mise en place d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences. Les opportunités de réduire significativement le chômage dans nos territoires sont aussi rares que nécessaires ; nous devrions, par conséquent, tous être attentifs, mobilisés et acteurs des politiques du transport et de la mobilité.

Je souhaite que l'exercice auquel nous nous sommes livrés fera œuvre utile. Ce travail est né de l'implication qui a été la nôtre à l'agglomération centre de la Guadeloupe, Cap Excellence, dans notre réponse à l'appel à projet national en 2014. Le GART, son président, son directeur et son CA nous ont alors ouvert leur porte. Le GART fait vivre une commission du transport Outre-mer qui permet aux acteurs concernés d'échanger sur leurs projets respectifs dans une dynamique saine et stimulante. Tous ont encouragé ce mémorandum et en sont co-auteurs. Mais celui-ci n'aurait pas été matériellement possible sans la participation de Cap Excellence en Guadeloupe, de ses trois communes membres Abymes, Baie-Mahaut et Pointe-à-Pitre et de son président le maire des Abymes. Et bien sur notre consultant Antony Maragnes y a apporté une implication personnelle autant qu'un savoir-faire reconnu. Qu'ils en soient tous remerciés.



## Propos liminaires du Président du Cap Excellence, M. Eric JALTON

Les progrès réalisés au cours des dix dernières années, en matière de transport public de passagers, sur le territoire de CAP Excellence, -avec spécialement le réseau de bus organisé par le SMT, sont évidents. Ils sont concomitants des pas gagnés par le territoire de CAP Excellence sur l'emploi, l'implantation des entreprises, les infrastructures de loisirs et de sport, l'attractivité.

Le territoire de CAP Excellence concentre en effet aujourd'hui 16 000 entreprises, 48% des emplois salariés, 70% de la richesse économique produite par les entreprises de Guadeloupe.

Il est par ailleurs traversé par plus de 200 000 personnes actives par jour (sur un total de 380 000 habitants) et 175 000 véhicules.

Tout cela signe clairement une attractivité établie du territoire qu'il faut maintenant maîtriser principalement au service du développement durable, de la mobilité de l'habitant, de l'ouverture des quartiers ; ouverture qui doit se faire dans les deux sens, ( vers le cœur de l'agglomération et vers la périphérie) pour mailler le territoire et le rééquilibrer.

Ce sont là en effet, les grands défis auxquels doit répondre la politique des transports que CAP Excellence s'est attachée à définir et à mettre en œuvre sur son territoire :

Une politique qui doit conforter CAP Excellence comme moteur du développement durable du territoire régional et qui surtout, dans cet objectif de durabilité, doit veiller à réduire les gaz à effet de serre et promouvoir un développement économique solidaire qui favorise l'inclusion sociale ainsi que des quartiers sûrs, ouverts et mixtes

Le projet de Transport en Commun en Site Propre, TCSP, délibéré par CAP Excellence tente de répondre à ce questionnement global.

Il s'agit de fluidifier la circulation sur le territoire de CAP Excellence en favorisant l'accès aux soins, à l'école, aux loisirs, à la sécurité, à une citoyenneté renouvelée, à l'emploi, en offrant aux Guadeloupéens un mode de transport alternatif au transport individuel : régulier, sûr, confortable et économe en énergie.

Cela est devenu, non plus seulement une exigence de modernité, mais une exigence de démocratie, de citoyenneté, et de santé publique : la voiture individuelle et les 2 roues, moyens de déplacement les plus polluants, génèrent 96% des gaz à effet de serre et apportent à ce titre, une contribution substantielle au réchauffement climatique .

Les politiques de CAP Excellence en matière de transport, traduites dans le Plan de Déplacement Urbain se propose donc de mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de déplacements d'activité et d'emploi, de favoriser la marche à pied et l'éco-mobilité et surtout, de faire une offre attractive de transports.

la politique de transport marchant de pair avec un cadre de vie amélioré par la baisse de la pollution et une animation renouvelée du territoire.

Aujourd'hui le tramway, en raison de son coût, semble ne pas être une ambition réaliste. C'est la raison pour laquelle le projet redimensionné consiste en un couloir réservé de 15 km linéaire qui dessert les 3 villes membres de CAP Excellence (Baie-Mahault, Les Abymes et Pointe-à-Pitre) en donnant une priorité de desserte aux Quartiers de la Politique de la Ville, aux quartiers de veille et en rénovation.



## Propos liminaires

du Président du GART,  
M. Louis NEGRE

En 2012, la commission des Outre-mer voyait le jour au sein du GART.

Depuis, comme Premier Vice-président du GART d'abord, puis comme Président, j'ai toujours suivi avec une grande attention le déroulé de ses travaux et ses échanges passionnants.

De Paris à Saint-Denis de la Réunion, les élus de la commission se sont réunis chaque année, toutes tendances politiques confondues, pour partager leurs expériences et leurs souhaits communs pour la mobilité de demain.

Fort de ces travaux et du dynamisme des collègues qui la compose, la commission des Outre-mer n'a cessé de défendre la mobilité durable et les enjeux de celle-ci pour tous les territoires ultramarins.

Je veux ainsi saluer très sincèrement l'extraordinaire travail conduit par le Président de cette commission, Monsieur Jacques BANGOU, qui dès sa prise de fonction, en 2014, a décidé de conduire cet important projet qu'a constitué la rédaction du présent ouvrage. Ce Mémorandum représente une somme précieuse de données, d'analyses et de propositions concernant la mobilité en Outre-mer et constitue même le premier ouvrage de ce genre.

La Guyane, la Guadeloupe, la Martinique, Mayotte, la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie, La Réunion, Saint-Martin sont autant de territoires divers ayant tous des problématiques de mobilité dont la singularité exigeait qu'il en soit fait mention dans ce document, autant que leur statut commun de collectivités d'Outre-mer impose une vision concernant les enjeux économiques et sociaux liés aux politiques de déplacements.

C'est donc en rassemblant dans un même ouvrage ces singularités et ces convergences que ce Mémorandum propose une vision stratégique pour les territoires ultramarins et la mise en œuvre de leur politique de mobilité durable des transports.

Je suis certain que cette vision aura un écho puissant, et contribuera ainsi à une meilleure prise en compte de la mobilité dans tous ces territoires et dans les politiques de la ville.



## Résumé du mémorandum

Le transport a longtemps été – et demeure, dans la majorité des territoires, – le parent pauvre des politiques publiques Outre-mer ; quand, dans l'effort de reconstruction d'après-guerre, l'Etat modernisait les réseaux de transport de l'Hexagone, la solidarité nationale avec les territoires ultramarins occultait la question de la mobilité.

Aussi, historiquement, en l'absence d'autorités organisatrices aux compétences clairement définies, de documents de planification de référence et d'investissements dans des infrastructures dédiées, la gestion des transports de passagers dans ces territoires a-t-elle été assurée, à leurs risques et périls, par des transporteurs privés. Cette non-politique des transports a eu pour conséquence notoire de consacrer en Outre-mer la voiture particulière (VP) – et son corollaire la congestion automobile – et de reléguer des transports collectifs (TC) pendant longtemps peu fiables, peu lisibles, peu performants et, au final, peu attractifs. Cette image négative des TC, ne rendant alors service qu'à une clientèle captive, était renforcée par les matériels souvent âgés et polluants.

Depuis une quinzaine d'années, à la faveur des enrichissements successifs du corpus législatif (toiletage de la LOTI par les lois SRU, Sapin, Grenelle 1 et 2, plus récemment par les lois MAPTAM et NOTRe), le transport public a entamé sa mue Outre-mer ; ces transformations structurelles ont permis la mise en place et l'affirmation d'autorités organisatrices des transports urbains, et ce non sans quelques confusions, tensions et conflits sociaux – dans certains cas, encore ouverts ou latents. Elles ont engagé les territoires concernés sur la voie de réflexions stratégiques sur la mobilité durable, intégrant les concepts d'intermodalité et d'interopérabilité. Elles se sont traduites par des opérations structurantes de transport collectif en site propre (TCSP), avec comme boussoles les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et sur la base d'ingénieries financières revisitées.

Aussi louables soient-ils, les efforts consentis aujourd'hui par les pouvoirs publics ne sont toutefois pas encore à la hauteur des contraintes et des enjeux de mobilité auxquels sont confrontées les collectivités ultramarines.

Les contraintes à la mobilité sont tout d'abord d'ordre géographique : le climat tropical ou équatorial tout autant que les topographies heurtées qui caractérisent les territoires ultramarins influent sensiblement sur la durée de vie des infrastructures et les matériels de transport. De même, les autorités organisatrices du transport doivent composer Outre-mer avec l'héritage du tout-routier ; le ferré très prisé, durant l'époque coloniale, pour le transport de marchandises est tombé aujourd'hui en désuétude et le recours au transport aérien et maritime pour les liaisons domestiques demeure marginal.

Cette hégémonie de la route a des conséquences socio-spatiales : la congestion des territoires centraux et l'enclavement des territoires périphériques difficilement accessibles en voiture.

Ces contraintes sont amplifiées par le fait que les Outre-mer ne sont pas interconnectés ; territoires insulaires pour la plupart, rares sont ceux disposant de frontières terrestres leur permettant d'envisager des mutualisations et des économies d'échelle, ni même d'émarger aux dispositifs continentaux européens.

Le transport est généralement reconnu comme un facteur de développement territorial. Parce qu'il crée des emplois dans des territoires où le taux de chômage est très élevé, parce qu'il permet de lutter contre l'exclusion dans des territoires marqués par de fortes inégalités sociales, parce qu'il protège autant qu'il rend accessible les espaces naturels et les paysages qui assurent la notoriété des territoires, parce qu'il contribue à une certaine forme d'affirmation identitaire dans des territoires tendant vers la standardisation des déplacements, parce qu'il constitue une réponse rationnelle à l'étalement urbain qui caractérise, depuis plusieurs décennies, les territoires, parce qu'il garantit un des droits fondamentaux auxquels aspirent les populations, le transport représente certainement un enjeu de développement plus fort dans les collectivités ultramarines.

Dans cette optique, l'initiative prise par Jacques BANGOU, Président de la Commission Outre-mer du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), d'élaborer un mémorandum sur les transports et la mobilité Outre-mer, répond à un besoin essentiel, celui d'éclairer les autorités centrales et les AOT ultramarines dans la formulation, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques de transport dans les territoires dont elles ont la charge.

La production de ce document stratégique, qui fait écho aux réflexions lancées à l'échelle nationale par le GART, est placée sous l'égide de la communauté d'agglomération CAP EXCELLENCE qui, dans une logique véritablement volontariste, en assure le financement et la supervision technique.

La méthodologie choisie pour élaborer le mémorandum résout plusieurs difficultés : l'étude d'un sujet peu documenté – si ce n'est en termes de continuité territoriale avec l'Hexagone –, l'analyse comparée de 8 territoires très différents et éloignés les uns des autres (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Mayotte, La Réunion, Saint-Martin, Guadeloupe, Martinique et Guyane), ou encore l'application d'une grille de lecture large de la mobilité durable – intégrant des dimensions économiques, sociales, environnementales, mais aussi culturelles, spatiales et de gouvernance.

Initié en avril 2016, le recueil des données a révélé l'ambition inclusive du mémorandum et force est de constater que les AOT sollicitées ont renseigné, avec enthousiasme, les questionnaires qui leur ont été soumis dans ce cadre.

Le rendu intermédiaire du mémorandum a été effectué au Sénat, en mars 2017, en marge de la restitution des Etats Généraux de la Mobilité Durable.

Cette version finale s'est nourrie depuis des nouvelles contributions des autorités responsables des transports dans les Outre-mer.

Au final, le mémorandum sur les transports et la mobilité dans les Outre-mer suggère un certain nombre d'orientations stratégiques et de pistes d'actions qui mériteraient d'être (davantage) soutenues par les autorités publiques (centrales et locales). Citons notamment :

- La mise en place de dispositifs pérennes d'observation et d'évaluation des politiques de transport dans les Outre-mer ;
- La définition et la mise en place de gouvernance adaptées (production normative, autorités uniques,...) dans les collectivités qui en ont la capacité et/ou en font la demande ;
- L'assurance d'une continuité territoriale en toutes circonstances (inter-régionale, intra-archipels,...) ;
- L'insertion des RUP dans le droit commun des financements européens en faveur des transports ;
- La compensation des surcoûts liés à l'organisation et à l'exploitation des transports collectifs (frais d'approche, fonctionnement,...) dans les Outre-mer ;
- Des mesures fiscales plus incitatives et mieux adaptées aux réalités territoriales (critères du versement transport, contributions de la voiture particulière au financement des transports collectifs,...) ;
- La sécurisation des financements des première et seconde générations de transports collectifs en site propre (TCSP) dans les principales agglomérations ultramarines ;
- Des mesures incitatives pour le développement d'entreprises ultramarines de transports, en particulier de très petites entreprises (TPE) ;
- Une meilleure prise en compte de la mobilité dans les politiques de la ville et de rénovation urbaine dans les Outre-mer ;
- Une attention renforcée à la sûreté et à la sécurité dans les transports collectifs ;
- L'intégration d'un volet consacré à l'éducation aux transports collectifs dans les activités scolaires et/ou para-scolaires ;
- L'expérimentation, dans les Outre-mer, de transports collectifs alimentés par des énergies renouvelables.



**I**  
**Pourquoi un**  
**mémoire des**  
**transports et de la**  
**mobilité en**  
**Outre-mer ?**

# I. POURQUOI UN MÉMORANDUM DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ EN OUTRE-MER ?

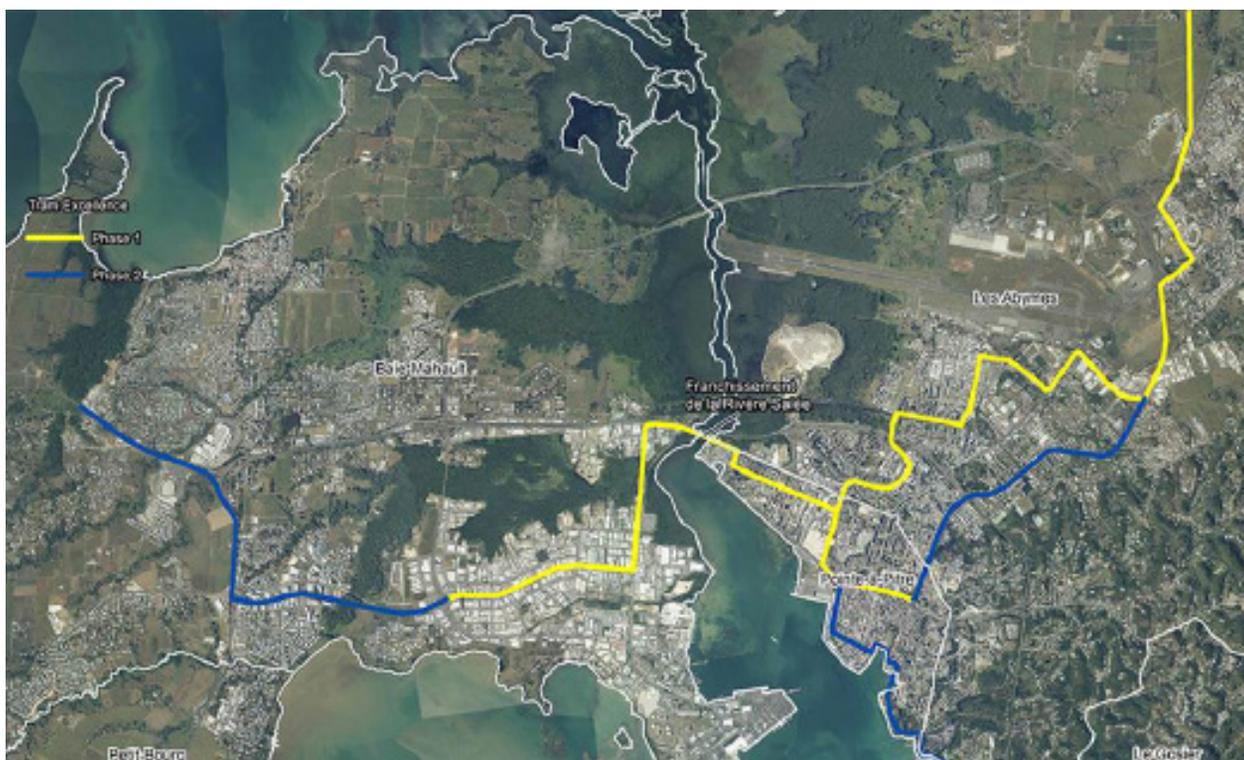
## 1.1. Le transport, parent pauvre des politiques publiques Outre-mer

Les politiques nationales de transport mises en place dans l'Hexagone dès l'après-guerre ont longtemps occulté la question de la mobilité dans les Outre-mer. Ces territoires n'ont pas bénéficié de l'interventionnisme de l'Etat et des investissements colossaux réalisés, dans l'Hexagone, sur les infrastructures routières et ferroviaires. Pendant plusieurs décennies, l'effort de solidarité de la Nation envers ses Outre-mer s'est concentré davantage sur l'emploi et sur le logement. Ces deux volets de l'action publique dominant encore l'agenda du Ministère des Outre-mer. Et il est frappant d'observer que le transport n'a été jusqu'ici traité qu'à la marge, pas même en tant que politique sectorielle participant des politiques de l'habitat et de l'emploi.

