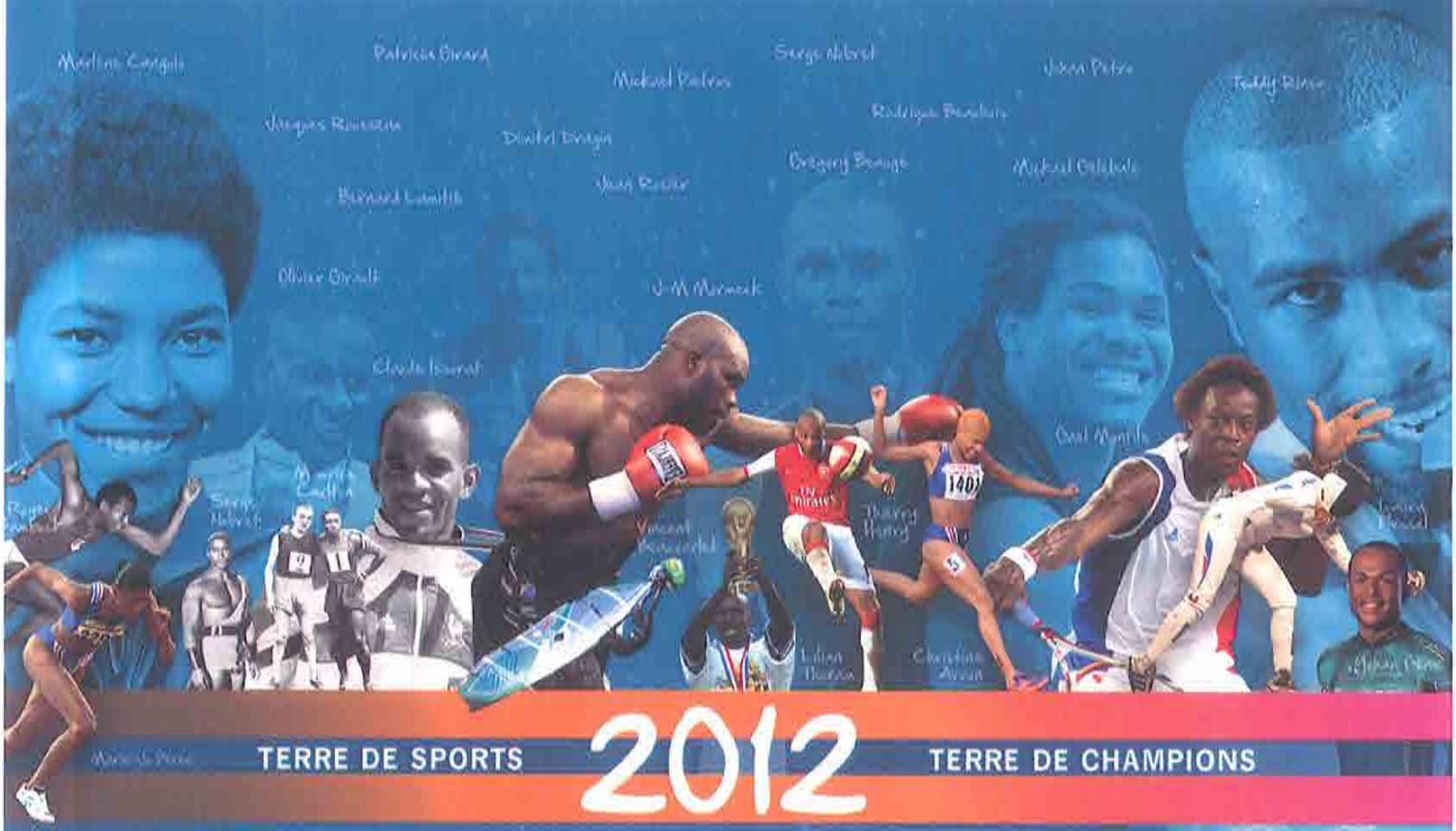
RÉPUBLIQUE FRANCAISE

CONSEIL RÉGIONAL

3ème REUNION PLENIERE DE L'ANNEE 2012

Rapport S.R.I.T
présenté par Monsieur Victorin LUREL
président du conseil régional de Guadeloupe

SEANCE DU VENDREDI 1er JUIN 2012



Héritiers d'une longue histoire, ils ont brillé et brilleront encore

REGION GUADELOUPE

www.cr-guadeloupe.fr

REGION GUADELOUPE

3ème réunion plénière de l'année 2012

CONSEIL REGIONAL

Séance du vendredi 1er juin 2012

RAPPORT AU CONSEIL REGIONAL

Objet : Schéma régional des infrastructures de transport (SRIT) – Présentation du diagnostic prospectif.

La région Guadeloupe a entrepris l'élaboration de son Schéma Régional des Infrastructures et des Transports dénommé SRIT.

A l'instar des Plans Locaux d'Urbanismes (PLU) qui relèvent des communes, du Schéma d'Aménagement Régional (SAR) qui relève du conseil régional et qui a récemment été validé par le Conseil d'Etat, le Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT), complémentaire à ces derniers, est également un outil de planification important pour la Guadeloupe dans la mesure où il préfigurera ce que devraient être les transports et donc les modes de déplacement sur notre territoire, qui a la particularité de présenter une double insularité avec ses atouts et ses faiblesses.

Ce sont les lois dites « loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI du 30 décembre 1982) ainsi que la loi liberté et responsabilités locales (13 aout 2004) » qui confèrent la possibilité d'élaborer un tel document par les conseils régionaux.

Il s'agit d'élaborer un document stratégique de planification qui vise à arrêter les grandes orientations pour les transports et les déplacements afin de développer une mobilité durable à l'horizon 2030.

En optimisant l'utilisation des réseaux et équipements existants, en favorisant la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs, en prévoyant, lorsque nécessaire, la réalisation d'infrastructures nouvelles, ce document devra s'attacher à structurer, hiérarchiser et à programmer les divers projets et investissements transversaux en matière d'infrastructures de transports et de déplacements qu'ils soient terrestres (individuel, collectif, mode doux et marchandises), maritimes ou aériens.

Le SRIT a un caractère prospectif et non opposable aux tiers. C'est la raison pour laquelle la région Guadeloupe a voulu une démarche totalement partenariale dans le cadre de son élaboration.

En effet, le SRIT traite de domaines bien plus large que les propres domaines de compétence du conseil régional. Dès lors, j'ai souhaité une démarche qui repose sur la totale implication des différents acteurs institutionnels et socioéconomiques du pays Guadeloupe : l'Etat, le conseil général, les différentes autorités organisatrices de transports (les communes, les communautés de communes ou d'agglomération ou même certains syndicats mixtes), les chambres consulaires, le port autonome et les différentes associations professionnelles ou de consommateurs.

Notre devoir de recherche d'efficience requiert donc que cet outil soit partagé et approprié par le plus grand nombre d'entre nous.

L'élaboration de ce schéma se décompose en quatre phases réalisées dans le cadre d'une concertation auprès de l'ensemble des acteurs. La première phase concerne l'élaboration d'un diagnostic. La seconde porte sur la formulation des enjeux et des objectifs du SRIT. La troisième traite des scénarios prospectifs. Enfin, la quatrième a pour objectif de restituer les actions inscrites dans un document de planification indicatif, pouvant, pourquoi pas, devenir un jour prescriptif dans le cadre d'une décentralisation et d'une déconcentration plus achevée, et en assurer le suivi.

Le SRIT de la Guadeloupe a débuté en juillet 2011. Son élaboration a été confiée au Cabinet EGIS France qui dispose d'une représentation locale et qui a l'expertise pour nous accompagner dans ce type d'étude.

Leur travail a d'abord consisté à faire un diagnostic de notre territoire en matière de déplacements et de transports. Ce diagnostic a pour objectif d'identifier les fonctionnements et les dysfonctionnements des transports à l'échelle de la région et de mesurer les interactions ou impacts des transports sur l'économie locale. Ce diagnostic a une dimension économique, sociale et environnementale de manière à bien prendre en compte tous les thèmes relatifs au développement durable. Il s'est opéré au travers d'entretiens avec les principaux partenaires concernés par les transports et les déplacements et par la collecte d'informations et d'études. Ce sont plus de 40 entretiens qui ont été menés sur la période de juillet à décembre 2011.

A l'issue de cette phase « collecte-entretien » et à l'instar de ce qui s'était fait lors de l'élaboration du SAR, les constats ont fait l'objet de partages et d'échanges au travers de 5 ateliers thématiques qui se sont déroulés les 7, 8 et 9 février 2012 et auxquels ont pu prendre part des acteurs bien identifiés :

- Atelier 1 : Adaptation des routes (Paul NAPRIX)
- Atelier 2 : Empreintes environnementales et nouveaux comportements (Louis GALANTINE)
- Atelier 3 : Les voyageurs au cœur de la stratégie des transports (Audry CORNANO)
- Atelier 4 : Accessibilité et attractivité du territoire (Paul NAPRIX)
- Atelier 5 : Pilotage et coordination (Josette BOREL – LINCERTIN)

Les thématiques choisies mettent en relief les défis que doit relever la Guadeloupe pour répondre aux enjeux de préservation de l'environnement, de cohésion sociale et territoriale et de développement économique.

En tenant compte des contributions collectées lors de ces ateliers, le rapport « Diagnostic prospectif » a pu être élaboré par mes services et le bureau d'études. Même si je n'en suis pas tenu d'un point de vue purement règlementaire, j'ai souhaité partager ce document avec l'ensemble des élus régionaux et arrêter avec vous les enjeux et les objectifs de ce SRIT.

Le document qui vous est présenté pourra donc faire l'objet d'éventuelles contributions complémentaires de votre part afin de parfaire l'établissement d'un diagnostic véritablement partagé.

Dès lors, la phase « élaboration des scénarios prospectifs » pourra débuter. Elle nécessitera des réflexions sur la gouvernance et la coordination entre acteurs, la prise en compte des enjeux particuliers pour les iles du Sud ainsi des réflexions spécifiques sur les défis les plus urgents et les moyens d'y répondre. Les enjeux seront déclinés par territoire de manière à apporter des réponses appropriées en termes de scénarios et d'actions. A cet effet, la déclinaison territoriale pressentie est établie en cohérence avec celle du SAR qui correspond aussi aux six grands bassins de déplacement : l'Agglomération Pointoise, le Nord et le Sud Basse-Terre, le Nord et le Sud Grande Terre, ainsi que les Iles du Sud.

Des conférences territoriales seront organisées au sein même de ces territoires de manière à présenter au plus grand nombre les enjeux, les scenarios et les réflexions sur les actions envisagées et en recueillir les avis.

Les échanges et les contributions qui en résulteront permettront de finaliser le SRIT de la Guadeloupe. En termes de calendrier, l'objectif visé est une validation du SRIT dans le courant du premier semestre 2013.

Le président du conseil régional

Victorin LUREL

- Vu le code général des collectivités territoriales modifié;
- Vu la loi dite d'orientation des transports intérieurs ;
- Vu la loi du 13 aout 2004 relative aux libertés et responsabilités locales;
- Vu le schéma d'aménagement régional de la Guadeloupe ;

- Considérant la nécessité de développer une mobilité durable pour les iles de Guadeloupe

D E C I D E

Article 1 : De prendre acte du contenu du diagnostic prospectif relatif au schéma régional des infrastructures de transport

Article 2 : le président du conseil régional, le directeur général des services, le payeur régional, sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs de la région Guadeloupe.

Fait à Basse Terre,

Le président du conseil régional,

Victorin LUREL

REGION
GUADELOUPE

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

Introduction

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

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

Le SRIT s'organise autour de deux piliers principaux :

- **Un diagnostic prospectif** qui a pour objectif de synthétiser les forces et faiblesses du système de transport, les attentes des habitants, de préciser les causes des évolutions passées et d'apprécier les évolutions envisageables. Partagés par le plus grand nombre, les conclusions et les enjeux qu'il définit, préparent les débats concernant les actions à engager ;
- **Un plan régional de coordination des transports** qui en constitue le volet opérationnel afin de concourir à une meilleure organisation des offres de transports à l'échelle de l'archipel de Guadeloupe dans son ensemble. Il comprend un plan d'actions, un schéma d'infrastructures et de services.

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

Un processus d'élaboration partenarial et concerté

L'élaboration du présent diagnostic et la définition des enjeux qui constituent un des moments clefs de la démarche du SRIT, repose sur un processus progressif et partenarial.

Outre une analyse d'un grand nombre d'études, de statistiques et de réflexions menées par ailleurs, cette démarche s'appuie sur la réalisation d'une quarantaine d'entretiens menés entre juillet et octobre 2011.

Elle a été complétée par la tenue de 5 ateliers thématiques réalisés en février 2012 qui ont rassemblés plus d'une centaine de personnes.

L'ensemble de ce travail est suivi par un comité de pilotage qui rassemble des représentants de diverses collectivités et institutions de Guadeloupe.

Enfin le contenu du document final du diagnostic du SRIT a été établi de manière définitive sur la base des contributions d'une assemblée plénière des élus de la région de Guadeloupe réunie en mai 2012.

La phase suivante d'élaboration du SRIT, plus opérationnelle, sera conduite selon le même principe avec 6 conférences au sein des différents territoires qui constituent l'archipel de Guadeloupe.

Les ateliers ont d'autre part fait ressortir le besoin de deux autres réflexions spécifiques qui seront à mener avec :

- les principales autorités responsables des transports – AOT – afin de préciser les conditions d'une gouvernance adaptée à la mise en œuvre effective du SRIT ;
- les acteurs socio-économiques des îles du sud dont la situation spécifique doit être traitée avec toute l'attention nécessaire.

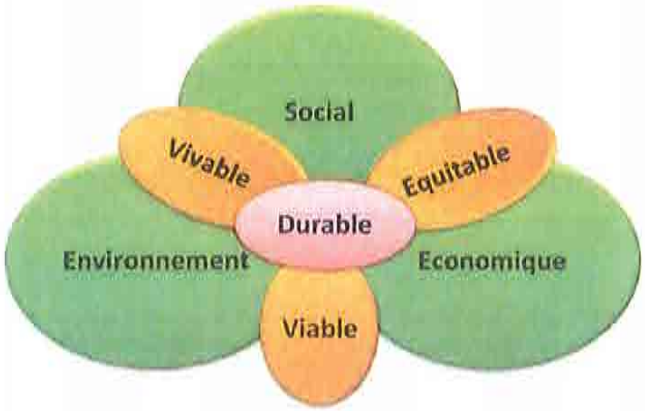
Deux fils conducteurs : développement durable et intermodalité

L'élaboration du Schéma recouvre différents domaines qui relèvent du contenu de la politique de transports et de la dynamique de coopération entre acteurs.

L'ensemble des travaux menés au cours de la démarche du SRIT est conduit avec les deux fils conducteurs que constituent l'intermodalité et les principes du développement durable.

En effet, l'intermodalité constitue une condition fondamentale de l'efficacité des politiques de transport, que ce soit pour les marchandises ou pour les voyageurs. En particulier, pour la Guadeloupe, une intermodalité bien maitrisée entre le transport maritime, aérien et routier est une condition nécessaire pour organiser de façon optimale les déplacements et éviter des situations de congestion des réseaux.

Enfin, il importe d'inscrire la démarche de réflexion sur les transports de la Guadeloupe dans une logique de préservation de l'environnement et du cadre de vie, particulièrement riche, des Guadeloupéens.



Sommaire

1. Le contexte de l'élaboration du SRIT 7

1.1. Le contexte géographique 7
La Guadeloupe, un carrefour entre l'Europe et la Caraïbe 7
Un relief diversifié, parfois contraignant pour les déplacements 7
De forts contrastes climatiques et hydrologiques 7
Une biodiversité mondialement reconnue, à préserver 8

1.2. Les contextes institutionnels, administratifs et politiques 8
Une politique européenne des transports en cours de révision 8
Le contexte français pour l'élaboration du SRIT 9

1.3. Les infrastructures de transports et les compétences de gestion 14
Routes de Guadeloupe, un établissement novateur et unique en France pour la gestion de la voierie 14
Les ports de Guadeloupe 15
Les aéroports 17
Les transports urbains et interurbains 17

2. Les facteurs générateurs de déplacements de personnes et d'échanges de marchandises 19

2.1. Les dynamiques sociodémographiques 19
Les atouts d'une population jeune, mais un solde migratoire négatif 19
Un chômage élevé, notamment chez les plus jeunes, explique en partie les mouvements de population 20
Un niveau de vie en amélioration, même si des disparités importantes demeurent 21
Les transports, le premier poste de dépenses des Guadeloupéens 22
Un taux de motorisation en hausse 23

2.2. Organisation spatiale du territoire guadeloupéen 24
Une armature urbaine déséquilibrée 24
Une polarisation accentuée des infrastructures économiques 25
Une zone d'influence très étendue pour les équipements collectifs structurants 27

2.3. Les principales filières économiques et l'activité des transports 28
Le BTP et les matériaux de construction 28
L'agriculture et les campagnes de récoltes de la canne à sucre 29
Le tourisme un des vecteurs importants de l'économie de l'archipel 30
Deux pôles majeurs pour le secteur des transports et l'économie du territoire 32

3. L'évolution de la mobilité et ses impacts 34

3.1. Utilisation et dysfonctionnements du réseau routier 34
Un trafic structuré autour du pôle urbain central 34
Une charge du réseau routier conditionnée par l'organisation spatiale du territoire 35
Les principales zones de congestion identifiées 36
Les accidents de la route, une gravité alarmante 37

3.2. Les déplacements des personnes 38
Une augmentation des déplacements domicile-travail majoritairement réalisés en véhicules personnels 38
Un important chantier de réorganisation des transports en commun entrepris par le Conseil Général 39
Des réseaux urbains également en cours d'organisation 40
Une utilisation significative des transports en commun en Guadeloupe, ... 41
... mais des freins encore importants pour le développement des transports publics. 43
Une mise en œuvre engagée vers l'accessibilité des transports pour tous 43
Une réorganisation du transport scolaire 44
De nouveaux comportements émergeants, vers une déconnexion possession / utilisation des véhicules particuliers ? 44
Un réseau cyclable encore très diffus 45
L'accessibilité de la Guadeloupe à travers deux infrastructures majeures 46

3.3. Des conditions difficiles pour les déplacements inter-îles 48

3.4. Le trafic de marchandises 51
Les échanges « extérieurs » de la Guadeloupe 51
Les trafics opérés par le PAG, un opérateur essentiel pour l'activité de la Guadeloupe 51
Les échanges inter-îles, des conditions difficiles pour les acteurs économiques locaux 52
Des spécificités locales pour le transport de marchandises 53

3.5. Impacts environnementaux des transports en Guadeloupe 55
Un contexte de dépendance énergétique de la Guadeloupe 55
Les transports, 56% des consommations d'énergie finale 56
Les émissions polluantes des transports en Guadeloupe 57

4. Les évolutions prospectives, les grands projets d'aménagement et de développement 58

4.1. Population et transport, les évolutions possibles 58
« Vieillissement de la population et migrations, deux défis à venir » 58
Une évolution projetée de l'utilisation des réseaux routiers, incompatible avec les objectifs de développement durable et d'équilibre du territoire 59

4.2. Les grands projets d'aménagement et de développement pour la Guadeloupe 60
Les orientations du SAR de Guadeloupe 60
Les principaux aménagements économiques projetés 61
Les projets structurants envisagés pour les transports 62

5. Les enjeux auxquels doit répondre le SRIT, propositions 64

5.1. La gouvernance, une des clefs de la réussite du SRIT 64
Raisonner en termes de bassins de mobilité 64
Optimiser l'interface Urbanisme / Transport, et entre les différents acteurs des transports 65
Prendre en compte la contrainte du financement 65
Coordonner le financement des transports urbains et interurbains 66

5.2. Propositions de définition des enjeux 66
Rendre les transports en commun attractifs et accessibles à tous 66
Favoriser des nouveaux comportements de déplacement et organiser l'intermodalité des transports en Guadeloupe 67
Renforcer l'adaptation du réseau routier à de nouvelle utilisation de celui-ci 67
Prendre en compte les contraintes paysagères et environnementales 68
Favoriser l'égalité des usagers à l'échelle de l'archipel 68
Renforcer la position de la Guadeloupe au sein de la Caraïbe 68

1. Le contexte de l'élaboration du SRIT

1.1. Le contexte géographique

La Guadeloupe, un carrefour entre l'Europe et la Caraïbe

La Guadeloupe, région monodépartementale de l'Outre-mer français et région ultrapériphérique européenne, est située au sein de l'arc des Caraïbes. Cet archipel est composé de 6 îles principales habitées. La Guadeloupe dite « continentale » forme l'ensemble le plus vaste avec la Grande-Terre (590 km²) et la Basse-Terre (848 km²), séparées par la Rivière Salée. Les 4 autres îles, de taille plus réduite, appelées les « îles du sud », sont Marie-Galante (158 km²), les Saintes, elles-mêmes constituées de deux îles (14 km²), et La Désirade (22 km²).

Cet ensemble constitue des entités géographiques très différentes qui induisent des formes d'urbanisation spécifiques.

Cette configuration spatiale particulière nécessite une gestion de l'espace adaptée, pour un objectif de développement homogène et équilibré du territoire.

Du fait de sa localisation et de son insularité (à 6 700 km de la France hexagonale et à 600 km du nord des côtes de l'Amérique du Sud) les transports représentent un des secteurs majeurs de ce territoire.

La Guadeloupe est en effet dépendante à la fois des transports, maritime et aérien pour ses échanges avec l'extérieur. Son relief impose de fortes contraintes pour les déplacements intérieurs.

Cette dépendance s'exprime également par la prédominance des importations dans les échanges extérieurs, la production locale de nombreux secteurs d'activités ne répondant pas aux besoins induits par l'augmentation du niveau de vie des guadeloupéens.

Un relief diversifié, parfois contraignant pour les déplacements

L'archipel guadeloupéen est constitué de deux grands types d'îles. Les îles au relief marqué et de nature volcanique telles que Les Saintes ou encore Basse-Terre dont le point culminant est constitué par le volcan de la Soufrière (1.467 m.). **L'habitat et les déplacements s'y localisent plutôt en périphérie.**

Les îles calcaires à soubassement volcanique telles que La Désirade, Marie-Galante ou encore Grande-Terre constituée d'un vaste plateau au faible relief qui culmine à 135 mètres. **L'habitat peut alors y être plus disséminé avec des déplacements disposant de plus d'alternatives.** Petite-Terre est inhabitée.

La Rivière Salée constitue enfin une contrainte physique forte pour les déplacements entre les deux parties principales de la Guadeloupe continentale.

De forts contrastes climatiques et hydrologiques

Le climat de la Guadeloupe est tropical, humide et insulaire, ce qui signifie une variabilité spatiale et temporelle du régime des précipitations, imposée par la morphologie des îles, l'échelle et la fréquence des perturbations atmosphériques.

On y distingue 2 saisons, avec des transitions plus ou moins marquées. Si la période de janvier à juin est sèche, par contre la saison chaude de juillet à décembre est caractérisée par des pluies

fréquentes et intenses, mais aussi des dépressions tropicales et des cyclones. **Ces phénomènes ont un impact fort sur les réseaux de transport et leur entretien.** C'est par exemple le cas du réseau routier confronté aux glissements de terrain et aux inondations.

Une biodiversité mondialement reconnue, à préserver

La situation au cœur des Caraïbes, le climat tropical et le caractère insulaire font de l'archipel guadeloupéen un territoire riche du point de vue de la diversité des milieux naturels, l'un des 34 « points chauds » mondiaux pour la biodiversité, 20% des mammifères et 28 espèces florales y sont endémiques.

Unanimement reconnue comme exceptionnelle, elle bénéficie de protections réglementaires, d'inventaires scientifiques, mais également de labels internationaux.

Les aires protégées et les ZNIEFF recouvrent environ 20% de la surface totale de l'archipel Guadeloupéen qui possède un parc national crée en 1989 pour protéger un territoire d'exception, représentatif des milieux tropicaux insulaires à forte valeur patrimoniale.

Les réflexions concernant les transports en Guadeloupe et leur empreinte environnementale, doivent donc tenir compte de cette situation particulièrement valorisante du cadre de vie de la population.

1.2. Les contextes institutionnels, administratifs et politiques

Une politique européenne des transports en cours de révision

Depuis le début des années 90, les grands chantiers de la Communauté Européenne sont la création d'un marché intérieur et l'ouverture des différents marchés sectoriels à la concurrence.

Dans ce contexte, **le Livre Blanc sur *« la politique européenne des transports à l'horizon 2010* »**, adopté en septembre 2001, définissait le cadre général des actions de l'Union Européenne en matière de transports. Il s'inscrit dans la stratégie d'un découplage de la croissance de la mobilité et de la croissance économique sans restreindre la mobilité des personnes et des biens.

A cette fin, il préconisait **un rééquilibrage modal** au travers d'une série de mesures qui allient la tarification, la revitalisation des modes de transports alternatifs à la route et des investissements ciblés dans le réseau transeuropéen.

Il proposait, d'ici 2010, une politique qualifiée de volontariste pour infléchir, dans le respect du libre choix de l'usager, la tendance du marché **en faveur des modes de transports les plus sûrs et les plus respectueux de l'environnement**.

Cette politique volontariste a centré son action sur un petit nombre d'objectifs et de priorités de mise en œuvre, notamment celles relatives au **transport ferroviaire** ou encore au développement des **potentialités du transport maritime et fluvial**.

En juin 2006, la Commission a présenté une révision du livre blanc sur les transports. Celle-ci fait le constat des difficultés techniques et financières à atteindre les objectifs du Livre Blanc de 2001, et marque un relatif retour en arrière avec des buts beaucoup moins volontaristes.

La politique de soutien du secteur ferroviaire et des modes de transports les moins polluants a ainsi évoluée du concept de « transfert modal », vers celui de « co-modalité », qui revient à promouvoir tous les modes de transport (y compris la route...), et non plus uniquement les moins polluants. La politique européenne des transports a donc atténué récemment une partie de ses ambitions initiales.

De son côté, le transport aérien a connu une croissance importante à la fin des années 90. Cette augmentation de trafic a provoqué de gros problèmes de congestion et des retards récurrents du fait d'une inadéquation de l'organisation du transport aérien.

Dans l'objectif de bâtir un « ciel unique » européen un nouveau cadre institutionnel et de nouvelles procédures de travail ont été mises en place depuis 2004.

Pour lancer la consultation, actuellement en cours, en vue de la révision de la politique du RTE-T, la Commission a publié en février 2009 un Livre vert intitulé « *Vers un réseau transeuropéen de transport mieux intégré, au service de la politique commune des transports* ».

La principale innovation proposée est une approche de planification à double niveau.

Les réseaux de voies ferrées, de routes, de voies navigables intérieures, de ports et d'aéroports constituent le « *réseau global* ».

Un « *réseau central* » s'y superpose. Il comprendrait des axes et des nœuds d'une importance capitale pour les flux de transport au sein du marché intérieur et entre l'UE et le reste du monde.

Ce Livre vert préconise de combiner tous les modes de transport, d'utiliser au mieux les systèmes de transport intelligents et d'assimiler les nouvelles technologies dans les domaines du transport et de l'énergie. Ces trois axes soutiennent le développement ultérieur du transport de marchandises et de voyageurs en utilisant successivement différents modes de transport, sans discontinuité : l'intermodalité.

Le contexte français pour l'élaboration du SRIT

Le SRIT n'est pas une démarche improvisée. Il est le résultat d'une prise de conscience de la mutation des transports et de leurs gestions. Depuis 30 ans, plusieurs lois et décrets ont progressivement défini des contextes et des obligations.

Les premières compétences « transports » apparaissent avec la loi du 5 juillet 1972 portant sur l'organisation des Régions. Cette loi n'apporte que peu d'évolutions concrètes ; néanmoins, c'est sous ce statut que les premiers « Schémas Régionaux des Transports Collectifs de Personnes » (SRT) apparaîtront et que les premiers investissements en infrastructures ainsi qu'en en matériels roulants ferroviaires seront réalisés.

Les premières versions de SRT sortent en 1976 mais l'épineuse question de leur financement reste cependant en suspens.

L'élargissement des compétences des collectivités territoriales a ensuite été progressivement engagé avec le décret du 30 août 1977 pour les Régions à titre expérimental et avec la Loi sur les Transports Publics d'Intérêt Local de juin 1979 par laquelle les Conseils généraux et les communes sont désormais clairement reconnus comme Autorités Organisatrices de Transport (AOT).

L'impulsion la plus importante va être donnée par la LOTI « Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs » de 1982, qui est la traduction, dans le domaine des transports de la loi de décentralisation.

C'est le début de la démarche de la décentralisation des transports aux niveaux départemental et régional. Toutefois la LOTI n'apporte pas de solution financière « viable » pour une véritable politique des Régions et des Départements. En effet, elle ne prévoit aucun transfert de dotation financière pour l'exploitation.

A partir du rapport du Sénateur Haenel une nouvelle dynamique est enclenchée. Celui-ci fait ressortir l'importance du transport régional et la nécessité de le redévelopper. Avec ses propositions, la Région devient AO des transports régionaux, avec une dotation financière spécifique.

Pour exercer cette nouvelle compétence, la Région doit établir un SRT fédérant les plans des diverses AOT présentes sur son territoire.

La loi VOYNET de juin 1999 met clairement en valeur **l'interdépendance entre transports et aménagement du territoire**. L'article 5 précise le contenu du **Schéma Régional d'Aménagement et du Développement du Territoire (SRADT)**. Il doit notamment être compatible avec les schémas de services collectifs et doit intégrer le Schéma Régional de Transports tel que prévu par la LOTI.

Elle est prolongée par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains de décembre 2000 (SRU) qui spécifie la nécessité de mieux articuler les politiques de développement urbain et les politiques de déplacements. Le Département fait partie des collectivités associées à l'élaboration des différents documents de planification.

Enfin, la Loi Libertés et Responsabilités Locales d'août 2004 **renforce le rôle donné aux Régions en matière de coordination des investissements liés aux infrastructures et transports, en particulier dans le cadre des SRIT dont elle étend la portée et la mission**. C'est également cette loi qui précise le transfert d'une partie du réseau routier national vers les Départements.

Plus récemment, promulguée en juillet 2010, **la loi portant engagement national pour l'environnement, dite « *Grenelle 2* »**, est un texte d'application et de territorialisation du Grenelle Environnement et de la loi Grenelle 1. Il décline chantier par chantier, secteur par secteur, les objectifs entérinés par le premier volet législatif du Grenelle Environnement.

Son objectif vise à assurer une cohérence d'ensemble de la politique de transports, pour les voyageurs et les marchandises, dans le respect des engagements écologiques, en faisant évoluer les infrastructures de transports et les comportements, tout en assurant les besoins en mobilité. Cet objectif est complémentaire de celui visant à favoriser un urbanisme économe en ressources foncières et énergétiques.

Pour ce faire un plan de développement des infrastructures alternatives à la route est engagé, notamment avec la réalisation d'un peu plus de 1 500 km de lignes de transports collectifs urbains, sans compter ceux de l'Ile-de-France.

Une évolution du secteur aérien est favorisée ainsi qu'une réforme portuaire en vue de la modernisation et du développement des ports autonomes.

Enfin il est institué **la possibilité d'une unification des transports en outre-mer avec une autorité organisatrice de transport unique et la délimitation d'un périmètre unique de transports**.

Un schéma national des infrastructures de transport (SNIT) vient compléter ce dispositif afin de fixer les orientations de l'État pour les réseaux relevant de sa compétence ainsi qu'en matière d'**aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux**. Ici notamment l'objectif est de favoriser le renforcement de **la multipolarité des régions**.

Un contexte local en évolution

La place du SRIT dans les différents documents de planification :

Il existe de nombreux documents de planification en France, recouvrant des échelles de territoire très variées. Le tableau ci-après reprend les différentes compétences et principaux documents de planification englobant une thématique « transport ».

Le SRIT fait partie intégrante du SRADT. Il en constitue la partie « transport ».

Par contre les relations avec les documents plus locaux (SCOT, PDU, PLU) sont nettement moins tranchées et dépendent de l'antériorité. De manière globale, il est nécessaire de tenir compte des documents de planification de l'échelon supérieur (s'ils existent). Toutefois le SRIT n'est pas opposable aux tiers.

Répartition des compétences et documents cadre

Niveau Territorial	*Compétences Transport de voyageurs*	*Documents de Planification, d'Orientation*
Communauté Européenne	*Directives européennes*	*Livre Blanc*
Etat	*Réglementation des activités de transport (organisation, sécurité...) et contrôle de leur application*	*Comité interministériel pour l'aménagement et la compétitivité des territoires*
	Organisation des services de transport public d'intérêt national	
	Tutelle des entreprises nationales SNCF, RFF et RATP	
	Définition et mise en œuvre d'une politique d'aide de l'Etat aux transports publics hors Ile de France	
Région	*Organisation de services de transport ferroviaire et routier d'intérêt régional*	*Schémas régionaux de développement: SRDE, SRIT, SRADT, et Agenda 21*
Départements	*Organisation des services de transport public routier non urbain dont transports scolaires*	*Schéma départemental des transports, Agenda 21*
Communes et ou groupements de communes ayant la compétence	*Organisation des services de transport public urbain après création d'un PTU*	*Agenda 21, SCOT, plan de transport urbain, plan de déplacement urbain*

Les transports au sein du Schéma d'Aménagement Régional de Guadeloupe

Le SAR (Schéma d'Aménagement Régional de la Guadeloupe) est une procédure complexe qui tient lieu de Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT, comme en disposent les autres régions françaises), mais qui, en outre, a les mêmes effets qu'une Directive Territoriale d'Aménagement et qui, de surcroît, vaut le Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM).

C'est donc un document important puisqu'il exprime les orientations fondamentales de la Région, en matière de développement durable, de mise en valeur du territoire régional, de la mer et de son littoral, de son aménagement, ainsi que de protection de l'environnement.

Au terme d'une longue procédure d'instruction et d'écoute publique son contenu est approuvé par un décret en Conseil d'Etat. « Le Schéma d'Aménagement Régional » de la Guadeloupe a été adopté par le Conseil Régional en assemblée plénière.

Le SAR décline ses objectifs, en matière de transport, en prenant en compte les domaines principaux suivants :

- L'accessibilité externe de la Guadeloupe,
- Les transports collectifs et individuels,
- Le transport maritime de passagers,
- Le transport par modes doux,
- Le transport des marchandises.

Pour les rédacteurs du SAR, les transports constituent un fondement essentiel de l'équité territoriale.

Toutefois, le diagnostic établi à cette occasion fait état de nombreux freins qu'il conviendra d'aborder lors de l'élaboration du SRIT :

- l'hyper concentration de l'espace urbain central,
- la polarisation des activités par la zone de Jarry,
- l'insuffisance des infrastructures en général et notamment celle des transports collectifs qui induit une utilisation dominante des véhicules particuliers,
- le caractère archipélagique de la Guadeloupe qui pénalise l'accessibilité des îles du Sud et entrave leur capacité de développement.

Les PDU, des documents référents en termes de mobilité

Le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul-de-sac Marin a été créé le 9 mars 2004 avec pour objet l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour le territoire de l'agglomération urbaine, constitué des communes des Abymes, de Baie-Mahault, du Gosier et de Pointe-à-Pitre.