La loi du 28 février 2017 relative à l'égalité réelle Outre-mer rappelle pourtant, en son article 3, que « la mise en place et le maintien de liaisons territoriales continues entre les différentes composantes du territoire de la République constituent un enjeu de souveraineté et une priorité de l'action de l'Etat. La continuité territoriale s'entend du renforcement de la cohésion entre les différents territoires de la République, notamment les territoires d'Outre-mer, et de la mise en place ou du maintien d'une offre de transports continus et réguliers à l'intérieur de ces territoires et entre ces territoires et la France hexagonale. »

Le Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 soutient fortement la mobilité. Il s'agit d'ailleurs du volet principal des CPER, mais seulement pour les régions hexagonales : la moitié des crédits de ces CPER porte sur le volet mobilité (15.2 Mds sur 28Mds).

Par contre, dans le cas de l'Outre-mer, la mobilité reste un sous-volet ; la priorité étant donnée aux infrastructures de base ou encore à l'aménagement urbain.



Tracé prévisionnel TCSP

Au final, les crédits disponibles au CPER en faveur de la mobilité durable sont faibles et la participation de l'Etat est faible voire inexistante. L'analyse suivante n'intègre pas les éventuelles révisions:

- **Le CPER de la Guadeloupe** flèche ses investissements en faveur du Grand Port Maritime de Guadeloupe (13.9M€ de l'Etat sur plus de 150M€ au total) ;
- **La Réunion** prévoit 3M€ (dont 2.7M€ de part Etat) pour les études de transport par câble et 1,73M€ (dont 1.48M€ de part Etat) pour des enquêtes ménages et la création d'un observatoire de la mobilité ;
- **A Mayotte**, 17M€ sont programmés pour les TCSP et les modes doux mais sans participation de l'Etat (sic), ce dernier concentrant ses efforts à hauteur de 34.8M€ sur les routes ;
- **A la Martinique**, 1.35M€ sont consacrés à l'optimisation de la mobilité, à nouveau, sans participation de l'Etat (billettique, accessibilité en station, information en temps réel) ;
- **En Guyane** : 86M€ programmés par l'Etat sur 255M€ en faveur des routes, des ports et des liaisons aéroportuaires, mais les TC ne sont pas retenus

Historiquement, la question des transports et de la mobilité n'a pas été non plus une priorité (budgétaire) pour les collectivités locales ultramarines. Faisant face à d'autres immenses chantiers (logements, infrastructures de base,...) sans disposer toujours des moyens adéquats, certaines collectivités tardent encore à se saisir pleinement de cette compétence transport. A titre de comparaison, il est intéressant de noter que la politique de coopération régionale, qui représente un domaine encore jeune et confidentiel de l'action publique dans les Outre-mer, a été pourtant formulée et mise en œuvre, dès 1991 – à la Conférence de Cayenne –, avant la politique des transports (et ce, en dépit de textes législatifs et réglementaires antérieurs instituant un droit au transport).

Au final, dans ces territoires, la gestion des transports de passagers a été alors assurée, à leurs risques et périls, par des transporteurs privés. Cette exploitation strictement privée et non réglementée du service public constitue un pan important de l'histoire et du patrimoine des transports dans les Outre-mer. Elle explique également les difficultés particulières qu'ont connues les collectivités territoriales ultramarines et leurs groupements pour s'ériger et s'imposer en tant qu'AOT.

Cette non-politique des transports en Outre-mer a eu pour conséquence notoire de consacrer la voiture particulière (VP) et de reléguer les transports collectifs (TC) au service d'une clientèle captive. Aujourd'hui encore, dans la plupart des collectivités ultramarines, les TC pâtissent d'une image négative: offre peu fiable et peu lisible, matériels âgés et polluants...

Les infrastructures routières sont par conséquent au cœur des enjeux de mobilité aujourd'hui dans ces territoires. Un simple panorama de ces infrastructures dans les DROM permet de témoigner, d'une part, de choix et de niveaux de développement différents selon les collectivités ultramarines, et, d'autre part, de situations aberrantes dans lesquelles certaines se trouvent aujourd'hui.



Autoroute en Martinique

## 1.2. Pour autant, le transport public a entamé sa mue Outre-mer

De la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 jusqu'à la dernière en date, la loi du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, le corpus législatif dédié au transport s'est fortement structuré et densifié en France. Parallèlement, la question de la mobilité a gagné une place plus importante sur les agendas publics ultramarins, les opinions publiques exerçant une pression sociale pour obtenir un service public de transports de qualité. Ces facteurs conjugués ont obligé les collectivités locales ultramarines à investir plus franchement le champ de la mobilité.

C'est sur le segment scolaire qu'ont véritablement débuté les politiques de transport locales dans les Outre-mer. Aujourd'hui, les autorités organisatrices des transports (AOT) interviennent sur la politique globale de mobilité et trouvent peu à peu leur place dans le paysage institutionnel ultramarin.

Signe de la modernisation engagée, les Outre-mer se sont progressivement dotés, ces dernières années, de documents programmatiques (i.e: PDU), sujets à des réflexions stratégiques sur l'intermodalité et l'interopérabilité. De même, des projets de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) fleurissent ici et là.

Les présentations succinctes qui suivent attestent de la structuration progressive des transports publics dans les 8 territoires couverts par le présent memorandum. Elles soulignent des stades d'avancement différents et des difficultés spécifiques selon les territoires.

### 1.2.1. Les premiers pas à Mayotte

Les réseaux de transport qui fonctionnent actuellement à Mayotte sont la barge reliant les deux îles et les 240 bus assurant le transport scolaire. Gérés par le Département, ces services sont fortement déficitaires. L'unique solution collective pour les déplacements des 40% de ménages non motorisés de la Grande Terre est constituée par les taxis. Les deux roues et la marche représentent une part modale importante.

Le Conseil départemental s'est engagé dans un projet de transport collectif interurbain sur l'ensemble du territoire de l'île, hors ressort territorial de la CADEMA, autour de 3 lignes principales, 5 lignes de rabattement et 2 lignes maritimes, pour un coût global de 50 M€.

La ville de Mamoudzou s'est érigée en AOT en 2013 et a, depuis, transféré la compétence à la CADEMA. Sous son égide, le territoire est également engagé dans un projet de BHNS, sur un linéaire de 5 km de TCSP, articulé autour de 3 lignes, pour un coût global de 90 M€.

Le versement transport (VT) n'est pas encore appliqué à Mayotte.

### 1.2.2. La complexité saint-martinoise

Aucune disposition particulière n'a été prise dans le champ de la mobilité quand le territoire était une commune de la Guadeloupe. L'initiative privée prédomine encore et la puissance publique a du mal à assurer les contrôles et à recenser les données.

La Collectivité Territoriale de Saint-Martin s'est dotée, dès 2007, d'un service dédié, en charge des équipements et de la délivrance des autorisations de transports. L'élaboration du PDU est en cours (fin de la phase enquête), mais, la COM éprouve des difficultés à dispatcher les liaisons urbaines, interurbaines et transfrontalières dans l'île la plus dense de la Caraïbe (15ème territoire le plus dense au monde).

Outre cette densité extraordinaire, la complexité de l'organisation des transports à Saint-Martin tient à la configuration unifilaire du réseau routier et à l'interpénétration de systèmes sur un territoire insulaire partagé entre deux pays européens ; en la matière, les opérateurs français souffrent de la concurrence agressive de leurs homologues hollandais.

### 1.2.3. La chronologie guadeloupéenne

La simple évocation des principales dates de la structuration des transports publics en Guadeloupe suffit à résumer les passages obligés pour l'émergence de cette politique publique et, plus largement, les difficultés propres aux Outre-mer dans ce processus :

- Années 80/90: Mise en place du transport scolaire et des lignes de bus interurbains.
- 2004: Création du Syndicat Mixte de Transport du Petit-Cul-de-Sac-Marin (SMTPCSM).
- 2007: Réorganisation du transport initiée par le Conseil Général, qui fait évoluer le paysage de 450 entreprises de transport à 11 groupements, avec prise en charge partielle des retraites et rachat des véhicules.
- 2008: Mise en place du versement transport.
- 2010: Approbation du PDU du SMTPCSM.
- 2011: Création de la STAP (devenue STAC) sur le PTU du SMTPCSM regroupant 3 sociétés de transport.
- 2015: Dossier appel à projet Grenelle de L'environnement et obtention d'un financement pour le projet de tramway.
- 2016: Lancement de la nouvelle DSP sur le territoire CAP EXCELLENCE et du Gosier, pour une mise en œuvre au 1er Février 2017.



Bus Karulis Guadeloupe



### 1.2.4. La modernisation engagée en Guyane

Des projets structurants de transport sont en cours d'élaboration ou de mise en œuvre dans les principaux pôles urbains de la Guyane (Cayenne, Saint-Laurent-du-Maroni, Kourou).

S'agissant de l'agglomération de Saint-Laurent qui deviendra, dans les prochaines années, le principal bassin de vie de la Guyane, la prospective qui a été menée à l'horizon 2050 et les orientations de développement stratégique idoines intègrent la dimension transport.

Pour ce qui concerne l'agglomération de Cayenne, la CACL est devenue AOTU (puis « AOM », depuis la loi MAPTAM de 2014) en 2012. Elle organise le transport urbain, périurbain et scolaire. Elle a remplacé le Département pour les lignes interurbaines et scolaires, les communes membres pour les lignes scolaires intra communales, le SMTC de Cayenne pour le transport urbain.

Jusque là, en effet :

- Les lignes interurbaines étaient exploitées par des taxicos à leurs risques et périls ;
- Les lignes de transport scolaires étaient exploitées en marchés par le Conseil Général ;
- Les lignes urbaines sur le PTU de Cayenne étaient exploitées par le SMTC composé de la Ville de Cayenne et du Département ;
- Les communes membres disposaient de leurs régies pour exploiter le transport scolaire.

La CACL est seule compétente en matière de transport sur son territoire. Les lignes de transports interurbaines peuvent circuler sur le PTU, mais ne peuvent prendre en charge les usagers qu'à la gare routière de Cayenne et faire uniquement de la dépose sur les autres points d'arrêt.

Dès lors, l'un des principaux enjeux pour la CACL est de rééquilibrer l'offre en transport sur son territoire, et de refondre le réseau de transport pour mieux répondre aux besoins de la population et s'adapter au mieux à la structure du territoire.

Le transport sur le territoire de la CACL est un réseau urbain de 8 lignes (9 200 voyageurs/jour), un réseau périurbain de 6 lignes (1 500 voyageurs/jour), et un réseau scolaire de 188 lignes dont 2 fluviales (10 500 élèves transportés/jour).

La CACL prévoit de créer 2 lignes de BHNS sur 10,7 km de site propre, avec 21 stations accessibles aux PMR et avec du matériel conforme aux normes Euro 6. La CACL prévoit également de créer deux lignes de transport fluviomaritime qui seront en correspondance avec les lignes de BHNS et les lignes urbaines et périurbaines.



Tracé Prévisionnel TCSP Guyane

### 1.2.5. Des avancées significatives en Nouvelle Calédonie

Adopté en 2010, le Plan de Déplacements de l'Agglomération Nouméenne (PDAN) relève d'une démarche PDU adaptée au contexte local. La même année, le SMTU du Grand Nouméa voit le jour. C'est la première tentative, en Nouvelle-Calédonie, de planification des transports à cette échelle.

Cependant, la politique des transports débute véritablement en Nouvelle-Calédonie, en 1996 : un PDU est alors adopté pour la ville de Nouméa et les « taxis co » sont intégrés dans un GIE. La modernisation des transports publics se poursuit dans les années 2000. Le terreau réglementaire et professionnel sur lequel intervient le SMTU, au début de la présente décennie, est, à cet égard, plus favorable que dans d'autres collectivités ultramarines.

L'agglomération du Grand Nouméa prévoit 21 km de site propre pour 2 lignes de BHNS, organisées en 33 stations. Dans l'enveloppe des 500 mètres autour du corridor du tracé, il vise 25% de la population, 50% des emplois et 40% des élèves et des étudiants du Grand Nouméa.

Il s'agit pour l'AOT de constituer un seul réseau, là où ont coexisté jusqu'ici un réseau urbain et un autre suburbain, d'instaurer une hiérarchie de l'offre en TC, de programmer une gamme tarifaire unique, de développer l'information voyageurs et de fixer des objectifs pour motiver les exploitants.

En 2013, la part modale des TC était de 7% au sein de l'agglomération de Nouméa.



Néobus Nouvelle-Calédonie

### 1.2.6. *La rationalité martiniquaise*

Pendant longtemps, les « taxis co » étaient l'image des « transports publics » à la Martinique. La modernisation du système martiniquais des transports est passée notamment par le rachat par le Département et la CACEM des lignes existantes (pour un montant de 15 M€ pour la part CACEM).

Après une longue phase de travaux, le TCSP de l'agglomération centre est techniquement prêt à être mis en service; la formule choisie est le BHNS. Aujourd'hui, 30 000 personnes sont transportées chaque jour sur le réseau de la CACEM.

La navette Trois-Îlets / Fort-de-France constitue un exemple relativement ancien et réussi de transport domestique maritime dans les Outre-mer.

En 2013, la Région Martinique a sollicité et obtenu une habilitation législative lui permettant d'édicter ses propres règles pour le transport. Cette habilitation a été demandée de nouveau par la CTM. Dans le cadre de l'habilitation, a été créé le 12 décembre 2016, l'établissement public Martinique Transport qui regroupe les compétences des EPCI et de la CTM et fait office d'AOT unique sur l'ensemble du territoire de la Martinique. Cet établissement n'a pas d'équivalent Outre-mer.



BHNS Martinique

### 1.2.7. *L'exemple réunionnais*

L'organisation des transports publics à La Réunion débute dès la parution de la LOTI (1982) ; c'est là une différence majeure par rapport aux autres départements ultramarins qui s'étaient, eux, donnés le temps de la réflexion ; il convient d'observer que les professionnels étaient organisés différemment à La Réunion (création de 1ère SEM transport en outre mer dans l'Ouest et le Sud, modernisation du réseau de St-Denis,...).

C'est en 1996 que le Département entame la modernisation de son réseau non urbain en encourageant à structurer la profession autour d'un GIE et en créant une SEM pour gérer les prestations du réseau.

Les AOTU de la Réunion développent des TCSP ou des couloirs bus dans les agglomérations. Depuis le 1er janvier 2017, la Région assume la compétence des transports non urbains. Elle intervient, à ce titre sur le réseau routier national.