Ce Plan de Déplacement Urbain (PDU) envisage au niveau de l'espace urbain central de la Guadeloupe de :

- renforcer l'axe urbain central dans une logique de dynamisation du cœur de l'agglomération ;
- créer un réseau de transport en commun efficace dont l'armature serait constitué par des lignes de transport en site propre (TCSP) desservant les entrées de l'agglomération ;
- s'assurer de la cohérence à l'échelle communautaire d'une desserte adaptée, notamment par des transports collectifs, de l'ensemble des quartiers concernés par les projets de renouvellement urbain.

Un second plan de déplacements résultant d'une démarche volontaire a également été élaboré par la Communauté de Communes du Sud de Basse-Terre. L'étude de définition du Plan de Déplacements, de stationnement et de fréquentation de la CCSBT réalisée en 2006 se donne l'objectif de créer un véritable réseau de transport urbain en plusieurs phases, en y intégrant une navette de centre-ville ainsi que les transports scolaires, afin de promouvoir des pratiques alternatives de transport.

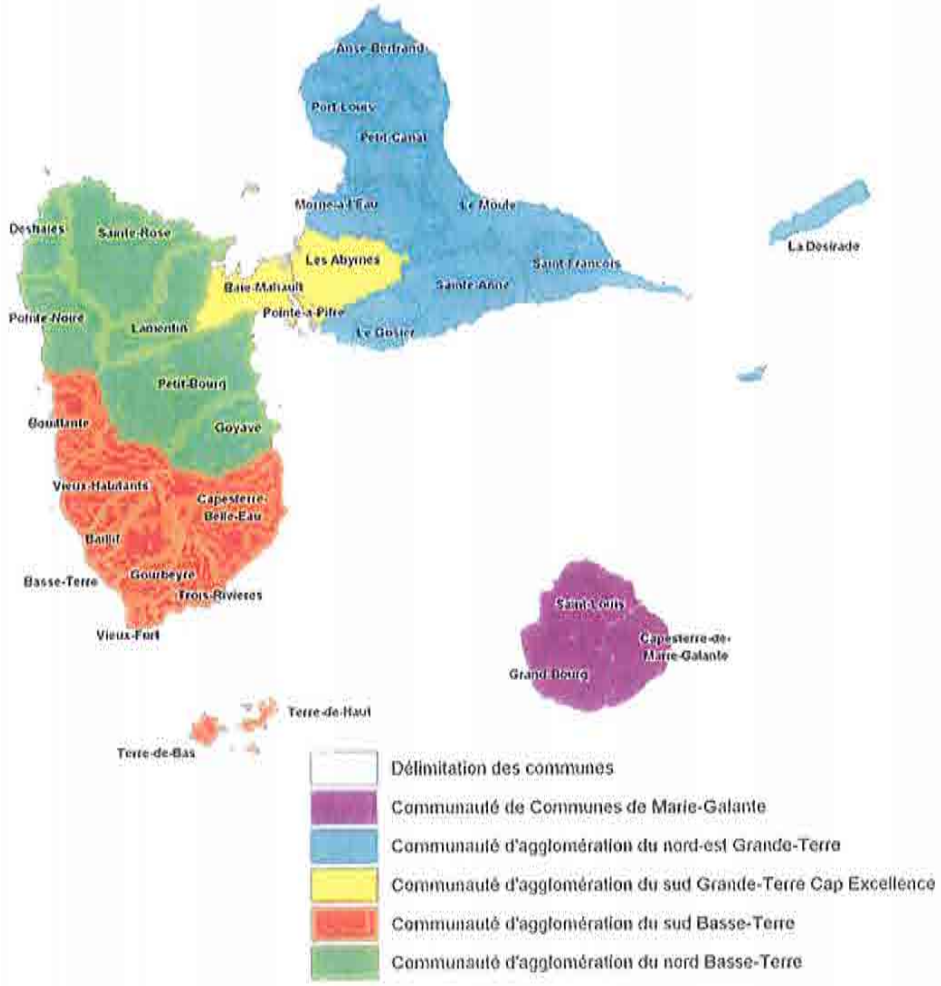
Une réorganisation institutionnelle en cours qui impacte le domaine des transports en Guadeloupe

Une restructuration liée aux compétences des collectivités territoriales de Guadeloupe est en cours comme pour l'ensemble des collectivités françaises. La Commission Départementale de Coopération Intercommunale (CDIC) a décidé du périmètre de chacune des communautés agglomération.

Le regroupement devrait s'effectuer sur la base de quatre communautés d'agglomération et une communauté de communes dont la composition est précisée par la carte suivante :

- Communauté d'agglomération du sud Basse-Terre,
- Communauté d'agglomération du nord Basse-Terre,
- Communauté d'agglomération du nord-est Grande-Terre,
- Communauté d'agglomération du sud Grande-Terre Cap Excellence,
- Communauté de communes de Marie-Galante.

Restructuration de l'intercommunalité en Guadeloupe



Source : Préfecture de Guadeloupe Décembre 2011

Cette restructuration des compétences des collectivités territoriales impacte directement le domaine des transports.

En effet, les futures intercommunalités vont devenir Autorités Organisatrices des Transports (AOT) au sein de leur périmètre d'intervention, alors qu'auparavant cette responsabilité incombait par exemple au Conseil Général pour certaines des lignes de bus interurbaines.

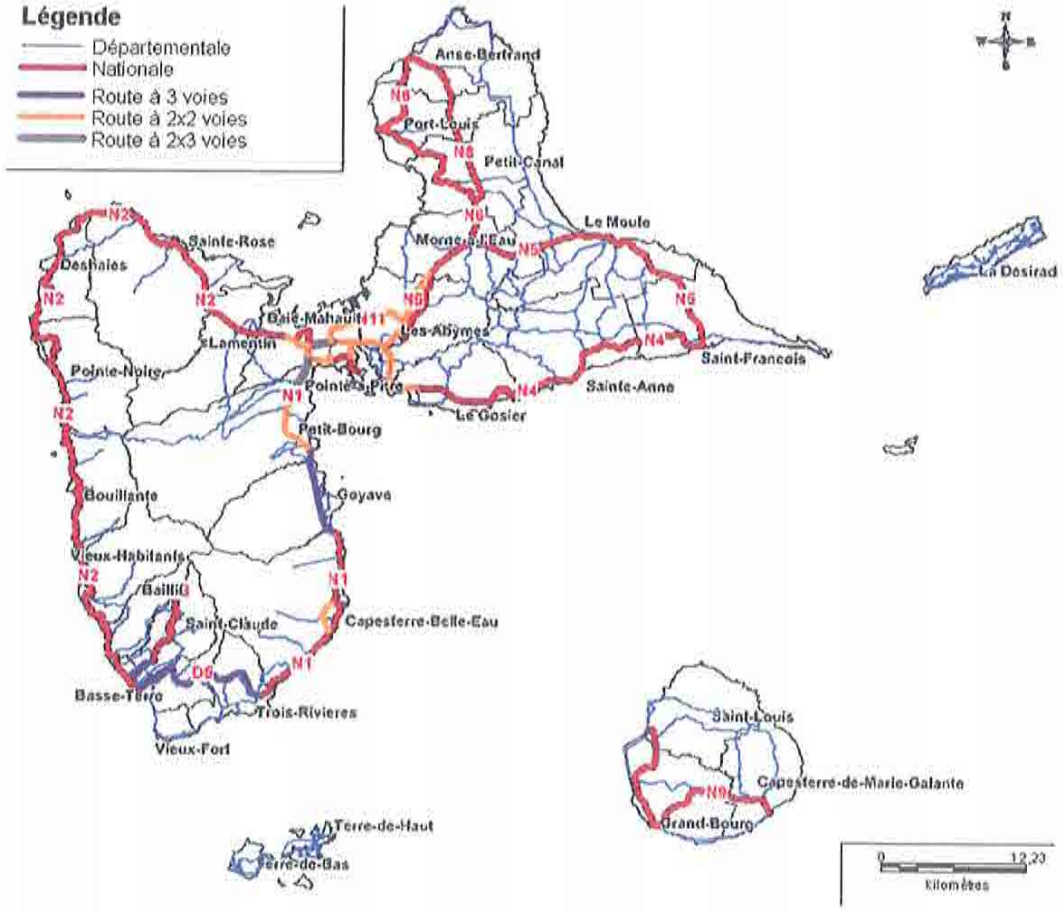
Cette situation rend impérieuse une réflexion sur la structure de coopération entre les diverses collectivités publiques qui se partagent la responsabilité des transports comme le précise le paragraphe suivant.

1.3. Les infrastructures de transports et les compétences de gestion

Routes de Guadeloupe, un établissement novateur et unique en France pour la gestion de la voierie

Le réseau routier des îles de Guadeloupe représente 2.809 kilomètres. Outre 1.774 km de voierie urbaine et rurale sous la responsabilité des communes, le réseau routier de Guadeloupe est composé de 416 kilomètres de routes nationales sous l'autorité du Conseil Régional et de 619 kilomètres de routes départementales, sous celle du Conseil Général.

Réseau routier guadeloupéen



A l'initiative de la Région et du Conseil Général de la Guadeloupe, le syndicat mixte « ***Routes de Guadeloupe*** » a été créé en 2007 pour assurer la gestion, l'entretien et l'exploitation du domaine public routier national et départemental. Cet établissement public novateur est unique en France, il gère ce domaine public sous la tutelle des deux collectivités associées.

Cette structure a pour missions principales d'assurer la conservation du patrimoine routier et à sécuriser le réseau avec une priorité pour les abords des établissements scolaires. Elle est aussi

chargée de rétablir au plus tôt les axes de communication lors des crises notamment entre la Basse-Terre et la Grande Terre via les ponts mobiles (Pont de la Gabarre, pont de l'Alliance).

Il lui revient également d'adapter l'infrastructure routière au déploiement de transports en commun performants.

Enfin, une commission consultative regroupant élus, techniciens et représentants des usagers favorise l'amélioration du service rendu à la population.

Les ports de Guadeloupe

Les installations portuaires en Guadeloupe regroupent 13 ports polyvalents, 10 ports de pêche, 22 appontements ainsi que des marinas. Ils sont placés sous la responsabilité du Conseil Général, de communes ou du Port Autonome de la Guadeloupe.

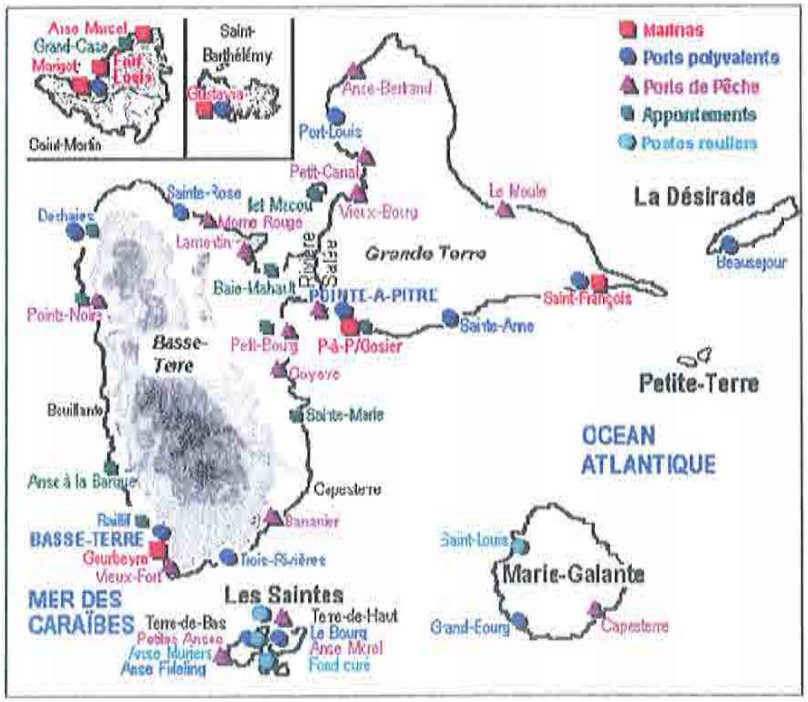
Outre sa compétence pour l'entretien, la rénovation et la modernisation des ports de pêche, **le Conseil Général de Guadeloupe gère des ports polyvalents** qui reçoivent des passagers et/ou des marchandises.

Il s'agit notamment des ports de Trois Rivières et de Saint-François ainsi que des ports de Terre de Bas aux Saintes, de Saint-Louis à Marie-Galante et de Beauséjour à la Désirade.

Les communes et syndicats mixtes gèrent les autres sites, notamment deux ports qui reçoivent des voyageurs et des marchandises sur la base d'une délégation de service public :

- Terre de Haut aux Saintes géré par la commune,
- Grand Bourg à Marie-Galante géré par la communauté des communes de Marie-Galante (CCMG). C'est le port principal pour les voyageurs des trajets inter-îles.

Le port de Terre-de-Haut

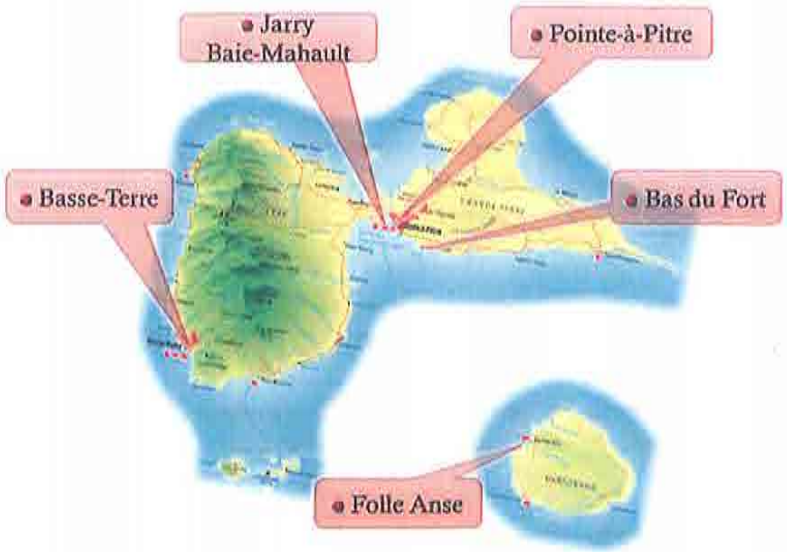


Les ports en Guadeloupe

Source : DEAL

Le Port autonome de la Guadeloupe (PAG), gère les sites portuaires les plus importants de l'archipel. Créé en 1975 par l'Etat, initialement régi par la loi de 1965 sur les ports autonomes, son organisation vient d'être modifiée par la loi de février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat.

Cinq sites portuaires dépendent de la circonscription du PAG :



Source : Site internet du PAG

- Le port de Jarry constitue le principal site d'activité portuaire de Guadeloupe. Il dispose de 17 postes à quai et appontements, dont 6 postes pour le vrac et les porte-conteneurs à fort tirant d'eau.
- Le port de Pointe-à-Pitre, qui, outre son activité de fret, accueille les passagers des vedettes assurant les liaisons inter-îles à la gare maritime de Bergevin et les croisiéristes.
- Le port de Basse-Terre dont le terminal du port est dédié aux liaisons inter-îles. Il ne dispose d'aucune superstructure (hangars, bureaux).
- L'appontement de Folle Anse à Marie-Galante, destiné au trafic de marchandises est équipé notamment d'un poste sucrier (principale production de Marie-Galante) et de deux postes rouliers.
- Le port de plaisance de Bas-du-Fort, d'une capacité de près de 1.100 anneaux a été mis en concession depuis 2006 pour une durée de 15 ans.

Le Port Autonome de Guadeloupe a également en charge la gestion du domaine portuaire et notamment de zones d'activités industrielles et commerciales d'une centaine d'hectares à Jarry.

Les aéroports

Les îles de Guadeloupe comptent au total un aéroport international et 5 aérodromes départementaux :

- Aéroport international de Point-à-Pitre, Guadeloupe Pôle Caraïbes,
- Aérodrome de Grand-Bourg de Marie-Galante,
- Aérodrome de Terre de Haut aux Saintes (récemment rouvert),
- Aérodrome de La Désirade,
- Aérodrome de Saint-François,
- Aérodrome de Baillif.

L'aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes est le principal aéroport de l'archipel. Il permet des liaisons avec les Caraïbes, l'Amérique du Nord, l'Amérique Centrale, l'Amérique du Sud et l'Europe. Il sert de « hub », plate-forme de correspondance aux compagnies Air Caraïbes, Air Antilles et Air France afin d'assurer les liaisons dans le bassin caribéen et nord-américain.

Il est exploité sous un régime de concession par la Chambre de commerce et d'industrie des îles de la Guadeloupe. Ce mode de gestion va évoluer à l'horizon 2015 par la mise en place d'une société aéroportuaire.