Une enveloppe d'environ 60 M€ du FEDER a été accordée à La Réunion sur la programmation actuelle pour le développement du transport urbain. La Région étudie un mode lourd de TCSP, avec des solutions ferrées (métro aérien) ou BHNS et câblées (téléphérique de plaine et de montagne).

La part modale des transports collectifs est de 7% à La Réunion (Enquête Déplacements Grands Territoires 2016). 43 millions de passagers (dont 5,6 millions pour les Car jaune) sont transportés chaque année sur le réseau réunionnais, désormais organisé autour de plus de 7000 points d'arrêts. Plus de 63000 voyages/jour au sein de l'agglomération nord sur le réseau urbain Citalis. Environ 40000 personnes âgées et/ou handicapées bénéficient de la gratuité des transports sur le réseau interurbain. 7000 jeunes dionysiens bénéficient du bus gratuit. Aujourd'hui la durée du trajet en transports collectifs Saint-Denis/Saint-Pierre a été réduite par 3.



Cars jaune de La Réunion



### 1.2.8. La synthèse polynésienne

La Polynésie est le seul territoire étudié dans le cadre de ce mémorandum pour lequel un recueil direct de contributions n'a pu être effectué. L'analyse de la structuration de la politique des transports dans cette collectivité d'Outre-mer a donc été réalisée exclusivement sur la base de ressources documentaires collectées. Le cas polynésien est emblématique des problématiques – et peut-être des solutions – ultramarines à plusieurs titres.

« Archipel d'archipels », la Polynésie est confrontée à un défi de continuité territoriale interne, sur un territoire aussi vaste que l'Europe.

Par ailleurs, l'agglomération de Papeete connaît les mêmes problématiques d'engorgement et d'étalement que les autres villes capitales d'Outre-mer.

Jusqu'en 1987, le transport régulier de passagers et le transport scolaire ne sont pas des services publics en Polynésie française.

Depuis lors, la collectivité territoriale est compétente pour les transports inter-urbains, scolaires et communaux (du fait de l'incapacité des communes à se saisir de cette dernière compétence) et officie de fait comme une AOT unique.

### 1.3. Une mobilité Outre-mer fortement contrainte Outre-mer

Si elles présentent chacune des caractéristiques et une identité propre en matière de mobilité, les collectivités ultramarines partagent toutefois un certain nombre de contraintes communes.

La géographie (isolement, climat, catastrophes naturelles, topographie,...) impacte fortement les modes de déplacements et affecte négativement la durée de vie des infrastructures et des matériels dans ces territoires ; l'offre de transport ne peut être conçue en des termes similaires dans les Outre-mer et dans des régions hexagonales. L'adaptation et l'innovation sont souvent nécessaires ou, en tous cas, devraient l'être... La Route du Littoral à La Réunion est certainement l'exemple le plus emblématique de ces infrastructures de transport hors norme pour composer avec une Nature, elle-aussi, hors norme.

Aux facteurs naturels s'ajoutent les dynamiques anthropiques, en particulier l'urbanisation ; les territoires ultramarins sont tous organisés autour d'agglomérations macrocéphales et d'espaces périphériques peu denses. Sans être la plus extrême, la situation de la Guadeloupe, à cet égard est assez éloquente : tandis qu'un quart de la population habite dans l'agglomération centre (commune de Pointe-à-Pitre, Les Abymes et Baie-Mahault) et qu'un actif sur deux y travaille, des pans entiers du territoire (le Nord Grande-Terre, la Côte Sous le Vent, Marie-Galante,...) sont à l'écart des activités principales et, de fait, des dynamiques de développement. En Guyane, les 6 villes membres de la CACL concentrent les trois quarts des emplois alors qu'elles n'occupent que 6% de la superficie. Cela génère à la fois de la congestion dans les territoires centres et de l'enclavement dans les zones périphériques.

Le troisième type de freins à la mobilité porte sur le choix des modes privilégiés de déplacements. En effet, pour les transports domestiques en Outre-mer, le ferré est aujourd'hui désuet, le maritime et l'aérien sont marginaux, le routier est hégémonique; au final, les options offertes aux usagers des transports sont limitées.

Ces contraintes ne sont pas propres à la « famille ultramarine ». Dans la plupart des pays et territoires tropicaux et équatoriaux, les acteurs des transports doivent composer un environnement peu amène ; ce sont des défis auxquels sont confrontés la Barbade et l'Île Maurice, les benchmarks présentés à la section 1.5. Davantage, les deux dernières problématiques, à savoir les effets de la périurbanisation sur les espaces centraux et ruraux, d'une part, et l'hégémonie de la route, d'autre part, sont des caractéristiques largement partagées de par le monde. Ce qui distingue les Outre-mer de leurs voisins géographiques, c'est l'ampleur et l'impact des phénomènes à l'œuvre dans ces petits territoires.



#### 1.4. Le transport : un enjeu essentiel de développement Outre-mer

Les transports et la mobilité au sens large constituent des enjeux essentiels de développement, dans les Outre-mer peut-être plus qu'ailleurs ; de la durabilité des solutions de mobilité dépendra celle de la stratégie globale de développement des territoires.

Dans des territoires où le chômage, et en particulier le chômage des jeunes, se maintient à des niveaux élevés, le transport doit être tout d'abord considéré à l'aune des emplois directs et indirects que le secteur peut maintenir et créer. La création et le fonctionnement des réseaux publics offrent en effet des opportunités de travail encore largement sous-exploitées dans ces territoires. Davantage, ces derniers connaissent des phénomènes classiques de périurbanisation qui consacrent la déconnexion entre les zones d'habitat et les centres d'activités et imposent une meilleure organisation des transports pour relier espaces centraux et périphériques ; souvent, le manque de mobilité constitue un frein majeur à l'accès à l'emploi.

Les Outre-mer ont, à l'exception notable de la Guyane, misé sur le tourisme. Les transports publics, parce qu'ils participent activement ou potentiellement de la desserte raisonnée des sites naturels et de la valorisation des paysages, contribuent à la notoriété et à l'attractivité des territoires ; les visiteurs doivent pouvoir et avoir envie de fréquenter la destination à partir de ses TC.

Dans des territoires aussi inégalitaires que les Outre-mer, l'exercice du droit au transport, inscrit dans la LOTI, doit constituer une priorité politique. L'expression « ne laisser personne sur le bord de la route » doit s'entendre ici au sens littéral ; les ménages défavorisés, les personnes les plus fragiles ou en situation d'exclusion doivent bénéficier de mesures spécifiques, les inscrivant dans une mobilité durable.

Cela suppose que la question des transports soit véritablement prise en compte dans les politiques de la ville, dans les solutions proposées aux quartiers prioritaires et dans le fonctionnement des nouveaux quartiers d'habitat social, construits pour nombre d'entre eux, à l'écart des principaux pôles d'activité. L'exemple de la ZAC de Soula, dans la commune de Macouria est, à ce titre, emblématique ; il prévoit la construction de 2 500 logements et des équipements idoines sur une surface de 400 ha, éloignée des centres urbains constitués. La CACL prévoit, à terme, une augmentation de 76% du trafic dans cette zone.

Se pose, pour les mêmes raisons, la question de la mixité sociale dans des sociétés qui apparaissent de plus en plus cloisonnées ; les transports collectifs peuvent-ils représenter un bien commun partagé par toutes les CSP et représenter ainsi cet Espace Public si nécessaire dans les Outre-mer ?

Comme évoqué par ailleurs, l'organisation des transports doit permettre de tempérer l'étalement urbain et de lutter contre la congestion automobile dans des territoires et des réseaux organisés autour d'agglomérations centrales macrocéphales. Les pouvoirs publics n'ont plus seulement à gérer la continuité interne à ces territoires. Ils doivent maintenant plus que jamais être en capacité d'apporter des réponses durables en termes de déplacements à une diffusion de la centralité urbaine qu'ils ont pour la plupart jusque là subi.

Par ailleurs, les Outre-mer présentent un énorme potentiel de valorisation énergétique et abritent 80% de la biodiversité française. Mais ce sont également les territoires français les plus exposés aux effets du changement climatique (intensité des phénomènes climatiques extrêmes, montée des eaux,...). Ces atouts et ces défis particuliers les astreignent à un devoir d'exemplarité environnementale, y compris – ou surtout – dans le champ des transports, secteur parmi les plus consommateurs d'énergie. Les actions qui permettront d'atteindre cet objectif environnemental seront nécessairement porteuses d'expérimentations et d'innovations dans ces territoires.

Le transport collectif constitue un élément de patrimoine aujourd'hui sous-valorisé et représente potentiellement un vecteur d'expression culturelle et artistique dans des sociétés où la question identitaire est toujours prégnante ; la question de la standardisation de l'offre de transport ou au contraire de la prise en compte par cette dernière des références culturelles du territoire d'exploitation, ne revêt donc pas la même dimension dans tous les Outre-mer.

Enfin, l'application des normes en matière de transport ne va pas de soi partout, en particulier dans les territoires où s'entretiennent des rapports ambigus à la Loi et où la puissance publique a longtemps été en retrait sur ces questions. Aussi, les premières négociations avec les « opérateurs historiques » du réseau, les petits entrepreneurs locaux de transports, n'ont-elles pas été souvent de tout repos. Les collectivités locales perçoivent souvent la question des transports comme une obligation légale qui génère des contraintes financières supplémentaires, davantage que comme un levier de développement.

De même, la cohabitation de plusieurs autorités publiques sur des petits territoires n'est pas toujours un gage d'efficacité, ni même d'effectivité des politiques publiques. Elle ne facilite pas l'identification des rôles et des responsabilités de chacune.

Parallèlement, les Outre-mer doivent désormais composer avec la pression d'une opinion publique au fait de la qualité des services sous d'autres cieux et, de fait, plus exigeantes sur l'offre de transports, avec des usagers qui aspirent de plus en plus à devenir des acteurs à part entière de leur mobilité.

## 1.5. Que nous apprennent les benchmarks insulaires ?

### 1.5.1. Le modèle républicain à la Barbade ?



À la Barbade, le transport public est géré, de façon centralisée, par une agence gouvernementale, le Transport Board.

Le service est opéré en régie avec des bus de grande capacité, par un opérateur privé proposant des bus de moindre capacité et par des entreprises individuelles opérant dans des mini-vans (les ZRs). Cette mixité des opérateurs souligne la volonté des autorités barbadiennes de développer l'auto-emploi dans les transports collectifs (les propriétaires des mini-vans étant à leur compte)

En dépit des injonctions contraires de la Banque Mondiale et du FMI, le pays a maintenu, en invoquant des motifs d'ordre social, une tarification unique pour l'ensemble du réseau, appliquée par les trois opérateurs: 2 dollars barbadiens. Les écoliers et les retraités bénéficient d'un tarif à moitié prix.

Il en ressort que le réseau de transports publics est prisé des résidents, mais aussi des touristes qui visitent l'île : la densité, la lisibilité et la sécurité de l'offre en assurent le succès.

Le modèle barbadien apparaît, dans son inspiration et sa mise en œuvre, « plus républicain » que les politiques de transport mises en œuvre jusqu'ici dans les territoires voisins de Guadeloupe et, dans une moindre mesure, de Martinique.

### 1.5.2. Le benchmark mauricien ?

Les différences de performance sont peut-être moins flagrantes entre La Réunion et sa voisine la plus proche, l'île Maurice. Le réseau routier de Maurice s'étend sur plus de 2 000 km. Port-Louis, la capitale mauricienne, souffre de graves problèmes de congestion et a été doté d'un boulevard périphérique de 5 km, infrastructure peu banale dans les petites îles.

Le réseau de bus mauricien compte 220 lignes et 900 arrêts. Il s'organise autour des lignes express et standard, fonctionne de 5h50 à 20h sur les lignes urbaines. Il est opéré, sous la supervision d'une autorité unique, la National Transport Authority, par de grandes compagnies et des opérateurs indépendants regroupés en coopératives régionales.



**II**  
**Elaboration et portée**  
**du document**

## II. ELABORATION ET PORTÉE DU DOCUMENT

### 2.1. Le fruit d'une démarche volontariste

La décision d'élaborer un mémorandum sur les transports et la mobilité Outre-mer traduit le respect de l'engagement pris par Jacques BANGOU, Maire de Pointe-à-Pitre, ancien Président et actuel 1er Vice-Président de la communauté d'agglomération Cap Excellence, dès son élection à la présidence de la commission Outre-mer du GART, en novembre 2015.

Le financement et la supervision technique de l'élaboration de ce document, confiée à un cabinet conseil ultramarin, le cabinet Antony MARAGNES, sont assurés, dans une logique volontariste, par la communauté d'agglomération Cap Excellence. Outre l'exercice de la compétence transport (déléguée au SMTPCSM), Cap Excellence intervient fortement sur l'aménagement, le développement économique et la cohésion sociale de ses membres ; les villes de Pointe-à-Pitre et des Abymes ont en effet initié les plus importantes rénovations urbaines des Outre-mer et Cap Excellence est le seul EPCI des Outre-mer à encadrer, au nom de ses membres, le prochain PNRU.

Le choix de confier cette mission d'AMO à un expert en politiques publiques traduit le souci commun de Cap Excellence et du GART de produire une réflexion envisageant les transports publics et la mobilité dans toutes leurs dimensions et à l'aune de leurs multiples interactions.

Cette démarche stratégique souligne également la volonté de ses instigateurs de porter haut la voix des autorités locales responsables des transports et de bâtir ainsi une gouvernance véritablement inclusive et ascendante de la mobilité dans les Outre-mer.

### 2.2. Un appui aux politiques nationales et locales

Le présent document se veut à la fois un mémorandum, dans la mesure où il vise à se « remettre en mémoire » la réalité des transports et de la mobilité Outre-mer, et un livre blanc puisque ce recueil d'informations objectives doit permettre aux autorités compétentes de prendre des décisions dans ce domaine.

Il répond en effet à un besoin essentiel, celui d'éclairer les autorités centrales et les AOT ultramarines dans la formulation, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques de transport dans les territoires dont elles ont la charge.

Au final, ce sont pas moins de 44 objectifs opérationnels, répartis en une quinzaine d'objectifs stratégiques, qui sont suggérés dans ce mémorandum.

A l'instar des Etats Généraux de la Mobilité Durable dont il est le contemporain, le mémorandum sur les transports et la mobilité Outre-mer identifie les responsabilités des actions, en distinguant celles qui incombent au pouvoir central de celles relevant des AOT.

Au terme de ces travaux, il ressort que la mise en œuvre de la plupart des préconisations formulées incombent aux AOT elles-mêmes ; le mémorandum constitue, pour ces dernières, l'occasion d'affirmer leur sens des responsabilités et leur volonté d'engager des échanges pérennes porteurs de solutions efficaces.

Mais certaines propositions, en particulier celles relatives au financement des politiques de transport, ne pourront trouver d'issue favorable sans l'engagement du Gouvernement, parfois même du législateur, et au prix, dans certains cas, d'un appui des institutions européennes.

Aussi, dans un souci d'opérationnalité immédiate, les tableaux synoptiques (section 4.) qui résument cette esquisse programmatique identifient-ils, pour chaque proposition, le(s) niveau(x) d'intervention sollicité(s).

### 2.3. Plusieurs défis méthodologiques

Contrainte caractéristique des travaux sur l’Outre-mer, la dispersion, les statuts politiques et les identités propres des territoires interdisent les approches globalisantes et ajoutent une complexité supplémentaire aux analyses comparatives. Le recueil et l’analyse des données se sont donc étalés sur plusieurs mois.

Le sujet des transports et de la mobilité est un sujet neuf et peu documenté Outre-mer; la plupart des ressources bibliographiques sont d’ordre technique. Il était donc essentiel de recueillir des informations de première main, en particulier des éléments de vision politique sur cet enjeu de développement. Comme décrit à la section suivante, la collecte des données a fait l’objet de techniques croisées (questionnaire écrit, entretiens en face à face, entretiens téléphoniques,...) et s’est portée en priorité sur les décideurs locaux (élus et administratifs).