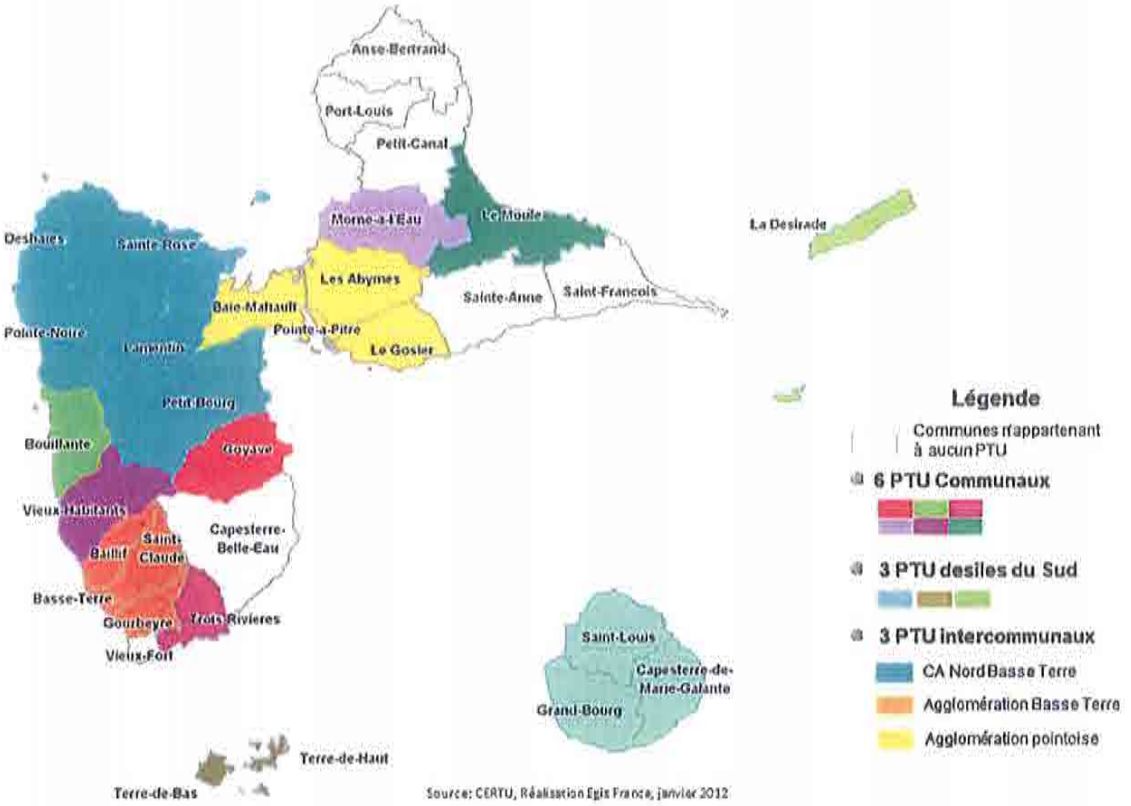
Les transports urbains et interurbains

Les réseaux de transports urbains de voyageurs et transports scolaires sont actuellement assurés par les communes et intercommunalités au sein de 12 Périmètres de Transports Urbains (PTU) détaillés par la carte ci-après :

- 6 PTU communaux organisés par les communes avec des réseaux peu structurés et parfois en doublon avec ceux du Conseil Général,
- 3 PTU des îles du sud, mais sans une réelle organisation du transport de voyageurs,
- 3 PTU intercommunaux.

Le Département a la responsabilité de son côté les transports de voyageurs interurbains et les transports scolaires de manière à assurer les liaisons entre les communes qui dépendent de PTU différents.

Les périmètres de Transport Urbain actuels



Source: CERTU, Réalisation Egis France, janvier 2012

La restructuration des compétences des collectivités avec la création de nouvelles intercommunalités impacte directement le domaine des transports des voyageurs et des scolaires.

Les lignes de bus à l'échelle de la Guadeloupe seront gérées par le Conseil Général. Les lignes entre deux PTU limitrophes seront organisées par le Conseil Général ou par l'une des deux AOTU concernée. Les lignes au sein d'un PTU seront gérées par l'AOTU concernée.

Le plan de transport actuel du Conseil Général devra être modifié et la compétence de certaines lignes devra être transférée aux nouvelles communautés.

Il restera à prendre en compte la problématique d'interconnexion des réseaux en termes de tarification, d'horaires, de desserte (origine-destination des lignes), de fréquences et de contractualisation avec les transporteurs. Tous ces domaines demandent la mise en place d'une coopération structurée entre les différentes AOT, autorités organisatrices des transports.

2. Les facteurs générateurs de déplacements de personnes et d'échanges de marchandises

Les déplacements de personnes ou de marchandises sont générés par un ensemble de facteurs explicatifs qu'il convient d'aborder de manière synthétique afin d'en comprendre les évolutions.

Bien sur, ils dépendent des différents besoins de la vie sociale, travailler, se nourrir, se réunir en famille ou entre amis, échanger, pratiquer des activités sportives, culturelles ou de loisirs, etc.

Mais l'intensité des déplacements et leur évolution va dépendre des dynamiques démographiques de la population, de ses modes de vie, et surtout de localisation des différents pôles d'habitat et d'activités qui structurent toute la vie économique et sociale du territoire.

2.1. Les dynamiques sociodémographiques

Les atouts d'une population jeune, mais un solde migratoire négatif

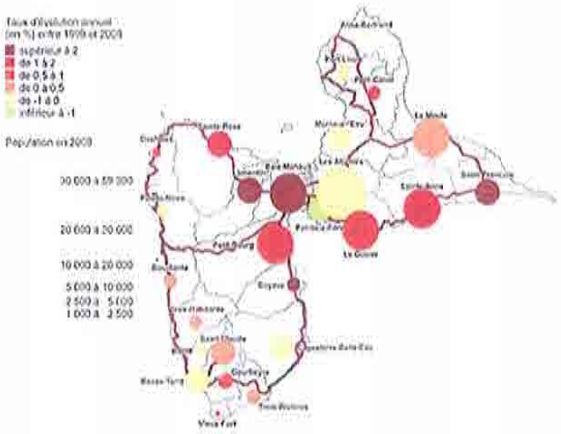
Au dernier bilan démographique de l'INSEE, la population guadeloupéenne est estimée à 404 400 habitants au 1er janvier 2010.

Avec 246 habitants au kilomètre carré, la Guadeloupe se caractérise par un peuplement relativement dense, la densité de l'ensemble français étant de près de 114 habitant / km^2.

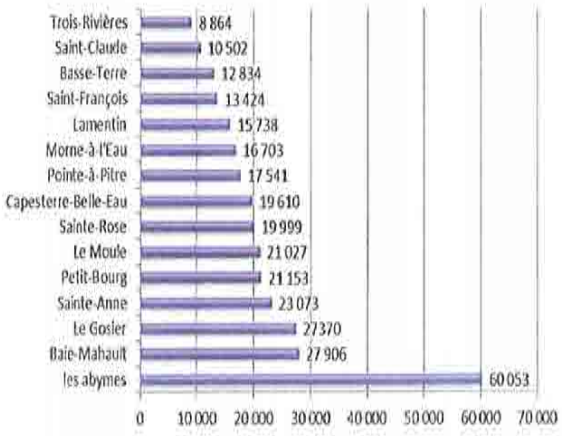
La croissance de la population entre les derniers recensements (1999-2008) a été de 0,5% par an, un peu moins marquée que celle de la métropole (0,7% par an).

L'augmentation de la population jusqu'en 2009 s'explique essentiellement par un solde naturel positif, les naissances ayant été supérieures aux décès, alors que le nombre d'arrivées sur le territoire aura été moins élevé que celui des départs.

Evolution annuelle de la population par commune, entre 1999 et 2008



Les communes les plus peuplés de Guadeloupe en 2008



Cette évolution démographique s'établit de manière différenciée au niveau de la Guadeloupe continentale, notamment pour les communes centrales et celles de la côte sud de la Grande Terre.

Les Abymes et Pointe-à-Pitre ont enregistré des pertes de population dans le même temps des politiques de rénovation urbaine, en cours dans ces communes.

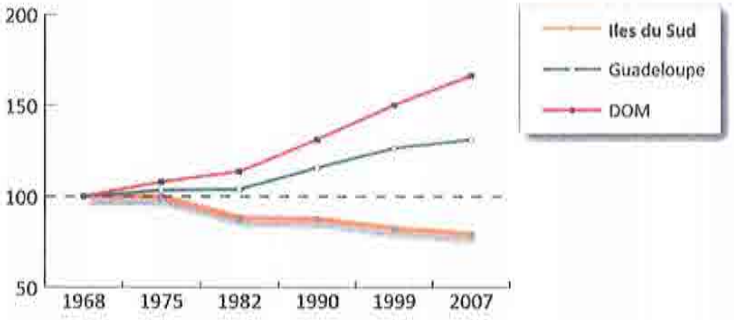
A l'inverse, la croissance démographique a été particulièrement forte dans les communes de Saint-François, Sainte-Anne et Sainte-Rose, du Lamentin, Baie-Mahault et Petit-Bourg (entre +7 % à +8 %).

Une population jeune, mais vieillissante, un solde migratoire négatif, très prononcé dans les îles du sud.

La Guadeloupe se distingue par la jeunesse de sa population. En 2009, les moins de 20 ans représentent 31 % de la population (contre 25 % en métropole), et l'âge moyen est estimé à 35 ans (contre près de 40 ans dans l'hexagone).

Toutefois, sa population vieillit. Ainsi en 1990, les jeunes représentaient 36 % de la population. Cette évolution est la résultante de deux effets. Conséquence de la baisse de la natalité, l'arrivée de classes d'âges moins fournies entraîne une diminution de la part des moins de 14 ans.
Seconde cause, l'émigration des jeunes en âge de suivre des études et d'entrer sur le marché du travail : entre 2002 et 2007, un quart des jeunes guadeloupéens de 15 à 30 ans, soit 11 500 personnes, sont partis vers l'hexagone.

Ce mouvement est le plus important dans les îles du sud qui comptent 16 500 habitants au total dont 12 000 sur Marie-Galante. En effet, le solde migratoire fortement négatif (moins 1000 habitants depuis 1999) y induit une baisse structurelle de la population.



Evolution comparée de la population

Source : Insee, RCP 2007

Dans les îles du Sud, la baisse structurelle de la population s'explique essentiellement par l'accessibilité difficile, aussi bien en termes d'offre de transport que de coût de déplacement.

Un chômage élevé, notamment chez les plus jeunes, explique en partie les mouvements de population

En 2010, le volume d'emplois s'est maintenu autour de 125 000 postes. Le taux d'emploi des 15-64 ans s'élève à près de 48 %, soit près de 16 points de moins par rapport à la moyenne métropolitaine. Ce faible taux est le reflet d'un marché du travail dégradé et des difficultés du tissu économique à offrir du travail à la main-d'œuvre disponible. Il explique le mouvement migratoire des jeunes car ceux-ci connaissent un taux d'emploi particulièrement bas.

Les jeunes guadeloupéens de 15 à 24 ans sont particulièrement exclus du marché du travail : leur taux d'emploi affiche seulement 8,8 %, il est trois fois inférieur au niveau métropolitain. Des disparités existent également entre les sexes avec un taux d'emploi féminin en retrait d'environ 6 points par rapport à celui des hommes (45,1 % contre 51,3 %).

Taux d'emploi et objectifs européen en 2010

	Taux d'emploi par tranche d'âge en %				
	15-64 ans	femmes 15-64 ans	15-24ans	25-49 ans	50 ans et +
Guadeloupe	47,9	45,1	8,8	62	30,6
Métropole	63,7	51,3	27,4	81,6	56

Source : INSEE, enquête emploi 2010

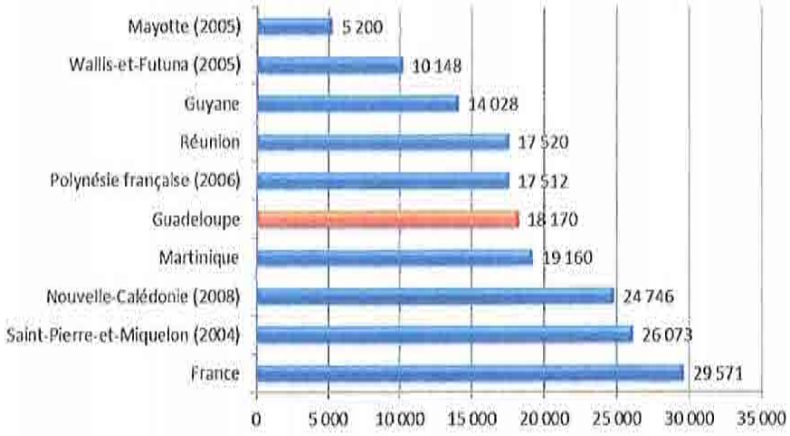
Un niveau de vie en amélioration, même si des disparités importantes demeurent

L'économie guadeloupéenne a bénéficié ces seize dernières années d'une croissance soutenue : entre 1993 et 2009, son PIB a doublé, et son tissu économique s'est profondément transformé.

PIB par habitant - France / Outre-mer en 2009

Source : INSEE, ISPF, ISEE, CEROM

En seize ans, le retard de la Guadeloupe à la métropole en termes de richesse par habitant s'est sensiblement réduit avec un gain de 14 points. Néanmoins, le PIB par habitant reste inférieur de 39 % au niveau moyen français.



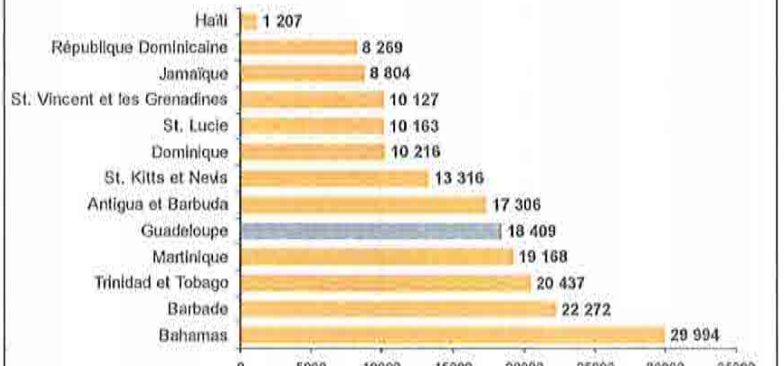
Toutefois, cette dynamique de croissance s'essouffle depuis le milieu des années 2000. En effet, le PIB par habitant en euros constants stagne par rapport à la métropole depuis 2006. Mais, après la récession des années 2008/2009, l'année 2010 marque une amélioration de la situation.

Une région riche au sein de l'espace Caraïbe

La Guadeloupe apparaît comme une région riche dans son espace régional, au même titre que la Martinique.

Sur la base de son PIB par habitant en parité de pouvoir d'achat, l'archipel figure dans les premiers rangs de la Caraïbe, derrière les Bahamas, la Barbade et Trinité et Tobago.

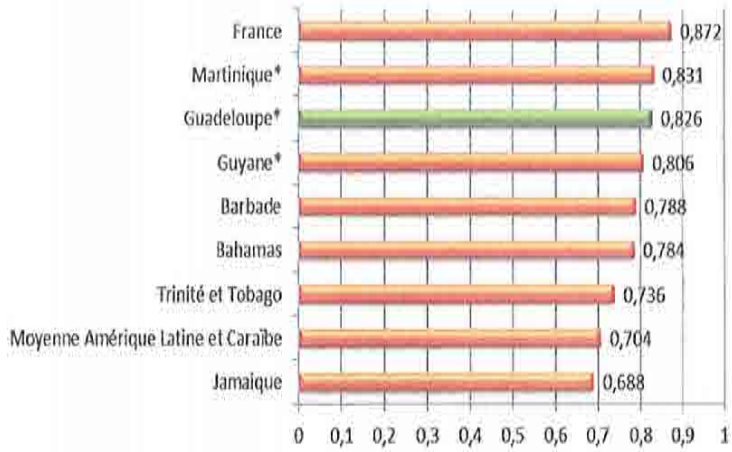
PIB par habitant - Zone Caraïbes en 2009
en dollars, parité de pouvoir d'achat



Sources : FMI, Calculs IEDOM

Les disparités demeurent importantes dans cet espace : le PIB guadeloupéen est environ 15 fois supérieur à celui d'Haïti, le pays le plus pauvre de la région, et plus du double de celui de la République Dominicaine.

Les IDH dans l'espace Caraïbe en 2010
Sourrce : PNUD, estimations CEROM,
* Données 2009

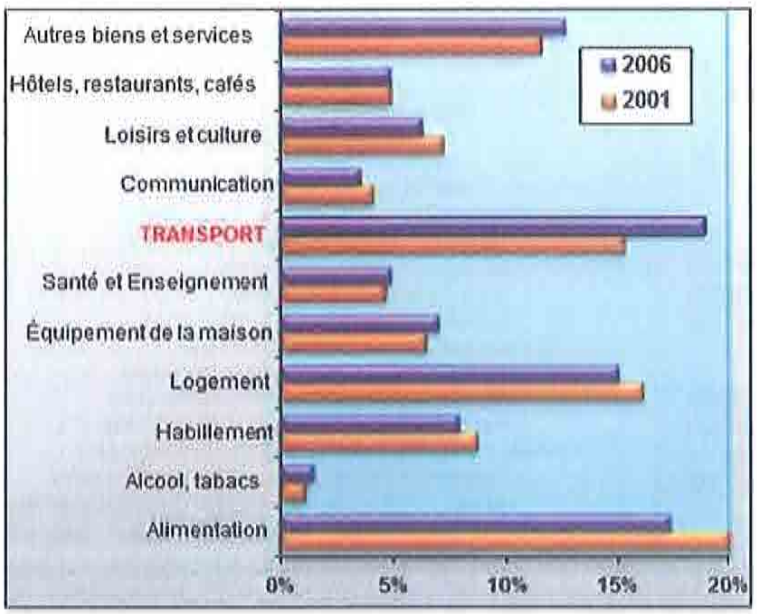


Après la Martinique, **l'Indicateur de Développement Humain** – IDH - de la Guadeloupe est le plus élevé de la zone Caraïbes.

Selon cet indicateur, les Départements français d'Amérique font partie, avec la Barbade, de la zone de « développement humain très élevé » devant la Jamaïque, les Bahamas et Trinité et Tobago.

Les transports, le premier poste de dépenses des Guadeloupéens

L'amélioration relative des conditions de vie des Guadeloupéens s'est accompagnée d'une évolution dans la structure de la consommation de la population, où le poste des transports domine avec un équipement croissant en véhicules individuels.



La part des transports dans la consommation des ménages
Enquêtes INSEE : Le Budget des familles (DOM)

Alors qu'en 2001, il était encore le troisième poste de dépenses des familles en Guadeloupe, le transport représente en 2006 le premier poste du budget des ménages, passant de 12% à 19%, devant l'alimentation et le logement.

Très certainement liée à l'augmentation du coût des carburants et à une utilisation accrue des véhicules individuels par rapport aux transports collectifs, cette situation est encore plus pesante pour les ménages fragilisés, à plus faibles revenus. En effet, en 2006 en Guadeloupe, près de 28% de la population vit dans une famille monoparentale contre 12% seulement en métropole.

Un taux de motorisation en hausse

L'augmentation des dépenses de transport pour les familles de Guadeloupe est en partie liée à celle des carburants dans la mesure où le taux d'équipement des ménages en automobile s'accroit fortement.

Ce phénomène pèse fortement sur les choix modaux de déplacements de la population. **Un taux de motorisation en hausse favorise la croissance de la mobilité et l'utilisation des véhicules particuliers pour tous les types de déplacements. Cette situation pourrait rendre moins efficaces les efforts de développement des transports publics.**

Equipement des ménages en véhicules

	2006 (%)			*Variation 1999/2006*	
	Ménages possédant au moins une voiture	Ménages possédant 1 voiture	Ménages possédant 2 voitures ou plus	*Ménages possédant 1 voiture*	*Ménages possédant 2 voitures ou plus*
Guadeloupe	65	46	19	*+ 2,4*	*+ 4,7*
Martinique	70	49	21	*+ 2,5*	*+ 3,9*
Métropole	81	47	33	*- 1,4*	*+ 2,8*

Source : Insee Enquêtes Budgets des familles

Toutefois, la situation de motorisation accrue n'est pas le fait de l'ensemble de la population. En effet, en Guadeloupe, plus de la moitié des familles à faible revenu ne possède pas de véhicule.

Il y a là un réel risque de perte de cohésion sociale, une partie de la population ne disposant pas de moyens d'accès faciles aux services publics et à l'emploi. Mais cela constitue en même temps une réelle opportunité de développement pour les transports collectifs en réponse aux besoins des Guadeloupéens.

2.2. Organisation spatiale du territoire guadeloupéen

Une armature urbaine déséquilibrée

L'organisation urbaine de Guadeloupe s'articule autour de deux pôles principaux de vie, les agglomérations de Pointe-à-Pitre et de Basse-Terre qui regroupent plus de la moitié de la population guadeloupéenne. Cette bipolarité urbaine concentre les principales fonctions urbaines de l'archipel.

Le premier bassin de vie constitué autour de Pointe-à-Pitre avec Baie-Mahault, les Abymes et Le Gosier fait office d'agglomération centrale. Ce pôle s'affirme comme le poumon économique de l'archipel. Il regroupe 40% de la population et 60% des emplois salariés.

Le deuxième bassin de vie qui agrège 7 communes autour de Basse-Terre constitue le pôle administratif de l'archipel, siège notamment de la Préfecture et des services de l'Etat, du Conseil Régional et du Conseil Général, etc.

Un maillage secondaire de pôles d'équilibre complète celui des deux agglomérations urbaines principales. Ce second réseau qui comprend Sainte-Rose, Le Lamentin, Le Moule, Petit Bourg et Sainte-Anne participe fortement à l'équilibre et à l'animation socio-économique du territoire.

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

A cela s'ajoute le développement d'un mitage urbain non contrôlé par les communes face à la pression foncière et immobilière soutenue par la configuration topographique complexe du territoire. Ce phénomène conduit à une consommation exagérée de l'espace, à une atteinte forte à la qualité des paysages, à une aggravation des coûts des réseaux viaires et des dessertes.

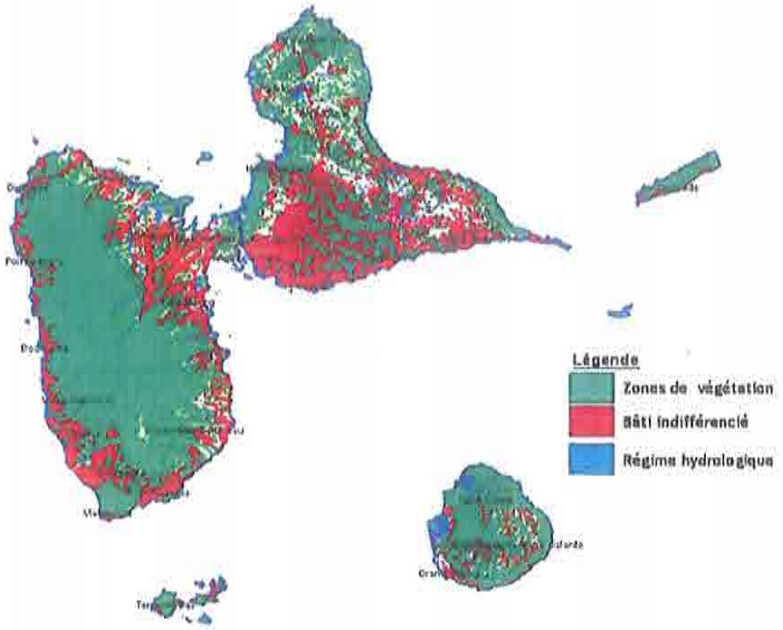
Les Grands-Fonds,
habitat diffus à proximité des Abymes

L'analyse des évolutions de longue période montre que l'agglomération de Pointe-à-Pitre et le sud Grande Terre ont accaparé l'essentiel de la croissance démographique de la Guadeloupe : de 50 à 60% de croissance en 30 ans.

L'influence dominante des deux pôles principaux a contraint le bon développement des différents pôles d'équilibres qui ne peuvent plus jouer leur rôle de relais de façon satisfaisante au niveau des bassins de vie locaux.

Il en résulte un fort déséquilibre quant à la répartition des activités, des équipements, des flux et des personnes sur le territoire de l'archipel. Ainsi de nombreux bourgs, voire de pôles secondaires, souffrent d'un manque d'attractivité dû à la perte ou à l'absence de services, de commerces.

Les différents bassins de vie de l'archipel, y compris les 4 îles du Sud, deviennent alors très dépendants des deux pôles principaux de la Guadeloupe et des conditions de transports qui permettent de bénéficier des services qu'ils offrent.



L'utilisation de l'espace dans l'archipel Guadeloupéen

Dans tous les cas, l'urbanisation rurale, en périphérie du cœur d'agglomération, entretient une diffusion de la mobilité. Les réseaux sont ainsi pénalisés par une urbanisation étalée générant un volume de déplacements quotidiens vers les zones d'activités et la ville centre.

Ce type d'urbanisation induit une multiplication des accès sur la route et une superposition des trafics en heure de pointe.

La question soulevée est celle de l'organisation des déplacements et des choix de mode pour les déplacements quotidiens dans et vers les grandes agglomérations. Cet aspect est sans conteste un des éléments clés du SRIT qui recoupe avec celui de l'accessibilité aux grands équipements, socio-économiques, portuaires et aéroportuaires.

La question de l'urbanisation rurale pose également la question de la **hiérarchisation des usages de la route.**

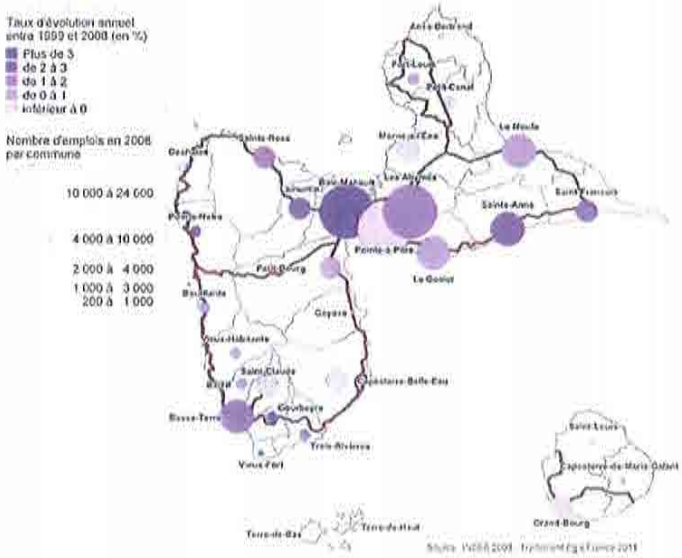
Une polarisation accentuée des infrastructures économiques

Bien plus que l'habitat, les lieux où s'établissent les activités économiques et les emplois sont concentrés dans un nombre réduit de communes.

Celles qui constituent l'agglomération centrale de Guadeloupe hébergent l'essentiel des activités. La commune de Baie-Mahault accueille à elle seule un salarié guadeloupéen sur quatre. Son attractivité s'explique essentiellement par la présence de la zone industrielle et commerciale de Jarry.

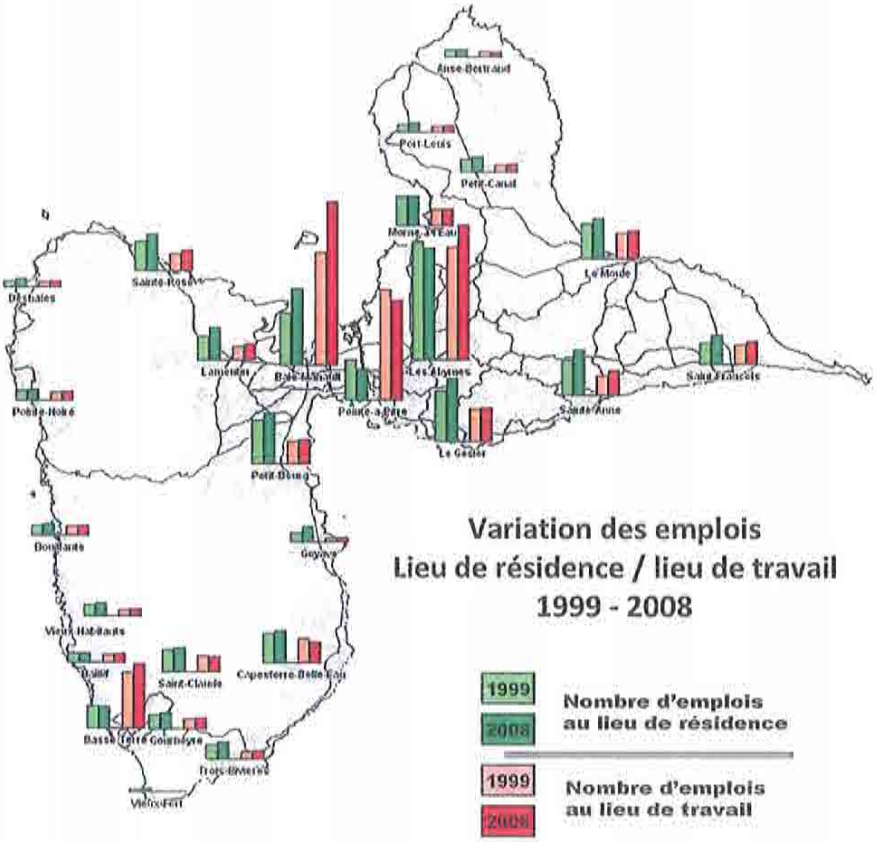
D'ailleurs cette tendance à la polarisation des emplois, à la concentration des activités sur quelques zones, s'est accentuée ces 10 dernières années, comme l'indique la carte suivante.

Répartition et évolution de l'emploi 1999-2008



Les communes de Baie-Mahault, de Pointe-à-Pitre et de Basse-Terre sont celles qui exercent le plus d'attractivité en termes d'emploi. Le nombre d'emplois totaux proposés (lieu de travail) y est en effet largement supérieur à celui des emplois occupés par leurs propres habitants (lieu de résidence).

Cet indicateur d'attractivité sur l'emploi montre une accentuation de cette tendance entre 1999 et 2008, notamment pour les communes de Baie-Mahault et des Abymes, et dans une moindre mesure pour celle de Basse-Terre.



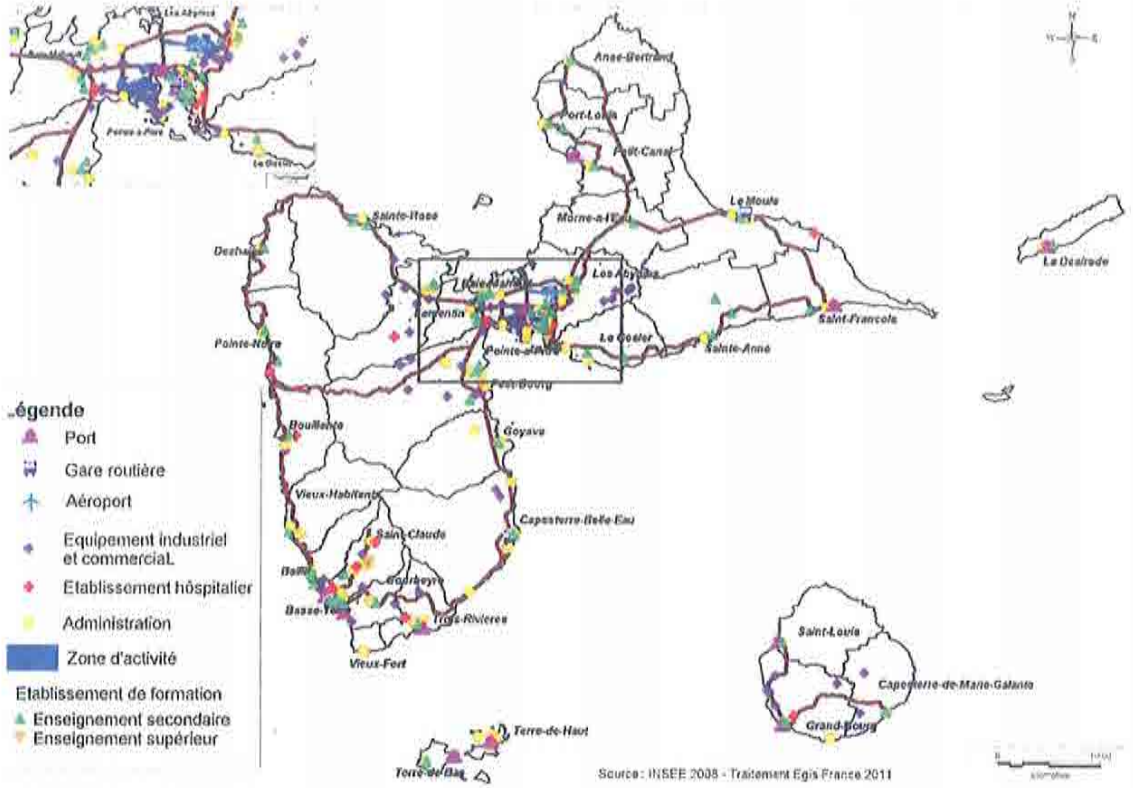
Les activités se localisent aujourd'hui prioritairement au sein des diverses zones d'activités industrielles, commerciales ou artisanales (le plus souvent mixtes) qui maillent le territoire guadeloupéen.

Ces infrastructures économiques se caractérisent par une grande hétérogénéité de contenu et par une faible spécialisation de leurs activités. L'absence d'anticipation foncière, de planification et de cohérence d'aménagement y est évidente, du moins pour les zones les plus anciennes. Ce phénomène est particulièrement sensible quant à la maîtrise de leur accessibilité.

De plus, la qualité de la plupart de ces zones au niveau de leur paysagement et verdissement, de leur entretien et de la signalétique, se trouve en général en contradiction avec les potentialités et l'image naturelle positive de l'archipel.

Pour ces motifs, le Schéma Régional de Développement Economique de la Guadeloupe (SRDE) s'est engagé en vue d'un « renforcement des Zones d'Activités existantes » en veillant à leur optimisation et requalification. Il s'agit là d'un enjeu fort d'avenir à relever pour valoriser les possibilités de développement économique futures et permettre un meilleur taux d'emploi, notamment pour les plus jeunes.

Les pôles socio-économiques structurants



Une zone d'influence très étendue pour les équipements collectifs structurants

Les équipements collectifs aux fonctions très variées participent fortement à la vie du territoire et requièrent un bon niveau d'accessibilité. Il s'agit par exemple des infrastructures de formation, de santé ou des équipements sportifs dont l'aire d'influence est souvent étendue. Ils rayonnent souvent bien au-delà des limites de leur commune d'implantation.

Pour un certain nombre d'entre eux, il existe une disparité territoriale de l'offre que les orientations du SAR visent à corriger. C'est par exemple le cas pour les crèches collectives et parentales. Il en est de même pour les infrastructures sportives qui constituent un puissant facteur d'insertion sociale et dont la répartition est très inégale sur le territoire.

Si les écoles primaires et secondaires sont bien réparties, les établissements de formation supérieure en nombre plus restreint attirent un public venant de loin. C'est le cas de l'Université des Antilles et de la Guyane (plus de 6 000 étudiants), de l'Institut Universitaire Technologique (IUT) à Saint-Claude ou du lycée hôtelier du Gosier.

Il en est de même pour les équipements sanitaires pour lesquels un Schéma Régional d'Organisation Sanitaire préfigure la couverture médicale de l'archipel. Il vise à assurer une équité socio-spatiale à toute la population. La reconstruction prévue du CHU et celle en cours du Centre de Gérontologie aux Abymes aura une incidence positive sur la qualité de l'offre sanitaire. Ces établissements de santé présentent également par une zone d'attraction particulièrement étendue.

CHU Pointe-à-Pitre/Abymes

2.3. Les principales filières économiques et l'activité des transports

L'économie guadeloupéenne connaît depuis le début des années 90 une profonde transformation. Sa modernisation est principalement le fait de l'émergence d'un secteur privé dynamique, majoritairement de services, et du développement de services administrés, supplantant les secteurs traditionnels de l'agriculture, du bâtiment et du petit commerce.