Enfin, nous avons cherché à appliquer au secteur du transport, une grille de lecture ouverte du développement durable, articulée autour de six piliers: développement économique, cohésion sociale, protection de l’environnement, développement culturel, aménagement du territoire et bonne gouvernance.

Cette acception large du concept de mobilité durable nous a conduit à traiter des transports sous des perspectives multiples et parfois inhabituelles (ex : transports publics et tourisme, patrimoine des transports, continuité interne aux territoires,...).

#### *2.3.1. Modalités de collecte des données*

La collecte des données nécessaires à l’élaboration du présent mémorandum a été réalisée sur la base de :

- Questionnaire élaboré par le GART et diffusé auprès de ses membres;
- Entretiens en face à face, entretiens téléphoniques et visioconférences ;
- Analyse des documents programmatiques, des études techniques et des consultations publiques élaborés pas les AOT;
- Analyse de la littérature généraliste sur le transport et la mobilité;
- Benchmarking auprès d’autres territoires européens et de petits Etats insulaires en développement (PEID).



### 2.3.2. Contributions reçues

TERRITOIRE	ORGANISATION	NOM	FONCTION	PASSATION	DATE
La Réunion	Département La Réunion	Alix GALBOIS	Vice-Président	Entretien face à face	avr-16
La Réunion	CINOR	Gérald MAILLOT	Président	Entretien face à face	avr-16
La Réunion	Préfecture de La Réunion	Dominique SORAIN	Préfet	Entretien face à face	avr-16
La Réunion	Mairie de St Denis	Gilbert ANNETTE	Maire	Entretien face à face	avr-16
La Réunion	Région La Réunion	Fabienne COUAPEL-SAURET	Vice-Présidente	Entretien face à face	avr-16
Mayotte	Mairie Mamoudzou	Mohamed MOINDJIE	2ème adjoint	Entretien face à face	avr-16
Mayotte	Mairie Mamoudzou	Nathalie DE LORIOLE	DGA Aménagement et Développement	Entretien face à face	avr-16
Mayotte	Mairie Mamoudzou	Nathalie DE LORIOLE	DGA Aménagement et Développement	Retour questionnaire	mai-16
Saint-Martin	Collectivité de St Martin	Guillaume ARNELL	Sénateur - 1er Vice-Président	Entretien face à face	nov-16
Martinique	CACEM	Catherine CRASPAG	Directrice des Déplacements	Entretien téléphonique	déc-16
Guadeloupe	SMT Petit-Cul-de-Sac-Marin	Elisabeth THIBAULT	Directrice	Retour questionnaire	janv-17
Mayotte	Département Mayotte	Jacques TOTO	Directeur des ports et des transports maritimes et terrestres	Retour questionnaire	févr-17
Guadeloupe	CANGT	Natacha GIRARD	DGA Services urbains & infrastructures	Entretien face à face	mars-17
Nouvelle-Calédonie	SMTU Grand Nouméa	Christophe LEFEVRE	Directeur	Visioconférence	mars-17
La Réunion	Région La Réunion	Yannick SOUPRAYEN-CAVERI	DGA Transports et Déplacements	Retour rapport intermédiaire	avr-17
Guyane	CACL	Christelle CELESTINE	Responsable Service Transport	Retour rapport intermédiaire	avr-17
Mayotte	Département Mayotte	Jacques TOTO	Directeur des ports et des transports maritimes et terrestres	Retour rapport intermédiaire	avr-17
Guyane	CACL	Christelle CELESTINE	Responsable Service Transport	Retour questionnaire	avr-17

### *2.3.3. Calendrier d'élaboration*

Les étapes d'élaboration du mémorandum furent les suivantes :

- Novembre 2015: Décision de la commission Outre-mer du GART
- Mars 2016: Consultation lancée par Cap Excellence et désignation d'un prestataire
- Avril 2016: Voyage d'études dans l'Océan Indien (La Réunion et Mayotte)
- Novembre 2016-Avril 2017: Poursuite de la collecte d'informations notamment pour la Guyane, la Nouvelle-Calédonie
- Mars 2017: restitution intermédiaire du mémorandum au Sénat
- Mai 2017-Juillet 2017: Finalisation du mémorandum
- Septembre 2017: Transmission du mémorandum au GART et au Gouvernement







**III**  
**Les leviers de la**  
**mobilité durable**

## III. LES LEVIERS DE LA MOBILITÉ DURABLE

Les solutions proposées dans la présente section visent à développer la mobilité durable dans les Outre-mer. Elles s'articulent autour de six leviers dont les objectifs généraux peuvent s'énoncer comme suit :

1. Favoriser la création de richesses et d'emplois (transport et développement économique) ;
2. Garantir la mobilité de tous pour éviter l'exclusion sociale (transport et cohésion sociale) ;
3. Assurer la protection de l'environnement et de la santé (transport et protection de l'environnement) ;
4. Améliorer l'image et favoriser l'appropriation des transports collectifs (transport et développement culturel) ;
5. Mettre en place une organisation des déplacements adaptée à chaque territoire (transport et aménagement du territoire) ;
6. Optimiser les moyens mobilisés pour offrir un service public de qualité (transport et bonne gouvernance).

### 3.1. Transport et développement économique

#### *3.1.1. Renforcer l'attractivité et la rentabilité des transports collectifs*

#### **1 - Développer l'offre en TCSP (tram, BHNS,...)**

Les agglomérations centres des territoires ultramarins sont, pour la plupart, engagées, à différents stades d'avancement, dans des projets de transports collectifs en site propre (TCSP). A la Martinique, le BHNS de la CACEM est prêt à prendre du service : les travaux béton ont été réalisés, le centre de remisage est opérationnel et le matériel est disponible. En Guadeloupe, le projet de tramway a obtenu un financement en 2015, dans le cadre de l'appel à projets du Grenelle de l'Environnement. En Guyane, la CACL souhaite mettre en place un système de BHNS de 20km sur le territoire des trois communes que compose l'île de Cayenne. Cependant, pour des raisons budgétaires, elle prévoit de réaliser une première phase sur 10,7km pour 2021. A Mayotte, les 5 km de site propre programmés à Mamoudzou devront être opérationnels d'ici à 2020. Le réseau CITALIS de La Réunion intègre déjà des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) évoluant en site propre et l'île anticipe déjà sur ses futurs tracés en site propre ; la nouvelle route du littoral, construite en 2x3 voies, intègre un tronçon en TCSP. En Nouvelle-Calédonie, l'agglomération du Grand Nouméa devrait bénéficier en 2019 d'un BHNS évoluant sur un linéaire de 13 km de site propre.

La majorité de ces projets privilégie les BHNS pour évoluer sur ces tracés en site propre. Le projet de tram en Guadeloupe constitue une exception notable. Les avantages et les inconvénients de chacune de ces solutions techniques, mais aussi la mutabilité de l'offre d'une solution à l'autre (passage du bus au tram ou inversement) font l'objet de débats entre experts. Il n'est pas exclu, par exemple, que le futur BHNS de la CACL évolue un jour en un tramway.



Station TCSP Martinique

Quoi qu'il en soit, la mise en œuvre d'une offre en TCSP constitue un élément déterminant de la structuration des réseaux de transport public ultramarins. Davantage, le site propre représente la vitrine du réseau, l'élément phare d'attractivité qui doit favoriser le report modal vers les TC.

Aussi, ces projets structurants doivent-ils être soutenus par les pouvoirs publics ; les financements nécessaires à leur réalisation doivent être renforcés et sécurisés dans le temps. Les projets de TCSP réalisés ou programmés ont été financés, d'une part, grâce au FEDER dans le cadre des PO, et d'autre part, grâce aux appels à projets TCSP de l'Etat. Les dividendes sociaux et économiques très importants des projets de transport dans les Outre-mer justifient l'allocation de subventions élevées dans ces appels à projets. Or, la faiblesse du FEDER au regard des besoins et les incertitudes autour du quatrième appel à projets hypothèquent les chances de réalisation de projets TCSP de seconde génération dans les Outre-mer.

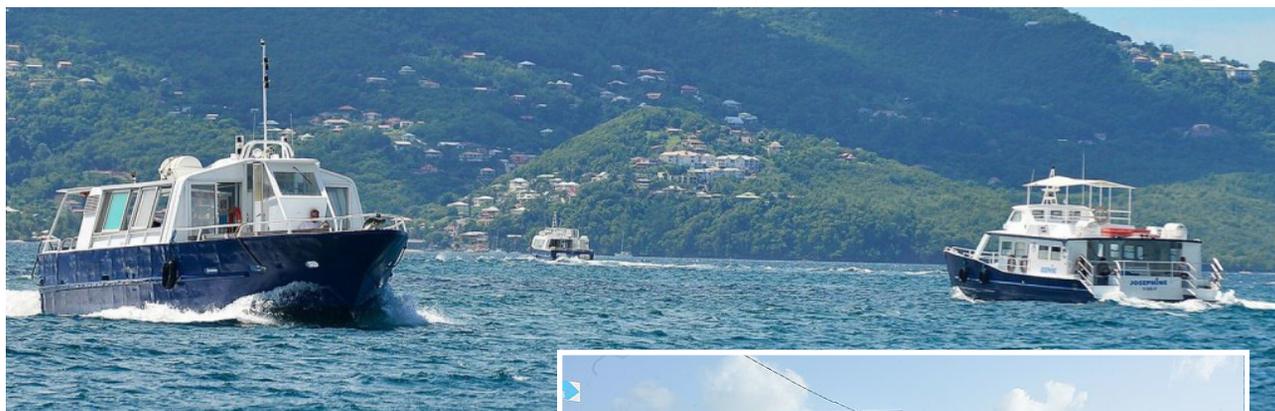
## **2- Elargir les options offertes aux usagers : développement de l'intermodalité**

Le téléphérique figure sur les feuilles de routes de nombre d'AOT dans l'Hexagone (Grenoble, Rennes, ...). La Réunion envisage, depuis 2013, le développement d'une offre de transport par câble comme élément de l'intermodalité ; une étude a été conduite sur un téléphérique à destination des personnes, des marchandises et des déchets, dans les Hauts (Salazie-Sainte-Marie, Cilaos-Le Tampon). Des projets de téléphérique, sont également envisagés, dans le cadre du projet RITMO, en plaine et en montagne au sein de l'agglomération dyonisienne. Le téléphérique suscite un intérêt particulier dans la mesure où le coût réel du ticket devrait être quatre fois inférieur à celui du bus. De même, à Mayotte, le transport par câble constitue une piste que l'AO se réserve le droit d'explorer dans certaines localités, en tenant compte des retours d'expérience en métropole et dans une certaine mesure dans l'Outre-mer.

La région Réunion travaille actuellement sur la constitution du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG), d'un linéaire de 200 km, priorisé sur les lieux d'embouteillage (entrées Est et Ouest et traversée de Saint-Denis, Le Tampon, Saint-Paul, Saint-Pierre) ; elle a lancé des études sur un monorail de 17 km, sur le modèle du métro aérien de Miami, pour l'agglomération nord.



Projet téléphérique La Réunion



## Navettes maritimes Martinique



Par contre, les navettes maritimes ne rencontrent qu'un écho modéré à La Réunion, si ce n'est pour le transport de marchandises. Cela tient certainement aux difficiles conditions de navigation aux abords de l'île. A contrario, dans les archipels, les navettes maritimes de passagers font partie depuis longtemps du paysage des transports : les barges reliant Grande-Terre et Petite-Terre à Mayotte, les ferries desservant les îles du Sud de la Guadeloupe, les liaisons Tahiti-Moorea... Dans d'autres territoires où l'environnement est plus favorable, cette solution est également mise en œuvre : la pétrolette reliant Trois-Îlets à Fort-de-France constitue un bon exemple de navette maritime de passagers dans un territoire non archipélagique. La diffusion de cette formule à l'échelle inter-urbaine a été envisagée depuis une dizaine d'années à la Martinique. En Guadeloupe, l'étude portant sur le recensement des prérequis à la mise en place de navettes maritimes dans les deux Culs-de-sac marins de la Rivière Salée, a mis en évidence un potentiel et des opportunités plus importants sur la Grande-Terre, notamment sur l'axe de la Riviera. Un projet de navette maritime est également « dans les cartons » en Nouvelle-Calédonie. N'atteignant pas l'efficacité du transport terrestre et ne générant qu'un impact limité sur la congestion routière, les navettes maritimes présentent des prévisionnels d'exploitation déficitaires, mais pas rédhibitoires.

Afin de compléter l'offre de transport en site propre, la CACL prévoit de réaliser deux lignes de transport fluvio-maritime qui viendront en correspondances sur les lignes de transport urbaines et périurbaines, mais également sur les lignes de BHNS.

Ces différents modes de déplacements offerts aux usagers doivent nécessairement s'inscrire dans une réflexion sur la multi-modalité et sur l'intégration du réseau : aucune solution ne peut être envisagée seule, sans interconnexion avec les autres modes de déplacements.. Pour plus d'efficacité, intermodalité (utilisation de plusieurs modes de transport) doit rimer avec interopérabilité (utilisation du même titre sur plusieurs modes de transport) – et avec billettiques intégrées. Ainsi, en Guyane, la CACL essaie d'habituer les usagers à prendre des correspondances, et ce bien avant le déploiement du TCSP, en garantissant un délai d'attente maximal de 10 mn.

C'est un doux euphémisme que d'affirmer que cette interopérabilité n'est pas atteinte partout dans les Outre-mer ; l'exemple du Grand Nouméa est, à ce titre emblématique, avec, pendant longtemps, des réseaux non adaptés aux besoins, des tarifications différentes selon les opérateurs, beaucoup de kilomètres couverts pour des circuits peu denses, avec du matériel hétérogène et, là encore, inadapté.

### **3- Développer les services proposés aux usagers**

Facteur d'attractivité, mais aussi de transparence des réseaux de transport, l'utilisation des nouvelles technologies et des réseaux sociaux par les AOT et leurs prestataires se développe dans les Outre-mer. Toutes les AOT disposent d'un site internet informant les usagers sur les lignes, les tarifs et les horaires.

Le réseau de la CACEM propose des applications dédiées, une page Facebook, des alertes SMS, des numéros verts, et jusqu'à des bornes culturelles à ses clients. Le modèle le plus abouti de cette stratégie consiste en la création de centrales de mobilité ; elles jouent un rôle de facilitateur de la mobilité, en fournissant des informations et en collaborant avec l'ensemble des parties prenantes, en effectuant les réservations, en recensant les initiatives lancées sur le territoire, et en les évaluant. Créée en 2009, la centrale de la mobilité de La Réunion joue quelque peu ce rôle à l'échelle régionale (pour l'urbain et l'inter-urbain), mais n'est malheureusement pas actualisée. La CIVIS a repris le flambeau et se montre résolument volontariste sur les services proposés aux usagers de son réseau de transport.



Les solutions digitales induisent une rupture fondamentale dans la façon de concevoir et de pratiquer les transports : les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV) mises à la disposition des AOT et de leurs exploitants leur permettent d'innover en termes de billetterie et dans des domaines jusque là très cloisonnés.

Les paliers sont franchis rapidement et couvrent progressivement tout le territoire, générant ainsi une montée en gamme globale et significative.

Il convient d'ajouter que si cette diffusion des solutions numériques remet les usagers au centre des réflexions, l'utilisation de ces outils, notamment des smart data, permet également de réaliser des économies financières significatives, en rationalisant l'offre.

Certaines centrales de mobilité ont évolué, pour certaines, en « boutiques de mobilité » qui permettent un accueil physique en un lieu dédié afin de favoriser le lien social et la visibilité de l'offre. En Guadeloupe, KARULIS a lancé une plateforme téléphonique et un espace commercial qui remplissent ces fonctions.