Répartition de la Valeur Ajoutée des secteurs marchands	2006
• Agriculture et IAA	3,8%
• Industrie et Energie	4,1%
• Construction	9,6%
• Commerce	12,8%
• Transport	3,4%
• Hôtels restaurants	3,4%
• Autres services	62,8%
Total	**100,0%**

Source : INSEE TER 2010

Les différentes filières qui concourent à la vie économique et sociales de l'archipel sont évidemment génératrices de déplacements, notamment concernant les personnes qu'elles emploient.

Certaines d'entre elles ont un impact significatif dans la mesure où elles sont la résultante de flux importants de personnes comme le tourisme. D'autres génèrent des mouvements plus particuliers comme par exemple l'agriculture notamment lors des campagnes de récolte de canne à sucre ou le BTP avec le transport des produits de carrière. Enfin l'organisation du secteur des transports lui-même a un impact sur les modalités de déplacement des personnes et des échanges de marchandises.

Le BTP et les matériaux de construction

Le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP) contribue suivant les années de 9 à 10% à la formation de la valeur ajoutée brute en 2008. Il emploie 10 % des salariés du département. L'activité est également pourvoyeuse de nombreux emplois indirects car utilisatrice de services d'accompagnement.

Cette filière présente des caractéristiques locales particulières :

- Une hyper-concentration des besoins dans l'agglomération de Pointe-à-Pitre,
- Une concentration de la production de granulats autour de 2 carrières principales (Rivière Sens et Deshaies) chacune produisant ¼ de la consommation totale,
- Une exploitation de tuf calcaire utilisé en matériau de complément, notamment comme sous-couche routière,
- Une importation de matériaux de construction en légère croissance livrés à partir du port de Jarry).

Le marché des granulats en Guadeloupe se situe entre 2,1 et 2,2 millions de tonnes/an (auquel il convient de rajouter l'estimation de 700.000 tonnes/an d'extraction de tuf non maîtrisée).

La production de matériaux de construction en Guadeloupe

Source: Ademe, Egis France

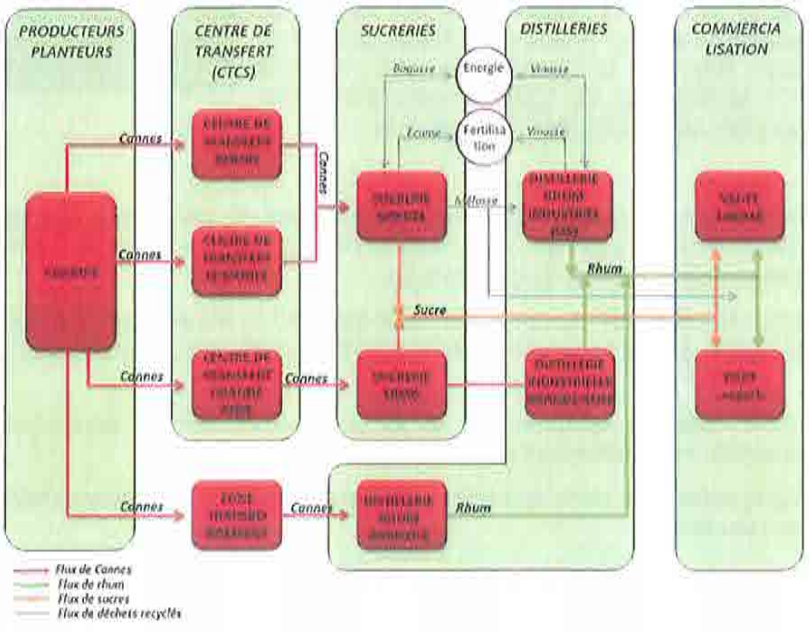
L'agriculture et les campagnes de récoltes de la canne à sucre

Comme toutes les activités économiques, celles liées à l'agriculture impacte l'utilisation des réseaux de transport du fait des échanges divers de produits et de marchandises.

Toutefois du fait de leur concentration dans l'espace et dans le temps, les flux liés à l'exploitation de la canne à sucre sont particulièrement sensibles pour les conditions de déplacement en Guadeloupe.

Le schéma ci-après illustre l'organisation des différents flux générés par l'exploitation de la canne et ses sous-produits (sucre, rhum, mélasse), de la production à la commercialisation.

Schéma d'organisation des flux de la canne à sucre (Source : ADEME, 2010)



La première étape, extrêmement impactante, est celle de la livraison de la canne aux centre de transfert et de transbordement puis aux usines sucrières ou aux distilleries de rhum agricole.

En sortie d'usine, le sucre est acheminé vers le centre de stockage de Gardel à Jarry avant d'être exporté ou redirigé vers les points de vente locaux. La mélasse, résidu de transformation de la canne est utilisée pour produire du rhum industriel, est transportée vers Sainte Rose jusqu'à la distillerie industrielle SIS. A Marie Galante elle est traitée sur place en sortie de sucrerie, à la distillerie de Grande Anse.

Le rhum industriel produit est alors transporté, comme pour le sucre vers les points d'exports et de commercialisation. Le rhum agricole, qui n'est pas passé par l'étape sucrerie/mélasse puisqu'il est directement produit à partir de la canne suit le même chemin de commercialisation que son homonyme industriel.

Outre les deux grands bassins du nord de la Grande-Terre et de Marie-Galante, la production de canne à sucre se réalise également dans les autres parties de la Guadeloupe continentale.

Le tourisme un des vecteurs importants de l'économie de l'archipel

Le tourisme constitue un vecteur essentiel du développement économique de la Guadeloupe. Il génère d'importants effets directs et indirects sur les autres branches de l'économie locale (commerce, transport, services, construction...) en termes de valeur ajoutée et de création d'emplois.

Si la branche hôtellerie-restauration représente seule de 3 à 4 % de la valeur ajoutée marchande produite en Guadeloupe, en 2005, l'INSEE estimait la totalité du poids du tourisme de séjour à 7 % du PIB marchand ce qui fait du tourisme un des secteurs majeurs pour l'économie du territoire.

En 2006, une étude de l'INSEE estimait l'emploi salarié de l'ensemble de la filière à environ 6 300 personnes, soit 5,4 % de l'effectif salarié total de la Guadeloupe (4,8 % à la Martinique et 3,8 % en Guyane). En 2009, la seule branche de l'hôtellerie et de la restauration emploie 4 500 salariés.

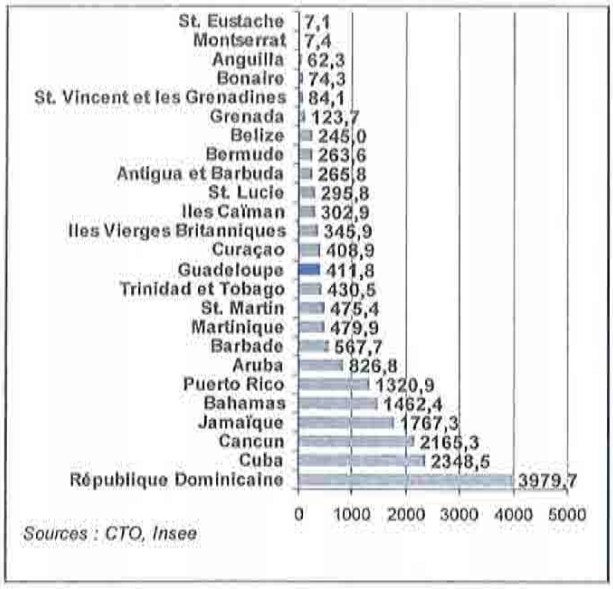
La capacité hôtelière de la Guadeloupe s'est développée à partir des années 60-70 avec l'aménagement de la Riviera sud, qui s'est traduit par la création de 2.000 chambres sur les communes de Gosier, Sainte-Anne et Saint-François.

Ce développement s'est poursuivi au cours des décennies 80 et 90, aidé en cela par les dispositifs de défiscalisation, pour atteindre en Guadeloupe continentale une capacité d'accueil de 4.500 chambres.

Depuis l'année 2000, date du retournement de la conjoncture dans le secteur du tourisme, la Guadeloupe a enregistré la fermeture de nombreuses unités.

L'archipel se place aujourd'hui à un rang médian au sein de l'espace Caraïbe qui connait pourtant un fort développement touristique.

Nombre de touristes dans la Caraïbe *(en millier)*

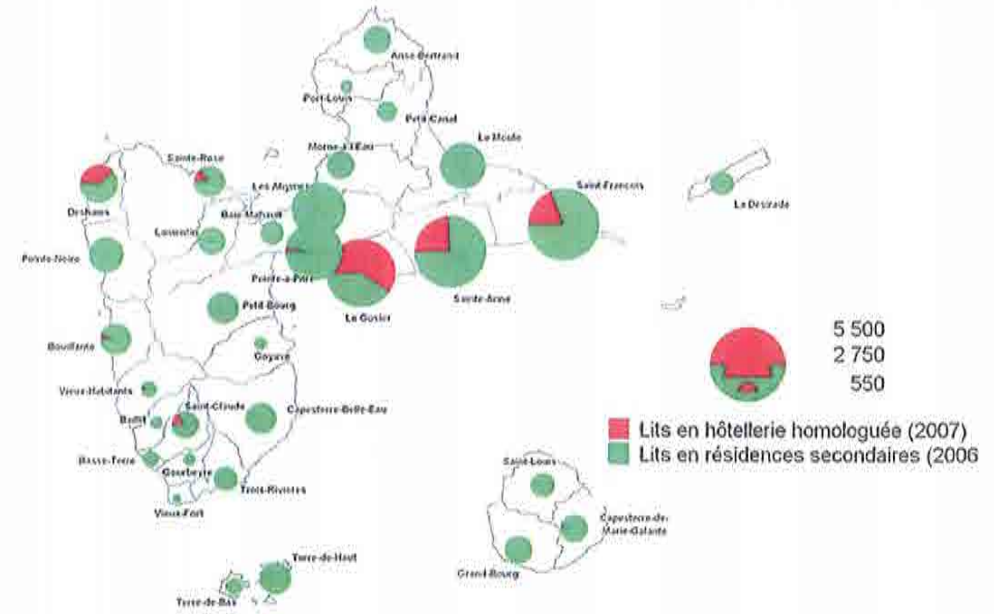


Sources : CTO, Insee

Plutôt concentrée dans le sud de la Grande-Terre, l'hôtellerie constitue le premier mode d'hébergement choisi par les voyageurs durant leur séjour en Guadeloupe bien qu'elle soit moins prisée que par le passé. En effet, en 2009, elle concernait 34 % des voyageurs (contre 47 % en 2006). Toutefois, elle n'assure que le cinquième des nuitées totales, 'hébergement dans la famille ou chez les amis représentant la plus grosse part des nuitées.

Plus disséminés dans l'ensemble de l'archipel, les gîtes et locations de meublés proposent une alternative aux offres habituelles d'hébergement. Leurs prix, généralement moins élevés qu'à l'hôtel, permettent à la clientèle de séjourner plus longtemps. Le nombre de gîtes ruraux et de locations de meublés reste difficile à évaluer. Il est possible d'en faire une approche à partir de l'estimation des résidences secondaires comme présenté dans la carte ci-après (source : INSEE).

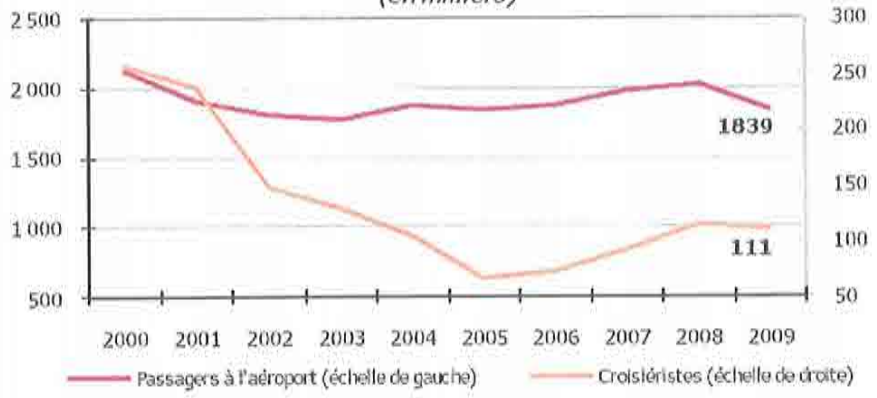
Répartition de la capacité d'accueil touristique



Source : INSEE, Réalisation Egis France, janvier 2012

Depuis le début des années 2000, le tourisme guadeloupéen a traversé une crise profonde qui s'est manifestée par une diminution de la fréquentation touristique, constatée aussi bien à l'aéroport Pôle Caraïbes après un maximum atteint en 2000 avec 2,12 millions de passager et plus de 250.000 croisiéristes accueillis par le Port de Pointe-à-Pitre.

Fréquentation touristique
(en milliers)



Sources : PAG, Chambre de Commerce et de l'Industrie (aéroport Pôles Caraïbes)

A la suite des efforts engagés par les différents opérateurs et acteurs du tourisme, cette tendance négative semble s'inverser depuis 2011, et ce malgré la crise subie en 2008-2009.

Ainsi l'aéroport de Guadeloupe-Pôle Caraïbes a enregistré 2,05 millions de passagers proche de son niveau record de 2000 et la PAG a retrouvé une tendance ascendante engagée depuis 2005 avec une activité de croisière en croissance en 2011.

Du fait de son caractère d'archipel, le tourisme y est très dépendant de l'offre des deux grands opérateurs de transport que sont l'aéroport et le port autonome de Guadeloupe.

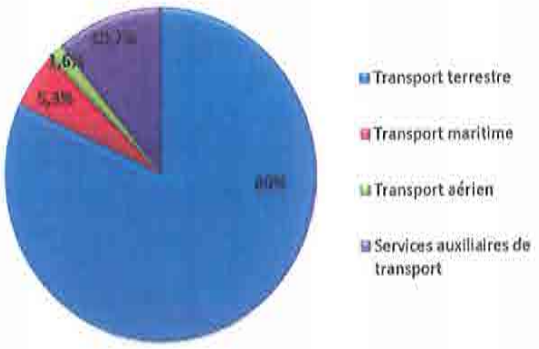
Deux pôles majeurs pour le secteur des transports et l'économie du territoire

Le secteur des transports participe à un niveau de 3 - 4 % à la formation de la valeur ajoutée totale produite en Guadeloupe. Mais du fait de la situation géographique de l'archipel, ce secteur joue un rôle essentiel dans l'économie du territoire, notamment pour le tourisme et ses échanges extérieurs.

Le secteur des transports emploie plus de 4.600 salariés en 2009, soit 5,4 % de l'effectif salarié total de Guadeloupe.

Il s'agit d'une activité où se créent régulièrement de nombreuses entreprises, le plus souvent de petite taille, sans salarié (76 %). En 2010, on comptait 2 100 établissements de transport dont 80 % évoluent dans les transports routiers et 10% dans les activités de logistique-entreposage.

Toutefois, ce sont les activités de transport maritime et aérien qui concentrent la quasi-totalité de l'investissement et près des 2/3 du chiffre d'affaires du secteur.



Répartition des entreprises de transport par mode en 2010

Source : IEDOM, 2010

L'aéroport de Guadeloupe – Pôle Caraïbes et le Port Autonome de la Guadeloupe jouent un rôle essentiel au niveau régional, aussi bien pour son rôle de plate forme d'échange des biens et des personnes que pour son rôle économique au sein du territoire.

La plateforme aéroportuaire de Pointe-à-Pitre constitue en soi une zone d'activités importante. Elle représente en effet de l'ordre de 1.700 emplois directs et indirects (2007) qui sont associés à son fonctionnement.

Elle assure toutes les relations avec la métropole et les autres territoires extérieurs. Elle joue un rôle essentiel dans le développement touristique de la Région (accueil d'une grande partie des touristes dont 60% viennent de métropole.)

La plateforme portuaire stricto sensu représente un volume d'emplois significatif avec plus de 1.500 salariés directs (activités directes et élargies). Son activité permet l'accueil d'activités touristiques, les croisières, le transport de passagers entre les îles de l'archipel Guadeloupéen et le traitement de marchandises.

Le PAG gère également un Domaine Industriel et Commercial ainsi qu'une Zone de Commerce International à Jarry qui constituent des atouts majeurs pour le développement économique et social du territoire.

3. L'évolution de la mobilité et ses impacts

3.1. Utilisation et dysfonctionnements du réseau routier

Le réseau routier est le seul réseau d'infrastructure terrestre de la Guadeloupe. En plus d'être soumis aux aléas climatiques et d'être contraint par la topographie du territoire, il est le support de l'ensemble des déplacements des Guadeloupéens et à ce jour aucune alternative n'est possible, aussi bien pour des dessertes locales que pour des dessertes interurbaines.

Le réseau routier est le support des réseaux de transport collectif, des réseaux cyclables et permet l'accessibilité à toutes les grandes infrastructures de transport et économiques. Il concentre donc une grande partie des enjeux du SRIT de la Guadeloupe.