L'autre pendant de cette stratégie est d'offrir des services associés aux usagers des transports ; qu'il s'agisse de l'infrastructure simple ou agrémentée de commerces et d'équipements publics (de type relais postes), les parkings relais (P+R) sont considérés comme un complément efficace de cette offre servicielle. Leur aménagement constitue ainsi un enjeu d'attractivité du réseau dans son ensemble.

#### **4- Développer la GPEC à chaque étape de la chaîne de valeur**

Les AOT anticipent les nouveaux besoins en ressources humaines que générera la structuration de l'offre de transports ; la CANGT estime qu'il existe beaucoup de conducteurs sur son territoire, mais anticipe la création de postes de contrôleurs. A la Martinique, la construction du tracé en site propre de la CACEM a créé de nombreux emplois dans le BTP, lors des travaux d'infrastructures. La Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC) conduite par l'EPCI a permis d'identifier des besoins de conducteurs et d'ingénieurs supplémentaires pour l'exploitation du réseau. En Nouvelle-Calédonie, le SMTU prévoit une augmentation de 15 à 20% des emplois dans la production du transport, du fait de l'augmentation du volume kilométrique, mais aussi le développement de nouveaux métiers, comme dans la billettique.

Le tramway pour lequel l'agglomération Cap Excellence a conduit une GPEC, ouvre également des perspectives intéressantes en termes d'emplois : ce mode de transport concerne des métiers nombreux et variés et des formations normées, véritable passeport pour l'international : que ce soit pour la conception (designers, dessinateurs en construction mécanique, ingénieur en méthodes mécaniques, ingénieurs des systèmes de transport, ingénieurs en informatique et en télécommunication, génie électrique), pour les métiers d'exploitation (conducteur, contrôleur, agent de sécurité,...) et de maintenance (carrossiers, peintres,...), les opportunités d'insertion professionnelle, pour les personnes qualifiées ou non qualifiées, sont véritablement diverses. Le transport est un secteur qui favorise les parcours professionnels ascendants.

#### **5- Encourager la création de TPE du transport**

Le tissu économique des Outre-mer est composé essentiellement de PME et de TPE. Historiquement, ce sont de petites entreprises qui ont, les premières, exploité les réseaux de transport de ces territoires. Le présent mémorandum explore les voies et moyens de création d'emplois, mais aussi d'entreprises, à la faveur de la modernisation des transports Outre-mer. S'il est difficile d'imaginer des TPE gérer seules d'importants réseaux de transport, elles peuvent agréger leurs forces au sein de groupements ou se positionner individuellement sur des créneaux plus ciblés, comme le transport à la demande ou l'auto-partage.

Il est intéressant d'observer que les benchmarks analysés dans la Caraïbe et dans l'Océan Indien, la Barbade et l'Île Maurice, ont bâti des systèmes qui font de la place tant aux grandes compagnies privées qu'aux entrepreneurs individuels de transport. Dans le premier cas, la gouvernance de l'exploitation est même complétée par un dispositif de régie.

Des perspectives seront également ouvertes aux TPE intervenant dans les services supports ou annexes des réseaux de transport : pour les compagnies assurant la sécurité, les start-ups spécialisées dans la communication et les applications numériques,... La montée en gamme des systèmes de transport ultramarins peut justifier la création de pôles de compétitivité dédiés, véritables clusters d'entreprises locales intervenant directement ou indirectement dans le champ des transports.

#### **6- Encourager la création de lignes touristiques**

A La Réunion, une des cinq lignes interurbaines est réservée aux visiteurs de l'île. Ce réseau des cars Zéclair dessert l'aéroport. De même, jusqu'en 1972, l'île comptait une ligne ferroviaire pour laquelle il reste un tunnel de 10 km, entretenu par une association culturelle et proposé désormais aux touristes.

Sur le même modèle, dans le Nord-Grande-Terre, de la Grande-Terre, le « train de la canne » requalifié à partir des vestiges ferrés de la région promène les touristes. Parallèlement, est expérimenté actuellement un circuit train / charrette / kannot, avec le dernier tronçon réalisé sur le Canal des Rotours. Une navette maritime pour les touristes, reliant Port-Louis à Sainte-Rose est également à l'étude.

Pour autant, la création de lignes dédiées au tourisme ne semble pas être une priorité. A titre d'exemple, l'on observe que le PDU du Nord-Grande-Terre s'attache, en priorité, à réserver des espaces dédiés aux taxis (davantage qu'à développer des solutions de déplacements collectives pour les touristes qui fréquentent son territoire).

## **7- Proposer une formule spéciale aux touristes sur le réseau de TC**

Les AOT enquêtées dans le cadre de l'élaboration du mémorandum sont confiantes quant à la fréquentation de leur réseau urbain/ interurbain par des touristes. Pour autant, cette attractivité supposée n'est pas renforcée par une offre tarifaire spécifique.

Dans certains pays voisins des DROM, le transport public est régulièrement emprunté et parfois privilégié par les visiteurs : c'est le cas à la Barbade et à l'Île Maurice.

Aux Antilles, en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie, se pose plus spécifiquement la problématique de l'accueil des croisiéristes. Elle s'avère particulièrement prégnante en Nouvelle Calédonie qui accueille, en 2015, 444 000 croisiéristes (contre à peine 114 000 touristes de séjour), soit 9 fois plus qu'en l'an 2000. Globalement, l'archipel se caractérise par un manque d'information touristique (signalisation routière insuffisante), un manque d'informations sur les transports (bus, taxis...), et une offre insuffisante de taxis, y compris à Nouméa qui concentre 90% du trafic. Au final, cette dernière se révèle peu attractive pour les visiteurs et apparaît comme la 54ème destination préférée des croisiéristes (sur les 56 proposées par l'armateur Carnival). Il s'en suit une réelle difficulté à apprécier la conversion des croisiéristes en touristes terrestres et une dépense moyenne réduite, de l'ordre de 5 193 FCFP, soit 45€, par croisiériste (contre 79 € par exemple en Guadeloupe). Le SMTU prévoit un dispositif de Day Pass, mais se heurte à la concurrence des tour operator.

### **3.2. Transport et cohésion sociale**

#### *3.2.1. Encourager la mixité sociale dans les transports collectifs*

## **8- Mettre en place et évaluer les aides au transport pour les moins aisés**

Certaines AOT proposent une tarification sociale, afin que le poste transport ne grève pas trop les budgets des foyers les plus modestes. Les subventions accordées par les collectivités locales (communes ou collectivités majeures) concourent au même objectif de facilitation du droit au transport pour les ménages les plus pauvres. Ainsi, Pour le transport scolaire, la CACL applique actuellement un tarif social et solidaire qui consiste à rendre gratuit le transport à partir du 3e enfant inscrit pour des enfants d'une même fratrie. Aujourd'hui, environ 1500 élèves bénéficient de ce dispositif. Cependant, cette gratuité a occasionné quelques dysfonctionnements car les cartes étaient réclamées par les parents alors que, dans les faits, les élèves n'utilisaient pas le transport scolaire. Conséquence directe, théoriquement pleins, les bus ne l'étaient pas sur le terrain. Afin d'y remédier, les élus de la CACL ont récemment voté un tarif social et solidaire à 20€ par carte à partir du 3e enfant, au lieu de 110€. Il convient d'observer qu'ici l'élément déclencheur de la tarification sociale n'est pas le revenu, mais la taille du ménage. Le SMTU du Grand Nouméa propose un tarif avantageux (10 000 francs soit environ 80 € par trimestre) pour les scolaires boursiers.

Les réseaux de transport ultramarins n'intègrent pas, pour la plupart, de mesures spéciales pour les chômeurs ; certaines AOT estiment, comme le SMTPCSM, qu'elles ne peuvent offrir qu'une « une tarification sociale de possibilité ». La CACL estime que les coûts réels de la gratuité totale seraient de 11,1 M € par an.

La plupart des structures enquêtées jugent que les tarifs standards proposés aujourd'hui sont déjà suffisamment attractifs : le coût réel du ticket de bus sur le réseau de la CINOR est estimé à 4,80 € / passager, mais n'est facturé qu'à 1,50€. Il convient de noter, à ce titre, que le réseau inter-urbain de La Réunion s'achemine vers la tarification unique (2€ qui représentent à peine 20% du coût réel moyen), à l'image de ce qui est pratiqué, par exemple, à la Barbade, dans la Caraïbe.

Certains avancent, sans toujours l'explicitier, l'idée que les transports publics dans les Outre-mer servent une population captive qui, quels que soient les tarifs pratiqués, n'auraient pas d'autres choix que d'utiliser le réseau public.

D'autres, comme le SMTU du Grand Nouméa, déplorent toutefois un « gap tarifaire », qui génère un plafonnement de la fréquentation des TC, du fait d'habitudes d'achat qui ne privilégient pas les abonnements. Le recours aux abonnements semble être plus rapide et plus massif dans certaines collectivités, comme en Martinique (93% des voyageurs aujourd'hui sur le réseau de l'Espace Sud).

Dans ce contexte, il est essentiel aujourd'hui de structurer et de mesurer l'efficacité des tarifications sociales dans les transports Outre-mer. C'est à ce prix que les AOT et leurs exploitants pourront offrir un service public accessible à ceux qui en ont le plus besoin.

## **9- Assurer la desserte des quartiers prioritaires**

Le mitage et l'implantation de zones d'habitat social à l'écart des bassins de vie constituent les principaux risques identifiés dans ces territoires, et impose d'intégrer pleinement les ménages défavorisés qui n'ont pas accès au transport par une prise en compte toute particulière de la modalité de desserte de ces zones.

Le principal projet de rénovation urbaine Outre-mer, à Pointe-à-Pitre et aux Abymes, intègre aujourd'hui le tram comme élément essentiel pour l'emploi, l'accès aux administrations, aux zones économiques et aux activités culturelles et sportives. L'ambition est ainsi de permettre à chaque quartier, autrefois à la « périphérie », de devenir un cœur de la future agglomération.

Cette déconnexion physique entre centre et périphérie est également à prendre en compte en Guyane où les besoins quantitatifs occultent parfois les questions de cohérence urbanisme-mobilité ; les 4 000 logements prévus à la ZAC de Saint-Maurice à Saint-Laurent-du-Maroni ou encore les 2 500 logements de la ZAC de Soula à Macouria préfigurent de la création de nouvelles petites villes qui ne disposent pas pour l'instant des équipements et des connexions extérieures suffisants pour favoriser l'insertion et l'épanouissement de leurs habitants.

Outre-mer Enfin, notons que les modifications du réseau, en particulier la rupture de desserte de certains quartiers, suscite des réactions hostiles des clients et du personnel ; le mouvement social qu'a connu le réseau CITALIS à La Réunion, en avril 2016 en atteste.

Il appartient bien sûr aux AOM d'intégrer pleinement et prioritairement les quartiers défavorisés à leur stratégie de déploiement et d'exploitation, mais également aux autorités centrales de réserver la place qui s'impose à la mobilité dans les politiques de la ville et de rénovation urbaine, dans ces quartiers.

## **10- Favoriser le report modal des CSP+**

En général, les transports collectifs constituent un espace privilégié de mixité sociale, le lieu où se côtoient toutes les catégories socioprofessionnelles. Cela est moins vrai dans les Outre-mer où les transports publics s'adressent quasi-exclusivement à une population captive. Dans certains territoires, l'on juge même irréaliste l'objectif de report modal des CSP+.

Pourtant, les expériences conduites dans d'autres pays (ex : Transmilenio à Bogota) ont conclu que

certaines modes de transport collectif, comme le TCSP et en particulier le tramway, attirent plus facilement les CSP+. L'on observe que ces derniers procèdent de plus en plus à des arbitrages rationnels

sur les gains économiques et de temps que leur procure l'offre de transports publics ; le report modal sur les deux-roues motorisés ou l'utilisation généralisée des taxis, dans les grandes villes, atteste de ces arbitrages rationnels. Les services associés, comme la mise à disposition de wifi gratuit dans les transports, constituent des facteurs supplémentaires d'attractivité.



Projet TCSP Guadeloupe

### *3.2.2. Soutenir la mobilité des publics prioritaires*

La plupart des AOT ultramarines intègrent, dans l'organisation de leur réseau, des dispositions tarifaires pour les jeunes et les seniors.

## **11- Encourager la fréquentation des transports collectifs par les jeunes**

Les AOT d'Outre-mer perçoivent la nécessité de développer la fréquentation des TC par les jeunes. Dans certains territoires comme la Guyane ou Mayotte où la majorité de la population a moins de 25 ans, il s'agit tout simplement d'une réalité sociodémographique. De manière générale, même dans les territoires vieillissants, l'on perçoit un souci de socialiser les jeunes générations dans les transports publics, de les habituer aux déplacements collectifs.

Citons ici l'initiative de la ville de Saint-Denis, qui prend en charge les titres de transport de 7 000 jeunes de moins de 18 ans. Pour le maire, il s'agit d'une mesure permettant d'instiller « la culture des transports publics chez les jeunes générations ».

En Guadeloupe, le SMTPCSM offre, lui, la gratuité aux élèves dont les familles sont en difficulté financière.

Notons également la politique tarifaire du SMTU du Grand Nouméa, avantageuse pour les jeunes, mais aussi pour les seniors. Dans ce territoire où le financement du transport diffère singulièrement des modèles économiques en vigueur ailleurs dans les Outre-mer et repose sur les contributions des collectivités locales, les tarifs réduits sont fonction de l'âge et non du revenu des passagers.

## **12- Concevoir un tarif incitatif pour les personnes âgées et les PMR**

Les offres tarifaires avantageuses pour les personnes âgées (ainsi que pour les étudiants) font l'unanimité dans les DROM et les COM et sont généralement intégrées à la politique commerciale des exploitants. Certains observateurs et acteurs vont plus loin et posent la question de la gratuité pour ces publics. C'est déjà le cas pour les 38 000 personnes âgées et les 4 000 personnes handicapées qui empruntent quotidiennement les 5 lignes du réseau interurbain réunionnais (les Zéclairs). A Pointe-à-Pitre, la gratuité qui était proposée aux personnes âgées n'est pas reprise complètement dans l'offre communautaire, mais ce public aspire toujours à revenir à cet acquis.

S'agissant des personnes à mobilité réduite (PMR), les orientations portent moins sur la tarification que sur les modalités de garantie effective du droit au transport pour ce public ; en d'autres termes, l'urgence n'est pas de savoir combien ils vont payer, mais plutôt s'ils pourront effectivement trouver une offre de transport adaptée à leurs besoins. Dans cette optique, le transport à la demande semble offrir la flexibilité et la souplesse nécessaire à l'exercice de ce droit par les PMR et plus généralement les PBS.



### **Abonnements bus Karu'lis Guadeloupe**

#### *3.2.3. Garantir les droits fondamentaux dans et par les transports*

La question de la pollution liée au tout-automobile, à la congestion induite, à la saturation de l'espace public dans les territoires insulaires en particulier où le foncier est rare, apparaît comme une question prioritaire de santé publique. C'est d'ailleurs l'enjeu majeur de la loi LAURE qui trouve sa traduction dans les PDU. Cette dimension sera abordée dans les sections consacrées à la protection de l'environnement et à l'aménagement du territoire.

Outre la santé, les transports publics concourent à l'expression de droits fondamentaux, comme la sûreté et la sécurité ou encore l'accès au savoir et au savoir être.

## **13- Garantir la sûreté et la sécurité dans les transports collectifs**

La question de la sûreté et de la sécurité dans les transports publics en France est a priori moins préoccupante dans les Outre-mer, moins exposés aujourd'hui au risque terroriste que ne l'est l'Hexagone. A priori seulement, car dans les faits, la situation globale de la délinquance et de la criminalité qui prévaut dans ces territoires transpire bien évidemment dans leurs réseaux de transport public ; en février, les conducteurs de la CFTU, à la Martinique, ont observé un mouvement de grève, suite aux nombreuses agressions dont ils ont été victimes. Il a été alors décidé de renforcer les contrôles et la vidéosurveillance dans les bus. Le réseau CITALIS à La Réunion a connu des mouvements sociaux pour des motifs similaires, à la fin des années 2000. A Nouméa, où l'insécurité sur le réseau a été identifiée comme l'un des principaux freins au report modal, plusieurs mesures ont été mises en place : étude transversale sur l'insécurité, doublement du nombre de contrôleurs sur le suburbain, équipement des véhicules en caméras et en pédales d'urgence, sécurisation de la recette (réduction du volume d'argent

à bord). En Guadeloupe et en Guyane, le SMTPCSM et la CACL ont dû engager des médiateurs pour lutter contre les dégradations et le harcèlement entre élèves. En Guyane, la convention passée entre l'EPCI et les forces de l'ordre garantit des interventions rapides sur le réseau. Le conventionnement entre les AOT et les forces de l'ordre, également à l'œuvre en Guadeloupe, à l'initiative du SMTPCSM, tend à se généraliser dans l'Hexagone et dans les Outre-mer.

Plusieurs AOT enquêtées présentent la billettique comme un outil de contrôle et de lutte contre l'insécurité dans les transports ; elle renseigne les autorités sur le profil des voyageurs, sur les problématiques rencontrées dans certains secteurs, à certains arrêts, et permettra, avec les formules d'abonnement et sans contact, de réduire la circulation d'argent en espèces dans les transports publics. La plupart des bus sont désormais équipés de portillons de sécurité et de moyens de communication et de suivi GPS en temps réel et bénéficient de contrôles terrain périodiques.

## **14- Développer l'éducation aux transports collectifs**

L'éducation aux transports collectifs, différente de l'éducation à la sécurité routière, doit commencer dès le plus jeune âge, à l'école. Elle permet de socialiser les enfants, d'éduquer à la mixité dans les transports publics, d'apprendre les règles civiques et le respect des agents et des matériels.

Notons ici l'initiative originale du SMTU du Grand Nouméa qui a produit un film expliquant comment se comporter dans les bus, ainsi qu'un guide pédagogique sous forme de bande dessinée. L'objectif affiché de l'AOM est de susciter le report modal en éduquant la population.

Les sorties scolaires en transports collectifs doivent concourir à ces objectifs pédagogiques. C'est également par le biais de l'école que des objectifs d'appropriation culturelle et identitaire des transports publics peuvent être atteints. C'est enfin le lieu d'apprentissage (pédibus, vélibus).

### **3.3. Transport et protection de l'environnement**

#### *3.3.1. Accélérer la transition énergétique dans le secteur des transports*



Vélos solaires  
et vélo taxis



## **15- Expérimenter des transports collectifs alimentés par des EnR**

Par leurs multiples potentiels, les Outre-mer sont des champs d'application privilégiés de la transition énergétique en France : certains territoires sont déjà labellisés « énergie positive ».

Par ailleurs, les transports représentent le principal poste de consommation énergétique dans les territoires non interconnectés.

Dans ce contexte, il est préconisé que soient expérimentés des dispositifs de transport terrestre et maritime alimentés par des énergies nouvelles renouvelables : bus solaires, bateaux solaires,...

Toutefois, en l'état actuel des avancées technologiques, ces matériels ne permettent pas de répondre à l'ensemble des besoins des réseaux. Face à ce constat, des efforts sont conduits, par exemple en Guadeloupe, pour améliorer le bilan énergétique du futur tram, en équipant, suite à une convention avec le syndicat d'électricité SYMEG et sa SEM Energie, les arrêts et le centres de maintenance en panneaux photovoltaïques. Toutes les solutions visant la récupération d'énergie sont envisagées par l'AOT du tram.

Par ailleurs, il convient de noter que la transition énergétique dans les transports publics s'effectuera au rythme du renouvellement des marchés. Par exemple, pour la CANGT, les clauses environnementales ne pourront être intégrées qu'aux futures commandes qui seront passées en 2018.

## **16- Développer des matériels propres et adaptés à chaque territoire**

Si l'alimentation exclusive par EnR n'est pas toujours possible ou souhaitable, certains territoires optent pour des matériels hybrides. Ainsi, le BHNS la Martinique sera hybride, car cette formule se révèle peu polluante et adaptée aux contraintes réglementaires et topographiques du territoire ; il consomme 20 à 25% moins, occasionne moins de rejet de gaz d'échappement et fonctionne plus silencieusement qu'un bus classique.

Toutefois, face aux coûts dissuasifs de ces matériels et de leurs équipements (ex : batteries), les AOT qui avaient envisagé de passer à l'hybride ont fait machine arrière et se sont rabattus sur des bus thermiques conformes aux normes Euro 6, offrant des bilans carbone équivalents. C'est le cas du SMTU du Grand Nouméa qui, après avoir lancé un appel d'offres qui s'est révélé infructueux (à cause des pentes), s'est rabattu sur 22 véhicules Diesel Euro6 de 18 mètres. C'est également le cas du SMTPCSM en Guadeloupe qui, sur la base du retour d'expériences de la Guyane et de la Martinique, a opté pour l'acquisition de 50 bus Euro6.

Ces matériels plus propres ne sont pas, dans tous les cas, en phase avec les réalités du territoire ; l'observation et les retours d'expérience sur le fonctionnement des transports urbains et inter-urbains à La Réunion ont révélé des incompatibilités ou des difficultés de conduite, du fait de la largeur ou de la topographie des voies. De même, l'agglomération centre de la Guadeloupe a engagé une réflexion sur le dimensionnement de son tram, en privilégiant l'option d'un tram compact (24m), sur le modèle de ceux en service à Aubagne ou à Clermont-Ferrand, plutôt que le modèle standard jugé surdimensionné. Si l'argument des gains liés à l'acquisition de matériels standards au sein de groupement d'achat peut s'entendre, il est fragilisé par le calcul des coûts d'exploitation plus favorables des matériels sur mesure.

### *3.3.2. Susciter l'exemplarité environnementale des transports collectifs*

## **17- Améliorer le bilan carbone des AOT et de leurs opérateurs**

Les études environnementales et les études d'impact font désormais partie des étapes classiques de déploiement des réseaux de transport. Les AOT et leurs exploitants doivent justifier d'une exemplarité environnementale dans l'exploitation des réseaux, mais aussi dans la gestion interne de leurs organisations. Les bilans carbone sont partie intégrante de l'arsenal des stratégies de responsabilité environnementale et sociale (RSE) des entreprises de transport.

Ces considérations revêtent une importance particulière dans les Outre-mer, territoires en première ligne face au changement climatique et où se concentre 80% de la biodiversité européenne.



Bus électrique Karu'lis Guadeloupe

## 18- Développer les modes doux

Bien évidemment, le développement des circulations douces figure à l'agenda des AOT ultramarines. A titre indicatif, en 2015, Cap Excellence a lancé un projet appelé « la promenade verte et bleue » qui doit favoriser le retour à des modes de circulation plus doux comme la marche ou le vélo, à travers des cheminements et des corridors dédiés.

La Réunion a adopté un plan régional vélo, après un an et demi de concertation, adossé à un réseau armature de 22 tronçons et 210 km. En Guyane, au sein de la CACL, le vélo représente 4% de la part modale. En Guadeloupe, a été conduite en 2014 une étude sur le développement de l'usage du vélo. Le SMTPCSM a analysé la possibilité de développer le vélo en livre service (VLS) sur son territoire. Les benchmarks analysés à l'échelle nationale et européenne ont révélé l'intérêt de constituer des voies réservées aux abords des principales agglomérations, mais aussi qui traversent les territoires régionaux ou nationaux. Le SMTU du Grand Nouméa développera dans les prochains mois une réflexion sur les pistes cyclables. Devenue une référence en Europe, l'autoroute pour vélos de Londres s'étend sur 30 km et traverse la capitale d'Est en Ouest, pour un coût de 217 M€.

Elle reprend le modèle de celle réalisée en 2012 dans l'agglomération de Copenhague qui possède, elle, un linéaire de 22 km. A plus grande échelle, l'initiative « La Loire à vélo d'Angers à Nantes » s'intègre à l'Eurovélo 6 qui relie en continu les 1 300 km qui sépare Bâle de l'Atlantique. Il est à parier que des projets structurants de cette nature trouveraient leur public dans les Outre-mer où la pratique loisir du vélo est déjà développée chez les résidents et les touristes.

La part modale de la marche est de 13% pour l'île de La Réunion, 15% au sein de la CACEM, 22% dans le périmètre du SMTPCSM. Elle est beaucoup plus élevée dans les petits territoires où les taux de motorisation sont faibles, comme les îles du sud (41% à Terre-de-Haut, 30% à la Désirade, 38% à Terre-de-Bas pour le domicile-travail), mais aussi dans les villes-centres (23% à Pointe-à-Pitre, 17% à Basse-Terre) de la Guadeloupe. A contrario, elle semble plus faible dans les territoires plus étendus comme en Guyane (5% sur le territoire de la CACL). La marche est favorisée par la piétonisation périodique ou permanente de certaines voies et est encouragée en tant qu'activité physique favorisant la santé.

Aujourd'hui, ces modes actifs (vélo, marche) sont accessibles à un public plus large, car bénéficiant d'apports technologiques (gyropodes, vélos et trottinettes électriques) qui peuvent profiter à des personnes en mauvaise condition physique ou qui peuvent aider à faire face à des difficultés topographiques.

## **19- Encourager le pédibus et le vélibus comme transports scolaires alternatifs**

Le pédibus et le vélibus sont des applications concrètes du développement des modes doux dans le transport scolaire. Ces formules peuvent être déclinées, en fonction des distances à parcourir et du niveau de sécurisation des trajets. Elles peuvent être adaptées aux références culturelles des territoires (la formule « car à pattes » est parlante aux Antilles) et être conjuguées à des activités pédagogiques ou ludiques. Elles seraient facilitées par le relatif respect des cartes scolaires dans ces territoires qui se traduisent par des « trajets de cabotage » pour les opérateurs, dans des matériels souvent surdimensionnés, parfois obsolètes, et pour des bilans d'opérations généralement déficitaires et supportées par les pouvoirs publics.

### **3.4. Transport et développement culturel**

#### *3.4.1. Modifier les pratiques et les représentations sur le transport*

Les mentalités et les habitudes en matière de mobilité ont la vie dure ; l'attachement que manifestent les ultramarins à leur automobile constitue la principale entrave au report modal. L'image négative dont jouissent les transports collectifs dans certains de ces territoires en représente une autre.

## **20- Inventorier et encourager les pratiques culturelles liées au transport dans les Outre-mer**

Les transports collectifs d'antan étaient générateurs de lien social ; en Guadeloupe, les facilités de paiement accordées aux usagers, les repas que ces derniers demandaient aux chauffeurs d'apporter à leurs enfants, la mobilité professionnelle offerte aux « aides de car » à qui l'employeur payait le permis de conduire pour accéder au poste de chauffeur, les détours faits pour déposer les passagers à besoins spécifiques (PBS) jusqu'à leur domicile,... En somme le transport à la demande avant l'heure... Certains nostalgiques déplorent que ces arrangements sociaux aient été balayés d'un revers de main, sous couvert de modernisation.

## **21- Encourager le co-voiturage et l'auto-partage**

Dans l'agglomération centre de la Martinique, l'on dénombre 1,43 personne par véhicule (pour des déplacements moyens de 21 km et 67 mn par jour), ce qui montre la faible pratique du covoiturage.

A La Réunion, le schéma région du covoiturage prévoit la mise à disposition de 700 places de stationnement réservées (400 réalisées à ce jour) aux covoitureurs, avec une signalétique dédiée dans le sens des hubs. Un appel à projets a été lancé en collaboration avec l'ADEME pour aider les communes qui souhaitent en accueillir davantage. Toutefois, la pratique s'accommode mal de l'offre officielle et privilégiée, ici comme ailleurs, les parkings des centres commerciaux ou résidentiels. Le schéma prévoit les infrastructures, la promotion et les applications numériques adaptées. Les tentatives de structuration du covoiturage à La Réunion – et cela est vrai dans la plupart des autres territoires ultramarins – doivent



composer avec des trajets nettement plus courts que ceux effectués par les covoitureurs hexagonaux. Des financements supplémentaires pourraient être mobilisés auprès de l'AFD et/ou de la CDC. En Martinique et en Guadeloupe, un site internet dédié au covoiturage tente de faire décoller la pratique, mais l'analyse des offres révèle que cela demeure encore embryonnaire. De manière générale, le covoiturage correspond à une pratique ancienne, non organisée et donc limitée.

Il est suggéré de davantage utiliser, dans les Outre-mer, les Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) dont l'objectif est d'augmenter le covoiturage pour les entreprises. Les expériences de couplage des PDU, PLD et PDIE dans l'Hexagone ont donné des résultats positifs et gagneraient à être expérimentées dans les Outre-mer.

## **22- Déployer une offre adaptée de TC pour les grandes manifestations**



Les AOT proposent des offres spéciales de transport collectif pour les grandes manifestations ; c'est le cas, avec Cap Excellence, pour le carnaval pour lequel des navettes spéciales, des parkings relais sont mobilisés, parfois en dehors du périmètre d'intervention de l'EPCI, pour faciliter les flux entrants et sortants ; pas loin de 10 000 personnes, soit environ 10% du public présent, sont ainsi transportées gratuitement en bus pour la parade du Dimanche Gras à Pointe-à-Pitre !

Mis en œuvre en Martinique également durant le tour des yoles, ces dispositifs exceptionnels représentent une

occasion, contrainte il est vrai, pour les automobilistes d'expérimenter les transports collectifs. Si ces initiatives ne conduisent pour l'instant que rarement à un report modal dans la durée, elles ont le mérite de diffuser une image positive des TC – et de tordre le cou à certaines idées reçues – auprès des non-utilisateurs.

### *3.4.2. Considérer le transport comme partie intégrante du patrimoine et de l'identité des territoires*

## **23- Requalifier les infrastructures et matériels de transport désaffectés**

Les Outre-mer sont riches d'un patrimoine matériel et immatériel en lien avec le transport, malheureusement souvent méconnu.

L'on salue à raison l'engagement pionnier des entrepreneurs de transport dans le développement des déplacements domestiques dans les îles et en Guyane.

Mais l'on occulte parfois le passé ferroviaire de ces territoires qui ont connu des linéaires de rail relativement importants et des gares de marchandises et de passagers parfois imposantes pour de petits territoires ; citons ici l'ancienne gare ferroviaire de Saint-Laurent-du –Maroni en Guyane ou celle de Saint-Pierre à La Réunion. La première est aujourd'hui en friche, aux prises avec une végétation envahissante, la seconde est aujourd'hui requalifiée en établissement commercial. Comme évoqué précédemment, l'on observe également une tendance à la reconversion des trains en des équipements touristiques, notamment en Guadeloupe et à La Réunion. Enfin, notons que le BHNS du Grand Nouméa suivra le tracé du petit train de la Nouvelle Calédonie.

Souvent portées par des associations actives dans le champ du patrimoine, ces initiatives de valorisation par la requalification sont centrales pour redonner de l'épaisseur à l'histoire des transports et aux rapports que les populations entretiennent avec la mobilité sur leur territoire.

## **24- Favoriser les expressions artistiques locales dans les stations et les matériels**

L'habillage (pelliculage) des transports collectifs doit être, comme partout, un élément identitaire. Les expressions artistiques locales doivent être encouragées sur ces supports. Ces réalisations vont modifier la donne culturelle dans les Outre-mer et contribuer à l'attractivité des réseaux de transport. Leur impact doit être évalué en ce sens. Ainsi, la charte graphique unique choisie pour le réseau du Grand Nouméa valorise la culture mélanésienne dans ces différents supports.

### **3.5. Transport et aménagement du territoire**

#### *3.5.1. Appréhender la continuité territoriale dans toutes ses dimensions*

La continuité territoriale est aujourd'hui appréhendée quasi-exclusivement sous l'angle des liaisons entre les Outre-mer et l'Hexagone. Les dispositifs mis en place pour garantir cette continuité, tels LADOM, n'en ont qu'une vision unidirectionnelle, comme si tous les ultramarins n'aspiraient qu'à se rendre à Paris et niant ainsi les autres ruptures de continuité qui affectent les DROM et les COM.