Un trafic structuré autour du pôle urbain central

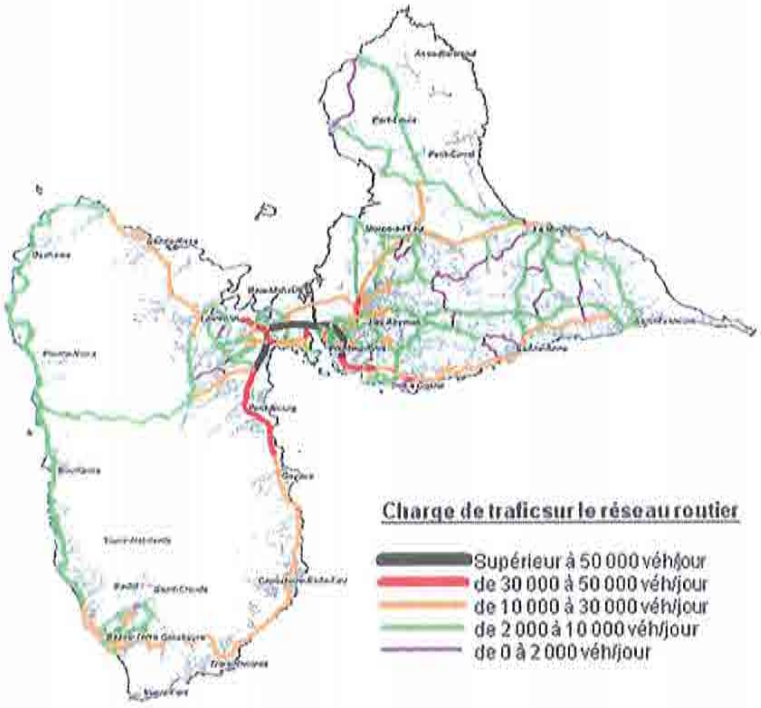
La concentration des équipements et des emplois dans l'agglomération pointoise se traduit par un fort trafic routier vers cette destination ainsi que dans une moindre mesure avec Basse-Terre.

La configuration physique de la Guadeloupe induit une structuration et une utilisation particulière du réseau routier.

Le réseau structurant ceinture la Basse-Terre sur son littoral avec peu d'itinéraires alternatifs ou transversaux. Il supporte donc toute la charge des différents déplacements.

La polarité de Pointe-à-Pitre et la présence de la Rivière Salée imposent de fortes contraintes avec également une concentration des trafics routiers sur la RN1 qui supporte plus de 75 000 véhicules par jour entre Destrellan et le pont de la Gabarre. Les niveaux de trafics enregistrés sur le réseau sont parfois très élevés, notamment à proximité de l'agglomération centrale.

Par contre pour la Grande-Terre, le réseau secondaire très dense, notamment dans le secteur des Grands Fonds, à l'est des Abymes, offre plus de possibilité d'itinéraires alternatifs ce qui ne supprime toutefois pas les points de congestion aux abords des agglomérations.



Charge du trafic sur le réseau routier en 2008

Source : Egis, 2011

Une charge du réseau routier conditionnée par l'organisation spatiale du territoire

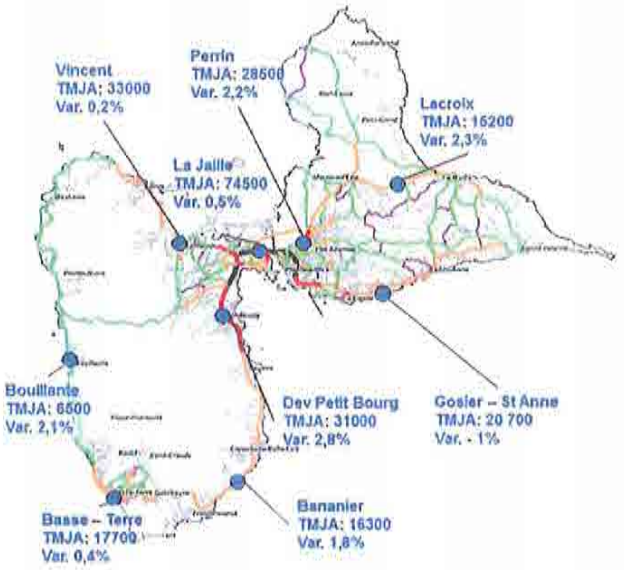
Les niveaux de trafic enregistrés sur le réseau routier de Guadeloupe sont proches de ceux des grandes agglomérations avec près de 75.000 véhicules par jour (à proximité de Pointe-à-Pitre). Les niveaux de trafic sont également très importants sur les axes d'accès à l'agglomération centrale.

On constate de plus qu'avec des progressions annuelles comprises entre 1% et 2%, le trafic moyen journalier (TMJA) augmente plus vite que le volume de population (+0,5%), ce qui traduit une hausse de la mobilité.

Du fait de la hausse du taux de motorisation des ménages guadeloupéens, cette mobilité accrue s'exprime par une utilisation systématique de l'automobile et une surcharge du réseau routier.

Cette augmentation des trafics routiers correspond également à l'accentuation de la polarisation des emplois, surtout dans l'agglomération centrale ainsi que dans celle de Basse-Terre.

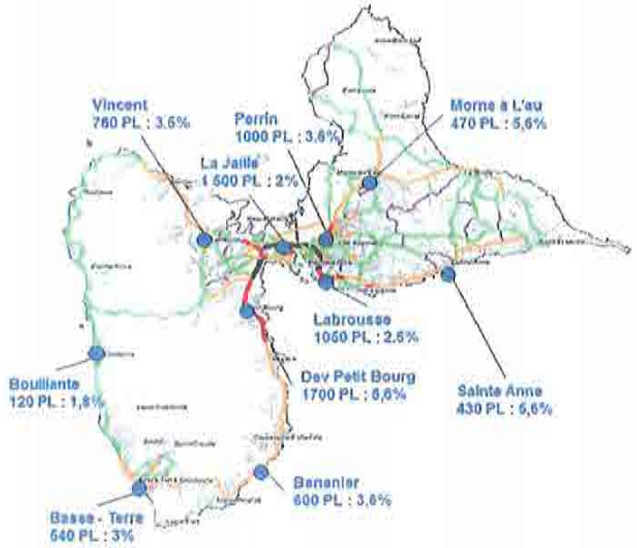
TMJA en 2010 et variation annuelle des trafics 2006/2010



Pour le transport des marchandises, la structure urbaine de l'île, très concentrée autour de Pointe-à-Pitre, puis diffuse au-delà avec un chapelet de bourgs le long des axes routiers côtiers, ne permet pas d'organiser des flux massifiés dans la plupart des cas, (sauf pour les granulats).

Dans la mesure où les marchandises arrivent au port à Jarry, y sont stockées puis distribuées sur tout le territoire en petite quantité, la flotte des véhicules affectés au transport de marchandises (pour compte propre ou du compte d'autrui) est très largement composée de Véhicules Utilitaires Légers (VUL), dans des proportions supérieures à celles que l'on trouve en métropole (4 VUL pour 1 PL).

TMJA - Poids Lourds en 2010



Ce phénomène favorise l'atomisation du secteur des transports en Guadeloupe : la majorité des transporteurs sont des entreprises individuelles, phénomène plus marquée en Guadeloupe qu'en Martinique.

Même si les données indiquent une tendance lourde d'acquisition de camions à la capacité d'emport toujours plus importante, le trafic poids lourds ne représente qu'1 à 6% du trafic selon les sections, soit des niveaux de trafic largement inférieurs à ceux enregistrés en métropole.

Le trafic PL est surtout concentré à Jarry, à proximité du port et de la zone industrielle.

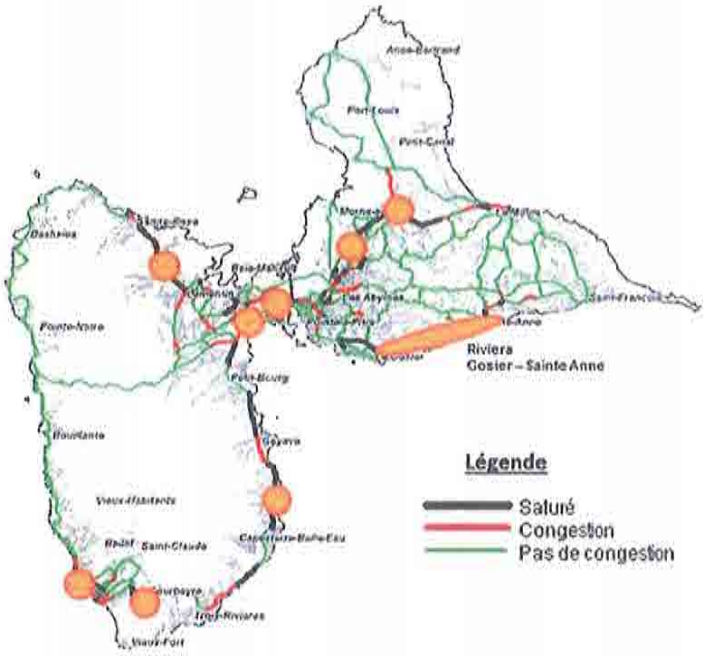
Cette situation s'additionne à la hausse des trafics des véhicules particuliers et s'ajoute à la charge du réseau routier.

Les principales zones de congestion identifiées

Les charges de trafics sont très importantes, notamment sur les sections périphériques de l'agglomération pointoise. Ainsi à Pointe-à-Pitre, la congestion est systématique aux heures de pointe.

Sur la RN1 entre Baie-Mahault et la route de la traversée on relève 55 000 véhicules par jour, sur la RN2 entre Baie-Mahault et Lamentin on compte 33 000 véh/j, et sur la RN4 entre Pointe-à-Pitre et le Gosier, 47 000 véh/j, ou sur la RN5 entre les Abymes et Morne-à-L'eau avec 32 000 véh/j.

Situation de la congestion routière en 2008



Les points de congestion principaux :

- Jarry
- La Boucan (Sainte-Rose)
- Sainte-Marie (Capesterre)
- Morne-à-L'eau
- Le Gosier/Ste-Anne/St-François
- Accès à Basse-Terre.

Source : Etude fusion, affinage et actualisation des modèles de trafic élaborés sur Basse-Terre et sur Grande-Terre – Traitement Egis, décembre 2011

A ces flux importants de véhicules, les fonctions urbaines telles que les services de poste, écoles, commerces, etc. engendrent des difficultés de stationnement sur la voie publique par les particuliers et accentuent ainsi le ralentissement du trafic routier. En effet les trafics de transit et le trafic local ne peuvent que se mélanger du fait de la rareté des itinéraires alternatifs.

La congestion est tellement importante que les temps de parcours peuvent doubler. Le réseau est inadapté en période de pointe.

Temps de parcours heure creuse / heure de pointe

	Temps en heure creuse	Temps en heure de pointe
Pointe-à-Pitre / Basse-Terre	45 à 50 min.	1h30
Pointe-à-Pitre / Sainte-Rose	25 minutes	1h30
Pointe-à-Pitre / Sainte-Anne	20 minutes	1h20

Les accidents de la route, une gravité alarmante

Les données relatives à l'accidentologie routière en Guadeloupe sont particulièrement alarmantes quant au nombre de tués. Alors que partout on constate une relative amélioration de la situation, la Guadeloupe enregistre des taux de tués trois fois plus importants qu'en Métropole, avec pourtant un nombre d'accidents en diminution.

Accidentologie en Guadeloupe

	2008	2009	2010	Var. 2008/2010	Taux de tués par accident	Métropole Var. 2008/2010	Taux de tués par accidents
Accidents	755	498	523	↘ 30%		↘ 10%	
tués	52	54	65	↗ 25%	0,13	↘ 6%	0,04
blessés	1 087	706	691	↘ 36%		↘ 10%	

Source : DEAL Guadeloupe

Cette situation est surtout le fait des deux roues, pour lesquels deux tiers des tués sont en faute et 1 tué sur 3 ne porte pas de casque.

Pour tous les véhicules, l'alcool est à l'origine d'un mort sur la route dans un accident sur trois et la vitesse est à l'origine d'un mort sur la route dans plus d'un accident sur quatre.

Près d'un tué sur 5 ne porte pas de ceinture de sécurité.

Se pose alors la question du partage sécurisé de la voirie pour tous les usagers, notamment pour les véhicules deux roues motorisés.

Répartition des tués par catégories d'usagers en 2010

Source : sécurité Routière

Du fait de l'organisation du territoire et des déplacements qui en résultent le réseau routier, malgré les aménagements déjà réalisés n'est pas adapté aux volumes de trafic qu'il supporte. Il ne rend pas le niveau de service attendu en termes de sécurité, de temps de parcours ou de desserte des principaux pôles d'habitat et de développement économique.

La congestion qu'il subit handicape également les différentes politiques de développement des transports collectifs dont il constitue aujourd'hui le principal support.

3.2. Les déplacements des personnes

Les motifs des déplacements sont multiples et sont liés aux différents besoins de la vie économique, sociale et culturelle de la population. Les données statistiques disponibles ne permettent pas de saisir toutes les facettes des comportements de mobilité. Ceux-ci peuvent toutefois être approchés par des indicateurs partiels qui en restituent l'essentiel.

Les volumes et les temps consacrés aux déplacements peuvent être analysés à l'occasion des Enquêtes Ménages réalisées dans le cadre de l'élaboration des PDU (Plans de Déplacements Urbains). Celui de l'agglomération pointoise qui concentre une grande partie des équipements et des emplois de l'archipel montre que ses habitants réalisent en moyenne 3,25 déplacements par jour et par personne. Le temps accordé aux déplacements est de plus en plus important, il est actuellement de 65 minutes par jour (tous modes). Ce qui situe la Guadeloupe dans les fourchettes relativement hautes.

S'ils ne sont pas les seuls motifs de déplacement, ceux liés au travail et aux études structurent fortement la mobilité d'un territoire, notamment par les pics de flux constatés aux différentes périodes de la journée. Leur analyse permet également de situer les modes de transport utilisés lors des déplacements Domicile-Travail.

Une augmentation des déplacements domicile-travail majoritairement réalisés en véhicules personnels

- Selon les données du recensement de la population, en Guadeloupe, un peu plus de la moitié des personnes ayant un emploi travaille en dehors de leur commune de résidence.

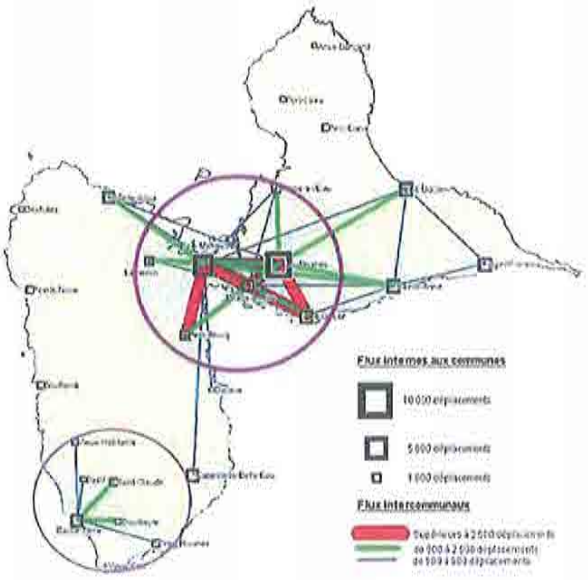
Déplacements Domicile/Travail en 2007

De fait de l'importance de la zone de Jarry, avec plus de 25 000 emplois, Baie-Mahault attire près de 20% de la population active employée. Elle se classe en tête des communes de la région, juste avant Les Abymes et Pointe-à-Pitre.

C'est ce pôle d'emploi qui marque **les déplacements domicile/travail** au sein de la Guadeloupe continentale, avec une attractivité quotidienne très étendue.

Les « navetteurs » y effectuent en effet des déplacements pendulaires journaliers depuis le nord de la Basse-Terre et tout le sud de la Grande-Terre.

Le second bassin de déplacements quotidiens, moins étendu, se situe autour de la commune de Basse-Terre qui concentre les activités administratives tertiaires du territoire (Etat, Région, Département, etc.).



Source : INSEE RP – Réalisation Egis France, 2011

Le phénomène d'allongement des distances et des temps consacrés aux déplacements, notamment ceux liés au motif « travail » est un marqueur de la déconnexion de plus en plus forte entre le lieu de résidence et le lieu de travail.

Il renvoie à l'organisation urbaine et spatiale, la localisation des différents pôles générateurs de déplacements.

En 2006, parmi les personnes travaillant à Baie-Mahault, 86% de ceux qui habitent hors de la commune utilisent leur voiture contre 77% des résidents. En 1999, ces proportions étaient inférieures : elles s'élevaient respectivement à 80% et 73%. En effet l'offre de transport collectif y est très réduite.

Par contre lorsque cette offre est mieux organisée, le taux d'utilisation des transports en commun est meilleur, comme c'est le cas à Pointe-à-Pitre. Seulement 43% des Pointois qui y travaillent utilisent leur voiture, autant que la marche à pied. Cela s'explique aussi par la localisation plus dense des emplois et de l'habitat.

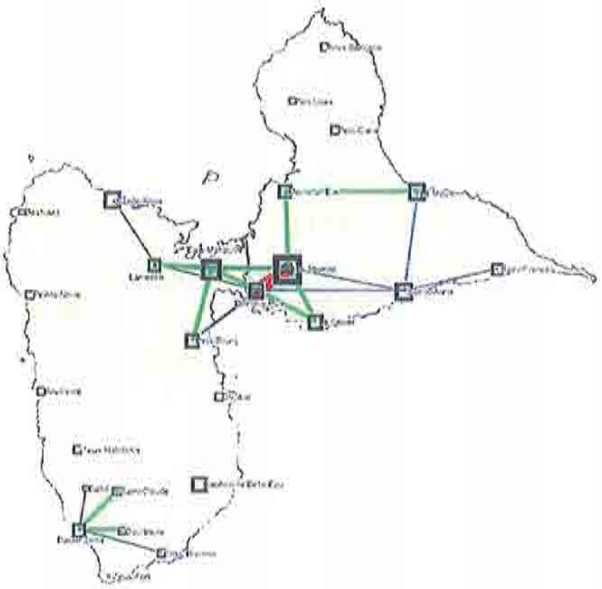
Plus généralement en Guadeloupe, 79% des actifs vont travailler en voiture en 2006. L'utilisation de la voiture est globalement plus fréquente dans l'ensemble de l'agglomération pointoise (Baie-Mahault, Pointe-à-Pitre, Les Abymes) que dans le reste de la Guadeloupe : 80% des actifs y travaillant l'utilisent alors qu'à Goyave, par exemple, seulement 60% sont dans ce cas.