## **25- Traiter la continuité territoriale à l'aune des déplacements inter-régionaux**

A la fin des années 2000, la rupture de la liaison aérienne Antilles-Guyane par Air Caraïbes a renforcé l'enclavement de ce dernier territoire et laissé Air France en situation de monopole sur ce trajet (avec les incidences tarifaires que ces situations génèrent).

La liaison Guadeloupe-Martinique, assurée principalement par Air Caraïbes et Air Antilles, est très fréquentée, notamment par les milieux d'affaires, coutumiers d'allers-retours dans la journée. De même, la connexion aérienne Saint-Martin/Guadeloupe fonctionne très bien, avec toujours aux manettes ces deux opérateurs régionaux.

En dépit du jeu de la concurrence, le passager n'a aucune garantie que ces tarifs, qui ne sont pas encore accessibles pour tous, demeureront dans des proportions « raisonnables » à l'avenir.

Ne faudrait-il pas astreindre les opérateurs qui desservent ces lignes aériennes régionales à des obligations de service public ? Il semble que la loi relative à l'égalité réelle des Outre-mer ouvre de nouvelles perspectives pour cette problématique inter-régionale.

## **26- Prendre en compte la continuité territoriale au sein des archipels**

Trois des huit territoires ultramarins étudiés dans le présent mémorandum sont des archipels : la Guadeloupe, Mayotte et la Polynésie.

La continuité territoriale interne à ces archipels ne bénéficie pas du soutien de l'Etat, comme c'est le cas par exemple pour la Corse.

A Mayotte, les déplacements entre la Grande-Terre et Petite-Terre sont effectués par des barges et des amphidromes transportant des passagers et des marchandises. Le Département subventionne fortement cette activité commerciale indispensable au bon fonctionnement de l'archipel (l'aéroport est situé sur Petite-Terre) et exploitée par son Service des Transports Maritimes.

En Guadeloupe, les rotations maritimes avec les îles du Sud (Marie-Galante, Les Saintes et la Désirade)



bénéficie du soutien de la collectivité régionale, mais s'exerce sur des temporalités réduites.

En Polynésie, l'archipel des archipels, étendu sur une surface équivalente à celle de l'Europe, cette question de la continuité territoriale interne prend des proportions vertigineuses, mais appelle dans tous les cas des réponses hors des sentiers battus.

La politique de soutien à la continuité territoriale interne à la Polynésie et aux autres archipels ultramarins devra s'appuyer sur un axe principal, sur une colonne vertébrale, connecté(e) à des axes secondaires, via une intermodalité adaptée.

Des mesures spécifiques devront être mises en

œuvre pour favoriser la mobilité des publics prioritaires (ménages défavorisés, étudiants, personnes malades,...).

On pourrait également imaginer, en s'inspirant du modèle mis en place dans la stratégie nationale de désamiantage, le fléchage de crédits pour soutenir l'innovation technique des liaisons aériennes et maritimes au sein de ces archipels.

## 27- Prendre en compte la situation des zones très enclavées

La problématique d'enclavement de la plupart des 67 îles habitées sur les 116 qui composent la Polynésie française n'est pas sans rappeler ce que vivent les populations de l'Ouest guyanais dans des communes comme Maripasoula (la plus grande de France), Papaïchton, Grand-Santi ou Saul ; l'océan est ici vert, mais l'isolement est le même. Les besoins énergétiques de ces localités qui connaissent une forte croissance démographique sont assurés par des dispositifs autonomes et l'essentiel des échanges avec le reste de la Guyane et avec le Surinam voisin s'effectuent par voies aériennes ou fluviales. Le développement de la mobilité fluviale devra s'appuyer sur le savoir-faire des populations locales, garantir à ces dernières des droits en termes de formation et de retraite, mais aussi exiger des obligations de service public.

La continuité territoriale doit trouver à s'appliquer, de façon certainement différente mais pour des résultats équivalents, dans ces contrées de la République également.

Cumulant les contraintes des archipels et des territoires comportant des zones encore très enclavées, la Nouvelle-Calédonie est typique de cette situation de double, si ce n'est de triple, insularité ; il y manque toujours des chaînons de déplacement pour la desserte des territoires les plus reculés et de leur population.

Dans cet archipel, ce sont les collectivités locales qui assurent la garantie de la continuité territoriale, comme pour les Îles Loyautés. Elles travaillent actuellement à l'élaboration d'un schéma global de transport à l'échelle du pays.



## **28- Systématiser les contrats d'axe**

Aujourd'hui, la conception des réseaux procède d'une analyse des besoins des territoires et d'une volonté de desservir de manière optimale les principaux pôles générateurs de trafic. Ainsi, à titre d'exemple, le tracé du BNHS du Grand Nouméa dessert les principaux pôles de l'agglomération (Médipôle, futur lycée, centres urbains,...). De même, en Guadeloupe, la CANGT prévoit la constitution d'une offre de transport dédié pour chaque zone d'activités économiques (ZAE) créée. Le projet de monorail à La Réunion est connecté à l'aéroport, l'université et la technopole. A la Martinique, à l'occasion du déménagement de l'hôpital du Lamentin à Vulcin, une mini-gare a été aménagée à l'intérieur de l'établissement, proposant des rotations de 5h30 à 20h ; cela a permis d'économiser une trentaine de places de parkings. Suite au succès de cette initiative, le CHUM a sollicité la CACEM en ce sens. Le projet de tram de la Guadeloupe intègre une station devant ou dans le futur CHU.

Cette démarche, qui place la mobilité au centre des stratégies d'urbanisme et d'aménagement, trouve son équivalent dans le monde anglo-saxon avec les principes du transport-oriented development (TOD). Elle est formalisée, dans certains cas en France (ex : Grenoble, Toulouse,...) dans une charte urbanisme-transport dont l'instrument opérationnel est le contrat d'axe. Elaborés à l'échelle des agglomérations, ces documents contractuels visent à coupler les investissements de transport public et la programmation urbaine dans le cadre de zones d'intensification urbaine (mobilité, logements, équipements...). C'est le principe même du « façade à façade » d'aménagement urbain des lignes de tram. Les contrats d'axe favorisent ainsi la mise en cohérence des outils de planification (PDU, PLH, SCOT,...).

## **29- Encourager les PLD dans les villes capitales**

Le Plan Local de Déplacements (PLD) est une déclinaison locale et non réglementaire du PDU. Il a pour objet d'orienter l'action de la commune sur le système de déplacements dans un objectif général de développement durable.

L'adoption de PLD dans les villes capitales d'Outre-mer semble judicieux dans la mesure où cette déclinaison communale de la stratégie de déplacements est justifiée au regard des flux et des charges de centralité hors normes auxquels elles sont confrontés.

## **30- Développer le transport à la demande dans les zones rurales**

Les problématiques des zones rurales sont spécifiques, en termes d'aménagement, de composition sociale et, par ricochet, de mobilité. L'exemple du Nord Grande-Terre, en Guadeloupe, est à ce titre emblématique. La densité plus faible limite le nombre de rotations ; pour exemple, les prévisions de trafic des deux nouvelles lignes urbaines du Nord-Grande-terre tablent sur 1 200 passagers / mois (transportés en 3 ou 4 rotations quotidiennes maximales). Dans ces territoires, l'un des objectifs principaux est de développer la qualité et la flexibilité du transport à la demande pour les derniers kilomètres. Au final, les AOT doivent offrir des kilométrages importants pour transporter peu de passagers.

## **31- Accorder une attention particulière au périurbain**

La prise en compte de la périurbanité (voire de la rurbanité) constitue l'une des priorités des politiques d'aménagement et de mobilité à l'échelle nationale ; il s'agit, pour schématiser, de proposer aux « commutateurs », toujours plus nombreux et plus éloignés des centres, des activités et des équipements sur leur lieu de vie, mais aussi des solutions innovantes en termes de déplacements.

Il s'agit également d'une priorité dans les Outre-mer, au regard des phénomènes d'étalement urbain à

l'œuvre dans ces territoires qui, conjugués avec l'existence de pôles d'emplois concentrés, accentuent l'encombrement des voies de circulation.

La prise en compte de ces flux, souvent sur des espaces qui dépassent le périmètre des AOT centrales, constitue un enjeu majeur de mobilité Outre-mer ; à titre indicatif, le SRIT de la Guadeloupe prévoit que les routes des Grands-Fonds de la Grande-Terre en Guadeloupe, qui permettent aujourd'hui d'éviter l'essentiel des embouteillages, seront aussi congestionnées à l'horizon 2030 que le sont les routes nationales actuellement. Les solutions qui seront proposées devront limiter les déplacements automobiles, éviter de rajouter de la route à route, des déviations ou des carrefours, mais être traitées en amont par les transports publics et de formules alternatives à la voiture particulière.

### **3.6. Transport et bonne gouvernance**

#### *3.6.1. Améliorer le pilotage des politiques de transport*

### **32- Créer un observatoire de la mobilité durable Outre-mer**

Les Observatoires régionaux des Transports (ORT) produisent des informations sur les systèmes de transport de leur territoire. Notre enquête liminaire nous a permis d'identifier deux observatoires Outre-mer dont un véritablement actif, l'O2TM (observatoire territorial des transports de Martinique). Les enjeux de la mobilité durable Outre-mer requièrent des moyens d'observation plus ambitieux et plus dynamiques.

### **33- Généraliser les habilitations législatives dans le domaine des transports**

La Martinique expérimente une habilitation législative pour le transport de passager et de marchandises, accordée en 2013 et prorogée en 2015.

Cette capacité dévolue, sur une période et dans un champ circonscrits, aux DROM (à l'exception de La Réunion) d'édicter des règles locales a été expérimentée par la Région Guadeloupe dans le champ de l'énergie.

Elle semble justifiée au regard de l'identités des territoires, de leurs réseaux de transport et de leurs problématiques de mobilité.

### **34- Privilégier les AOM uniques dans les Outre-mer**

Cette mesure figurait parmi les préconisations des Etats Généraux de l'Outre-mer. C'est une proposition formulée lors de la récente présentation du SRIT de la Guadeloupe. C'est déjà une réalité en Polynésie française (en qualité de collectivité territoriale d'Outre-mer) et en Martinique (dans le cadre de l'habilitation législative). Dans ce dernier territoire, ont coexisté un temps 16 AOT sur 1 100 km<sup>2</sup>. Dans d'autres territoires, des syndicats mixtes de transport (Guadeloupe, La Réunion, Nouvelle-Calédonie...) jouent déjà un rôle de mutualisation. A terme, les 5 AOT compétentes sur les 2 250 km<sup>2</sup> du territoire réunionnais auraient vocation à évoluer en une seule structure. A Mayotte, l'on dénombre uniquement deux AOT : le Département et la CADEMA. En Guyane, il est envisagé la création d'une SEM opérationnelle, à l'horizon 2021, pour exploiter le réseau de la CACL.

Pour autant, les acteurs conservent une vision cloisonnée des lignes inter-urbaines et urbaines alors que les orientations réglementaires, stratégiques et opérationnelles vont dans le sens de réseaux intégrés, interconnectés et interopérables. A l'échelle internationale, le modèle certainement le plus abouti de cette philosophie se trouve dans le Grand Londres.

Cette proposition d'AOT unique, symbolisée en France par le STIF (désormais dénommé Île de France Mobilités) pour l'Île-de-France, semble rencontrer un écho positif Outre-mer.

Les territoires périphériques expriment toutefois la crainte d'être phagocytés, de nouveau relégués, et la volonté de construire leur propre réseau. L'autorité unique est perçue positivement si elle permet de maintenir des lignes y compris dans les zones déficitaires. Elle permettrait de hisser tous les réseaux du territoire au même niveau de service.

Pour autant, de manière générale, les AOT enquêtées lors de cet exercice reconnaissent la rationalité et l'efficacité de cette préconisation ; l'un des avantages de cette formule est qu'elle annule les temps de latence ou d'inertie liés aux changements de compétences ; elle règle également les zones d'incertitude, notamment le flou sur la gestion des gares induit par la loi NOTRÉ.

Cette unification de la compétence transport est également guidée par un souci d'efficacité budgétaire, dans un contexte de baisse de dotation.

Certains préconisent jusqu'à la fusion des AOT et des concessionnaires routiers (ex : Syndicat Mixte Routes de Guadeloupe). En Nouvelle-Calédonie, le SMTU, qui réunit la province Sud, et les communes de Dumbéa, du Mont-Dore, de Nouméa, de Païta, intervient sur 75% du territoire et dessert 80% de la population. Le gouvernement a formulé une demande d'adhésion au Syndicat, mais cette dernière n'est pas encore effective. Dans ce territoire particulier, caractérisé par une provincialisation des compétences, la question d'une AOT ou AOM unique pose celle de la recentralisation des pouvoirs et au-delà celle plus globale de la gouvernance de la Nouvelle-Calédonie.

### **35- Privilégier les entreprises locales pour l'exploitation des réseaux**

Les écosystèmes locaux des transports impliquent un nombre conséquent d'acteurs, essentiellement des PME et des TPE, moins bien structurées et moins outillées que la concurrence hexagonale pour mettre en place les processus des transports.

Dans certains territoires, ce sont les grands opérateurs nationaux qui exploitent les réseaux ; à La Réunion, Transdev est en situation de quasi-monopole. A la Martinique, Transdev est associée à la CFTU pour l'exploitation du réseau de la CACEM.

Dans d'autres territoires, ce sont des groupements d'entreprises locales qui sont les délégataires ; en Guadeloupe, la STAC (ex-STAP) est née de la fusion de 3 entreprises locales et exploite le réseau Karulis. Dans certaines situations, comme pour le transport fluvial en Guyane, l'intervention d'opérateurs extérieurs au territoire n'est tout simplement pas envisageable (monopole des bushinengués).

En Nouvelle-Calédonie, signe de l'importance que l'AOT accorde à la préférence locale, un GIE regroupe 93 entreprises locales pour le transport urbain. Parallèlement, il a été créé une SA associant à 75% une SEM d'aménagement et à 25 % Transdev.

Nous formulons le postulat que les opérateurs locaux offrent davantage de garantie en termes de pérennisation de l'exploitation et de développement de compétences et d'emplois locaux. Cette préférence locale s'inscrit également dans un continuum historique et constitue, à ce titre, une mesure qui impacte la gouvernance, le développement économique, mais aussi la cohésion sociale.

#### *3.6.2. Financer les politiques de transport Outre-mer*

Il est préconisé d'inscrire les financements relatifs au transport dans une logique de projet (financements croisés) plutôt que de guichet (financements dédiés). Pour autant, il semble qu'il faille optimiser certains leviers financiers à la disposition des AOT.

Ces préconisations d'ordre financier ne doivent pas occulter la diversité des situations ultramarines.

### **36- Alléger les coûts des frais d'approche pour les AOT**

Pour l'achat des abris de bus de la CANGT, les frais d'approche et d'importation ont doublé le coût de revient. De même, lors de l'acquisition de ses 35 bus accessibles, le SMTPCSM a dû s'acquitter de

plus d'1 M€ en frais d'approche (y compris l'octroi de mer) et a estimé que ce manque à gagner aurait pu être investi dans un projet pilote de vélos en libre service (VLS). En Martinique, la CACEM s'est heurté à cette problématique de frais d'approche rédhitoires lors de l'acquisition du matériel de son réseau.

Les AOT préconisent (et certaines sont déjà inscrites dans cette logique) la constitution de groupements d'achat pour réduire les frais d'approche.

Développées ci-après au point n°39, les propositions d'abattements spécifiques des taxes s'appliquant au transport (Octroi de Mer, TVA,...) visent le même objectif d'allègement des frais d'approche pour les AOT.

### **37- Rendre l'exploitation des réseaux éligible aux financements publics : les aides au fonctionnement**

Aujourd'hui, dans le secteur des transports, seules les opérations d'investissement sont éligibles aux financements publics ; le fonctionnement, qui génère des surcoûts importants dans les Outre-mer, n'est pas pris en compte dans les maquettes financières.

Si elles assument leurs responsabilités dans la négociation des contrats avec les délégataires de transport, les collectivités ultramarines se heurtent à des défis spécifiques dans la gestion de leurs réseaux de transport. Les difficultés que rencontrent les AOT pour compenser les pertes d'exploitation et les lourdes charges dont elles doivent s'acquitter plombent les finances locales ; à titre d'exemple, la service maritime de passagers entre la Grande-Terre et Petite-Terre à Mayotte est déficitaire chaque année de 10M€. Le dispositif de transport scolaire sur ce même territoire coûte annuellement 25 M€ à la collectivité et génère dix fois moins de recettes.

### **38- Permettre aux AOT ultramarines d'émarger au droit commun européen**

L'Union européenne est un contributeur financier important pour les projets de mobilité durable dans les Outre-mer. A titre d'exemple, le FEDER a financé le TCSP de l'agglomération de Fort-de-France à hauteur de 60 M€, soit 15% de l'enveloppe totale de la programmation 2017-2013.

On observe toutefois un manque d'information et de formation des agents des collectivités territoriales et de leurs établissements publics sur les fonds européens. Le rôle des institutions européennes est bien identifié, mais mériterait d'être mieux explicité, avec la mise en place de rencontres plus fréquentes à ce sujet en dehors des échéances fixées pour le suivi d'un projet financé par l'UE. Dans cette optique, les forums RUP pourraient intégrer plus fortement la question de la mobilité à leur agenda.

On observe également des hésitations récurrentes sur la désignation des porteurs de projets (territoire d'implantation, AO compétente, co-financeurs majeurs,...) devant solliciter ces fonds.

Il en ressort des retards dans la conduite des projets, parfois même des questionnements sur leur faisabilité et du maintien de leur programmation.

Le GIP qui a été mis en place à La Réunion pour la gestion des fonds européens constitue un exemple dont s'est inspirée la Martinique et qui gagnerait à être diffusé dans les Outre-mer. La Réunion n'a pas connu de dégagements d'office et travaille déjà sur la prochaine programmation. Le benchmark réunionnais souligne la nécessité de disposer de schémas directeurs (SRIT, PRU, schéma régional du co-voiturage,...), partagés et évalués, pour accéder durablement à des financements.

Si les fonds structurels sont relativement bien maîtrisés, les circuits européens de financement de droit commun, l'identification des relais institutionnels des Outre-mer à Bruxelles le sont nettement moins. Le paradoxe pour les RUP est que les fonds structurels de rattrapage sont amenés à se réduire, alors que la porte du droit commun européen ne leur est pas ouverte.



Il apparaît que les fonds européens affectés à la politique du transport dans le cadre du Programme Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) sont pour la plupart fléchés et financent exclusivement les projets inscrits dans le cadre de corridors de mobilité à l'échelle de l'Europe continentale ; dans cette optique, les Outre-mer étant des territoires non interconnectés, ils ne peuvent élargir à ce programme. En l'état actuel des dispositifs, seul le FEDER programmé dans les régions peut financer les projets de transport et de développement urbain dans ces territoires. Il serait pourtant opportun de réserver une enveloppe aux RUP au sein du financement du réseau de transport européen.

### **39- Exonérer les AOT d'octroi de mer**

Parmi les pistes proposées mais controversées pour diversifier les sources de financement des AOT figure l'exonération d'octroi de mer. L'impact exact de cette mesure devra être déterminé au préalable car il s'agit de ne pas priver ce faisant les collectivités locales de ressources vitales pour leur fonctionnement. Mais le signal qui serait envoyé et qui pourrait s'appliquer aux autres taxes qui s'appliquent au transport serait que les infrastructures et les matériels de transport constituent des biens de première ou de haute nécessité pour lesquels doivent s'appliquer une fiscalité dérogatoire.

### **40- Adapter le versement transport aux caractéristiques de chaque territoire**

La plupart des AOT ultramarines perçoivent le versement transport. A titre indicatif, cet impôt représente annuellement 27 M€, soit la moitié du budget de la CACEM.

L'on observe que le taux de VT augmente parallèlement à la montée en gamme des transports publics ; en Guyane, par exemple, le taux du VT doit augmenter de 1,05% à 1,8% à l'horizon 2020, date prévue de lancement du BNHS.

La loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016 a élevé le seuil d'assujettissement au versement transport à la charge des employeurs, publics ou privés, à au moins 11 salariés alors qu'il s'appliquait précédemment aux employeurs de plus de 9 salariés. Cette réduction de l'assiette du VT, justifiée dans le cadre des politiques d'emploi et de lutte contre le chômage, a généré un manque à gagner pour les AOT (évalué par l'Etat à environ 80 millions d'euro). Cette modification législative illustre surtout, selon nous, le fait que cet impôt peut être adaptée à la réalité des tissus économiques et des enjeux de mobilité des territoires sur lesquels il s'applique.

Sans préjuger de l'impact économique réel, les différences constatées dans les Outre-mer sur ces points justifient que soit posée la gestion de l'adaptation locale du VT.

Il convient de noter que les AOT interrogées estiment que ce système de VT à la carte serait difficile à mettre en œuvre et aurait un effet négatif sur l'activité économique. Elles assument également le fait que toute augmentation du VT doit être assortie de nouveaux services proposés aux entreprises. Les avis convergent sur le fait qu'il s'agit là d'un outil à manier avec prudence.



### **41- Faire participer la voiture particulière au financement des transports collectifs**

Bien que le taux de motorisation soit plus faible dans les Outre-mer que dans l'Hexagone, le nombre d'automobiles en circulation (1 voiture particulière pour 2 habitants aux Antilles) dans ces territoires exigus génèrent un sentiment d'omniprésence et des effets réels d'engorgements de plus en plus fréquents et de plus en plus étendus.

Dans ce contexte, des voix se font entendre pour que « la voiture particulière contribue au financement des transports collectifs » ; plusieurs propositions ont été émises en ce sens : le fléchage vers les AOT des contraventions levées localement et du forfait post-stationnement (créé de la réforme du stationnement payant sur voie), la retour de la vignette automobile, l'instauration d'une redevance automobile (similaire à la redevance télé ou à la taxe sur les ordures ménagères), voire l'augmentation du coût de la carte grise ou l'application de la tant débattue écotaxe.

En Nouvelle-Calédonie, le financement des transports publics incombe en théorie aux collectivités locales. Ces dernières n'ayant pas les moyens, ce sont, au final, les usagers qui financent leur réseau à hauteur de 40%. 25% supplémentaires sont apportés par une taxe, mise en place dans une logique d'éco-fiscalité sur le principe pollueurs-payeurs, sur le litre d'essence et de gasoil.

Plusieurs voix se font toutefois entendre pour éviter de céder à la tentation du « matraquage fiscal » des ménages et des entreprises dans des territoires en proie à d'importantes difficultés structurelles ; il est ainsi rappelé que 84% de la population mahoraise vit en dessous du seuil de pauvreté.

### 3.6.3. Garantir la qualité du service public de transport

## 42- Publier chaque année l'évaluation des politiques de transport Outre-mer

Les EPCI doivent obligatoirement présenter un rapport annuel aux communes sur l'exercice des compétences exercées. Pour autant, lorsqu'elle est réalisée, l'évaluation de l'exercice de la compétence transport par les communautés d'agglomération et les autres AOT d'Outre-mer n'est que rarement publicisée.

Pourtant, l'un des enjeux de la bonne gouvernance est que les AOT rendent compte de l'exercice de la compétence. Ces dernières devraient s'engager sur des dispositifs d'évaluation et d'information réguliers, autour des principaux critères du service public : continuité, égalité et mutabilité / adaptabilité. A l'article 5 de la loi sur l'égalité réelle du 28 février 2017, le Gouvernement prévoit de remettre « au Parlement, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport présentant la situation des populations d'Outre-mer par rapport à celles de l'hexagone ainsi que les moyens nécessaires pour leur garantir l'effectivité des mêmes droits dans les domaines des transports et des déplacements. » La publication du présent memorandum intervient par conséquent à propos pour interroger l'Etat sur l'effectivité de sa contribution à l'observation des politiques de transport Outre-mer et sur la mobilisation des crédits dédiés.

## 43- Encourager les échanges d'expériences entre DROM/COM et avec les PEID



Il convient d'observer que, comme pour d'autres domaines de politiques publiques, les benchmarks que se choisissent les AOT d'Outre-mer sont souvent des villes de l'Hexagone. Les échanges d'expériences entre DROM et COM existent mais mériteraient d'être renforcés.

Les projets de coopération régionale dans le secteur des transports et du développement urbain sont virtuellement inexistantes. Pourtant les exemples barbadien et mauricien soulignent

l'intérêt de l'approche comparée avec des petites Etats Insulaires en Développement, du benchmarking régional et de la conduite de projets communs pour améliorer les conditions de la mobilité dans les territoires et pays partenaires.

De même, la Nouvelle-Calédonie, qui a comme voisins éloignés l'Australie et la Nouvelle-Zélande, mais aussi les pays mélanésiens (Vanuatu, Fidji, Tonga,...) a, comme la Polynésie, l'ambition de rayonner dans sa région géographique.





**IV**  
**Synthèse des**  
**préconisations**

## IV. SYNTHÈSE DES 43 PRÉCONISATIONS

### Transport et développement économique

Objectifs stratégiques	Objectifs opérationnels	Niveau d'intervention	
		Local	National
Renforcer l'attractivité et la rentabilité des transports collectifs	Développer l'offre en TCSP	X	X
	Développer l'intermodalité	X	
	Développer les services proposés aux usagers	X	
Favoriser la création d'emplois dans le secteur des transports	Développer la GPEC à chaque étape de la chaîne de valeur	X	
	Encourager la création de TPE du transport	X	X
Structurer les transports à vocation touristique	Encourager la création de lignes touristiques	X	
	Proposer une formule spéciale aux touristes sur le réseau de TC	X	



54

### Transport et cohésion sociale

Objectifs stratégiques	Objectifs opérationnels	Niveau d'intervention	
		Local	National
Encourager la mixité sociale dans les transports collectifs	Mettre en place et évaluer les aides au transport pour les moins aisés	X	
	Assurer la desserte des quartiers prioritaires	X	X
	Favoriser le report modal des CSP+	X	
Soutenir la mobilité des publics prioritaires	Encourager la fréquentation des TC par les jeunes	X	
	Concevoir un tarif incitatif pour les personnes âgées et les PMR	X	
Garantir les droits fondamentaux dans et par les transports	Garantir la sûreté et la sécurité dans les TC	X	X
	Développer l'éducation aux TC	X	X

## Transport et protection de l'environnement

Objectifs stratégiques	Objectifs opérationnels	Niveau d'intervention	
		Local	National
Accélérer la transition énergétique dans le secteur des transports	Expérimenter des TC alimentés par des EnR	X	X
	Développer des matériels propres et adaptés à chaque territoire	X	
	Favoriser le report modal des CSP+	X	
Suscite l'exemplarité environnementale des TC	Améliorer le bilan carbone des AOT et de leurs opérateurs	X	
	Développer les modes doux	X	
	Encourager le vélibus et le pédibus comme transports scolaires alternatifs	X	

## Transport et développement culturel

Objectifs stratégiques	Objectifs opérationnels	Niveau d'intervention	
		Local	National
Modifier les pratiques et les représentations sur le transport	Inventorier et encourager les pratiques culturelles dans le transport OM	X	X
	Encourager le co-voiturage et l'auto-partage	X	X
	Déployer une offre adaptée de TC pour les grandes manifestations	X	
Considérer le transport comme partie intégrante du patrimoine	Requalifier les infrastructures et les matériels de transport désaffectés	X	X
	Favoriser les expressions artistiques locales dans les TC	X	

## Transport et aménagement du territoire

Objectifs stratégiques	Objectifs opérationnels	Niveau d'intervention	
		Local	National
Appréhender la continuité territoriale dans toutes ses dimensions	Traiter la continuité territoriale à l'aune des déplacements inter-régionaux	X	X
	Prendre en compte la continuité territoriale au sein des archipels	X	X
	Prendre en compte la situation des zones très enclavées	X	X
Adopter une stratégie différenciée selon les typologies d'espaces	Systematiser les contrats d'axe	X	
	Encourager les PLD dans les villes capitales	X	
	Développer le transport à la demande dans les zones rurales	X	
	Accorder une attention particulière au périurbain	X	

## Transport et bonne gouvernance

Objectifs stratégiques	Objectifs opérationnels	Niveau d'intervention	
		Local	National
Améliorer le pilotage des politiques de transport	Créer un observatoire de la mobilité durable Outre-mer	X	X
	Généraliser les habilitations législatives dans le domaine du transport	X	X
	Privilégier les AOM uniques dans les Outre-mer	X	X
	Privilégier les entreprises locales pour l'exploitation des réseaux	X	
Financer les politiques de transport dans les Outre-mer	Alléger les coûts des frais d'approche pour les AOT	X	X
	Rendre l'exploitation des réseaux éligible aux financements publics		X
	Permettre aux AOT ultramarines d'émarger au droit commun européen		X
	Exonérer les AOT d'octroi de mer	X	
	Adapter le versement transport aux caractéristiques de chaque territoire	X	X
	Faire participer la VP au financement des TC	X	X
Garantir la qualité du service public du transport	Publier chaque année l'évaluation des politiques de transport Outre-mer	X	X
	Encourager les échanges d'expériences entre DROM/COM et avec les PIED	X	

56



Chantier route du littoral  
La Réunion

## GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

AFD : Agence Française de Développement

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains

AMO : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CACEM : Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique

CACL : Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (de la Guyane)

CADEMA : Communauté d'Agglomération Dembéli Mamoudzou

CANGT : Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre

CDC : Caisse des Dépôts et Consignations

CINOR : Communauté Intercommunale du Nord (de La Réunion)

COM : Collectivité d'Outre-mer

CPER : Contrat de Plan Etat-Région

CSP : Catégorie Socio-Professionnelle

CTM : Collectivité Territoriale de Martinique

DGA : Directeur Général Adjoint

DGS : Directeur Général des Services

DROM : Départements et Régions d'Outre Mer

DSP : Délégation de Service Public

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

EnR : Energies Renouvelables

FEDER : Fonds Européen de Développement Régional

GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport

GIE : Groupement d'Intérêt Economique

GIP : Groupement d'Intérêt Public

GPEC : Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences  
LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie  
LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs  
PBS : Personnes à Besoins Spécifiques  
PDAN : Plan de Déplacements de l'Agglomération Nouméenne  
PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises  
PDU : Plan de Déplacements Urbains  
PEID : Petits Etats Insulaires en Développement  
PLD : Plan Local de Déplacements  
PMR : Personnes à Mobilité Réduite  
PNRU : Programme National pour la Rénovation Urbaine  
PO : Programme Opérationnel  
PRU : Programme de Renouvellement Urbain  
PTU : Périmètre de Transports Urbains  
SAEIV : Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs  
SMTPCSM : Syndicat Mixte des Transports du Petit-Cul-de-Sac-Marin  
SMTU : Syndicat Mixte des Transports Urbains (du Grand Nouméa)  
SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports  
SYMEG : Syndicat Mixte d'Electricité de la Guadeloupe  
TC : Transports Collectifs  
TCSP : Transports Collectifs en Site Propre  
TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée  
VP : Voiture particulière  
VT : Versement Transport  
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

Un document réalisé par la commission Outre-mer du GART,  
présidée par :

**Jacques BANGOU,**  
Maire de la ville de Pointe-à-Pitre,  
Vice-président de la communauté d'agglomération de Cap Excellence,  
Membre du Conseil d'administration du GART.

MEMORANDUM SUR

LES TRANSPORTS

&

LA MOBILITE EN OUTRE-MER