Cette situation est certainement liée à un taux de motorisation moindre. Elle rend tout son sens à la politique de développement des transports publics abordée ci-après.

Déplacements Domicile/Etudes en 2007

A l'intérieur des communes et agglomération, **les déplacements entre le domicile et le lieu d'études** représentent un volume de même ordre que ceux liés au motif Travail. Ces deux motifs s'exprimant dans les mêmes périodes horaires de la journée, cela explique les pointes de trafic ressenties en début et fin de journée.

Par contre les niveaux de déplacements lointains sont mieux maîtrisés grâce à la localisation des établissements scolaires plus proches du domicile, du moins pour les niveaux d'études primaires et secondaires.



Source : INSEE RP – Réalisation Egis France, 2011

Un important chantier de réorganisation des transports en commun entrepris par le Conseil Général

Avec 6,7 millions de passagers transporté en 2010, le réseau interurbain du Conseil Général constitue actuellement la colonne vertébrale du réseau de transport en commun en Guadeloupe.

Initialement complètement désorganisé, ce réseau de transports a fait l'objet d'une profonde restructuration toujours en cours. Pour une meilleure cohérence du réseau, le Conseil Général a incité à la création de 11 groupements de transporteurs, chacun œuvrant principalement sur son bassin par l'intermédiaire d'une Délégation de Service Public.

Cet effort s'est poursuivi avec l'engagement d'une politique d'information du public visant à rendre lisible le réseau. Cela s'est traduit par la mise en place 800 points d'arrêts avec l'implantation de 300 abribus et 1600 mats indicateurs.

Le plan de transport en commun du Conseil Général

Le Département propose actuellement 67 lignes de bus avec un système de billettique opérationnel depuis 2008 :

- 30 lignes « intervilles » reliant des bourgs et des communes,
- 7 lignes « express » desservent les grands axes avec peu d'arrêts,
- 30 lignes « locales », reliant l'intérieur des terres et les bourgs.

De leur coté, les communes organisent des services en rabattement vers les services départementaux.

L'intermodalité est assurée aux points d'échanges suivants :

- la gare routière interurbaine et maritime de Bergevin,
- la gare routière de Dubouchage à Darboussier,
- l'entrée de la voie principale à Jarry,
- Destrellan.

Des réseaux urbains également en cours d'organisation

Outre le réseau départemental, des communes ou intercommunalités mettent également en œuvre des services de transport publics urbains.

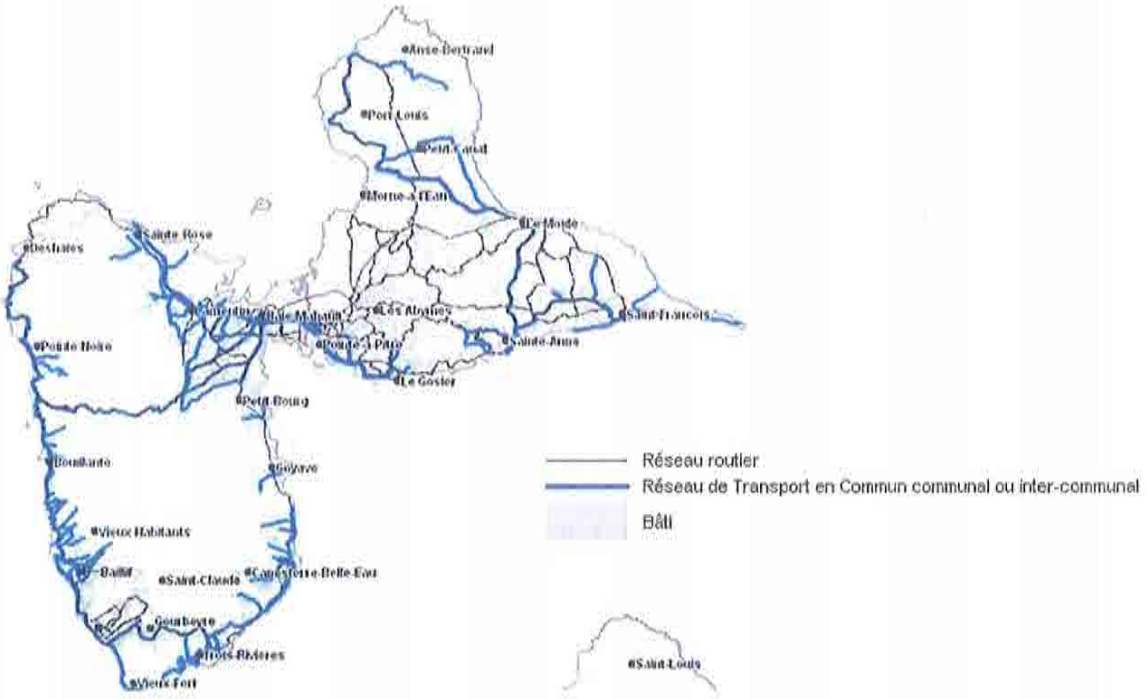
Le plus important réseau est celui de l'agglomération centrale pointoise dont la gestion et le développement sont assurés par le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul-de-sac Marin (SMT). A la suite de l'élaboration de son PDU, le SMT planifie la réorganisation de l'ensemble de son réseau. Il s'agit en effet de mettre en place un nouveau schéma de lignes qui préfigure le futur réseau très ambitieux de transport en commun en site propre (TCSP). Outre l'amélioration des dessertes internes à l'agglomération, ce réseau devrait être interconnecté aux lignes interurbaines permettant ainsi une continuité du transport public en Guadeloupe.

Si plusieurs périmètres de transports urbains ont été institué, par faute de moyens, tous n'ont pas engagé de réelle politique de développement.

Ainsi par exemple les services ne sont pas organisés à Marie-Galante ou encore dans la Communauté d'agglomération du nord Basse-Terre (CANBT) depuis la disparition de l'entreprise NB2T.

Par contre deux réseaux de transport en commun sont organisés, avec une tarification, des horaires et un système de billetterie. Il s'agit de ceux de la ville du Moule et de la Communauté d'agglomération du sud Basse-Terre (CASBT).

Lignes de transport en commun communales ou intercommunales



Pour l'ensemble des réseaux on constate une évolution progressive de la demande de transport en commun qui va d'une utilisation « contrainte » vers une utilisation plus « choisie » avec des exigences nouvelles de qualité : régularité, sécurité ; confort, information etc.

Une utilisation significative des transports en commun en Guadeloupe, ...

L'Enquête Ménages Déplacements réalisé par le SMT lors de l'élaboration de son PDU, a par exemple permis de révéler une attente forte de service de transports publics de la part des habitants de l'agglomération pointoise, qui très certainement correspond à celle d'une grande partie des Guadeloupéens.

D'ailleurs, lorsque l'offre existe, la fréquentation des lignes de bus, exprimée en voyageurs par jour est comparable à celle de certains réseaux ferroviaires et routiers de métropole. L'utilisation des transports en commun à l'entrée de Pointe-à-Pitre est même supérieure à la moyenne des métropoles françaises.

Estimation nombre de passagers en transport en commune en 2010

Secteurs / Groupements	Lignes	Passagers 2010 / an	Estimation / jour
DESHAIES - POINTE A PITRE	8	1 009 200	3 500
COTE SOUS LE VENT	6	558 900	1 900
SUD BASSE TERRE	5	700 800	2 400
COTE AU VENT	14	931 200	3 200
NORD GRANDE TERRE	8	863 300	3 000
MOULE - MORNE A L'EAU	4	1 413 500	4 900
SAINT FRANCOIS - SAINTE ANNE	11	722 100	2 500
Périurbain POINTOIS - Côte BASSE TERRE	8	328 800	1 100
PETIT BOURG	3	153 300	500
TOTAL	**67**	**6 681 100**	**23 000**

Cinq lignes réalisent à elles seules plus de 40% de la fréquentation des transports en commun.

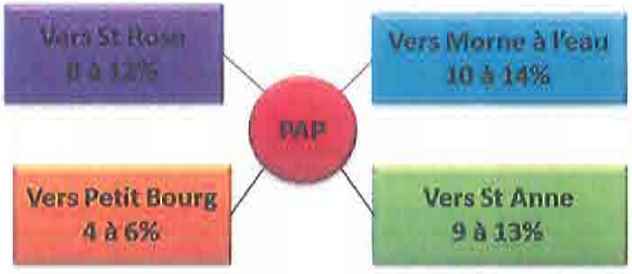
Lignes principales du Conseil Général

Lignes	Fréquentation annuelle	Freq / jour	Temps parcours	Prix billet
• Basse Terre / PAP (402)	822 200	2 800	1h50	5.60€
• Saint François / PAP (600)	621 400	2 100	1h10	3€
• Deshaies / Riflet / Bergevin (101)	573 600	2 000	1h15	3.60€
• Richeplaine / PAP (722)	478 900	1 700	1h20	4€
• Basse Terre / Pointe Noire (8)	343 000	1 200	1h15	3.90€

Source : Conseil Général de Guadeloupe

A titre de comparaison, dans les agglomérations de même taille en métropole, les parts modales sont de l'ordre de 4 à 8% pour le transport en commun (fer et bus). Ce taux est plus faible dans les agglomérations les moins congestionnées (Le Mans, Caen). Sur la côte d'Azur, les contraintes géographiques sont importantes, tout comme l'offre en transport en commun et la part modale est de 15 à 20%.

Taux d'utilisation des Transports en Commun en entrée d'agglomération



En Guadeloupe, le taux d'utilisation des transports en commun est plus important sur les axes contraints : Sainte-Rose, Morne-À-L'eau, Petit-Bourg, Sainte-Anne.

La part de marché du transport en commun pour se rendre à Jarry est de 4% seulement mais les dessertes sont limitées. Par contre les transports en commun sont très utilisés si l'offre est conséquente comme pour l'agglomération pointoise avec une part de marché de 12,5%, ou pour des déplacements sur de longues distances (vers Grande-Terre ou Basse-Terre).

... mais des freins encore importants pour le développement des transports publics.

Les principaux freins à l'utilisation des TC sont les suivants :

- Le coût du trajet et de l'abonnement,
- La durée des trajets,
- La fréquence et la régularité des services,
- L'inadaptation des horaires.

En effet, on note un manque d'organisation et de coordination qui ne permet pas d'offrir un système de transport cohérent à l'échelle du territoire. Il induit l'existence d'offres parallèles aux dessertes contractualisées. 30% du transport de voyageur serait réalisé par le secteur informel.

Il n'y a pas d'horaires fixes qui permettraient à l'usager de prévoir ses déplacements.

La tarification n'est pas homogène sur le réseau et un tarif est appliqué à chaque ligne ou chaque véhicule. L'absence de tarification intégrée et de politique tarifaire est un frein à l'usage d'un réseau. Dans ce cas, les transports en commun sont utilisés occasionnellement.

Plus localement, on ne trouve pas de pôle d'échanges interconnectés qui favorisent la pratique du transport en commun. Par exemple, il n'y a aucune ligne traversante à Pointe-à-Pitre pour connecter les deux gares routières (Bergevin et Dubouchage). De ce fait, les liaisons entre Basse-Terre et Grande-Terre en transport public ne sont pas possibles.

La saturation du réseau routier liée à l'étalement urbain, génère également des temps de transport très élevés. Ainsi, l'absence de couloirs bus aux abords de l'agglomération ne favorise pas l'accès des modes collectifs aux principaux pôles de l'agglomération.

L'urbanisation mal maîtrisée accentue encore ce phénomène en traversée des bourgs et des communes, dès lors les temps de parcours deviennent dissuasifs.

Une mise en œuvre engagée vers l'accessibilité des transports pour tous

La loi de février 2005 pour l'égalité des droits et des chances réaffirme le principe d'accessibilité pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite (dites PMR) quel que soit leur handicap.

Le Conseil Général de la Guadeloupe, souhaite rendre son réseau de transport interurbain accessible au plus grand nombre. Il s'agit notamment de l'aménagement des arrêts de bus ou encore de la prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite lors du renouvellement du parc de véhicules.

Un système de transport interurbain adapté et dédié à l'usage privilégié des personnes handicapées est actuellement expérimenté.

Il s'agit d'un service non urbain régulier et adapté pour les personnes à mobilité réduite. Ce nouveau service de transport à la demande (TAD) permet aux personnes handicapées d'être desservies à leur domicile avec une aide à la montée et à la descente.

Le TAD ambitionne de contribuer à la lutte contre l'isolement et est proposé à des tarifs qui prennent en compte à la fois la faiblesse des ressources des usagers ciblés et le coût de revient de ce service. Sur une ligne dite « locale » au sein de la commune de résidence, il faut compter 3€ pour un aller-retour ou 7€ sur une ligne dite « en axe » pour des déplacements vers les grands pôles d'activités.

Parallèlement une campagne de communication a été mise en place pour informer les usagers potentiels

Le système est expérimenté depuis juin 2011, dans la région du nord Grande-Terre à Anse-Bertrand, Port-Louis, Petit-Canal, Morne-à-L'eau et le Moule. Après évaluation il pourra être étendu à l'ensemble du territoire.

Cette politique s'impose également aux réseaux urbains qui la prennent en compte lors de la réorganisation de leur réseau, comme c'est le cas pour le SMT dans l'espace urbain central.

Une réorganisation du transport scolaire

En fonction des trajets à parcourir et des compétences prises, les transports scolaires sont organisés par les communes, les intercommunalités ou le Département.

Pour sa part le Conseil Général organise le transport scolaire de 14.000 élèves avec 210 circuits.

Ce type de transport est également victime des encombrements routiers auxquels il participe d'ailleurs. Les temps de trajet sont particulièrement long et difficiles à supporter notamment pour les plus jeunes enfants.

Pour remédier à cette situation, à l'occasion du renouvellement des conventions de services, le Conseil Général a apporté des améliorations aux circuits en les spécialisant par établissement scolaire.

Ainsi les bus de transport scolaire n'auront plus à circuler pendant les heures de pointe à l'intérieur des agglomérations en desservant plusieurs établissements scolaires. Les temps de trajet s'en trouveront fortement diminués.

Enfin, l'organisation des circuits ne sera plus affectée lorsqu'un établissement scolaire sera amené à modifier ses horaires.

C'est d'ailleurs une des pistes de réflexion envisagées par certains acteurs locaux, celle de l'évolution de certains horaires scolaires afin de les désynchroniser des périodes de trafic les plus chargées. Ce type de solution constitue un des volets des nouvelles démarches engagées visant à limiter les charges du réseau routier, voire à modifier certains comportements de déplacement.

De nouveaux comportements émergeants, vers une déconnexion possession / utilisation des véhicules particuliers ?

Des exemples issus de nombreux territoires montrent qu'il est possible de déconnecter la possession d'un véhicule de son utilisation, notamment pour les déplacements domicile / travail ou domicile / études.

Le fait que la motorisation des ménages augmente en Guadeloupe n'empêche pas la recherche de solutions alternatives et le développement des transports publics. D'autant que toutes les familles ne sont pas équipées et qu'il convient de répondre également à leurs besoins.

La pratique organisée du covoiturage n'est pas encore très courante en Guadeloupe. Toutefois on constate quelques initiatives récentes en ce domaine. Il s'agit par exemple d'initiatives personnelles, le parking du giratoire de Montebello à Petit-Bourg servant de lieu de regroupement improvisé aux participants à ce système.

Quelques sites spécialisés, encore peu nombreux, proposent des services de covoiturage pour la Guadeloupe. Parfois des entreprises (à l'exemple de la Générale des Eaux en Guadeloupe) se sont engagées à titre expérimental à proposer une telle organisation avec une réponse positive des salariés concernés.

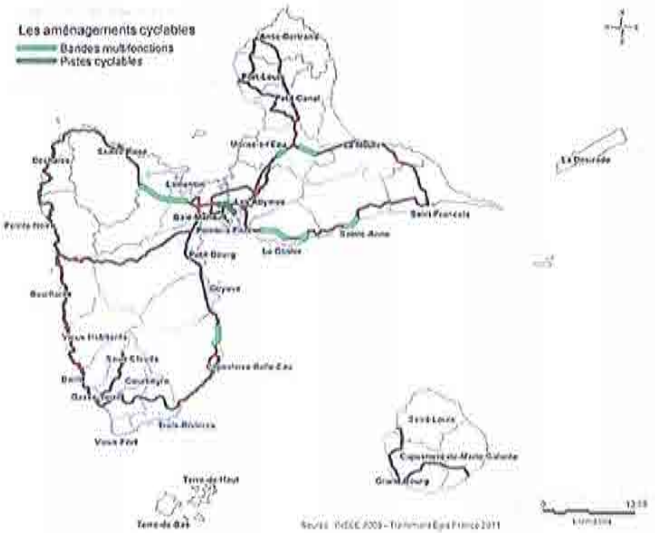
A une échelle plus large, des entreprises consultées se montrent favorable à la mise en place de tels services, par exemple au sein de zones d'activités importantes. Ces initiatives pourraient s'insérer dans des Plans de Déplacements Inter administrations ou Interentreprises (PDIA-E) à organiser selon les propositions de l'ADEME.

Dans tous les cas, quel que soit le mode de déplacement alternatif choisi, un accompagnement public de ces diverses initiatives est le plus souvent nécessaire pour amplifier le mouvement. Ainsi certaines régions ou départements mettent en place des sites de covoiturage et proposent des dessertes alternatives à l'automobile.

Un réseau cyclable encore très diffus

Complémentaire à l'offre de transport collectif, le développement des modes non mécanisés de déplacement, également nommés « modes doux » (marche, vélo) permet de limiter l'usage de la voiture même avec un taux de motorisation des ménages en croissance.

Les aménagements cyclables en Guadeloupe



Si quelques initiatives ont été prises en ce sens, il n'y a pas aujourd'hui de continuité dans les itinéraires cyclables proposés. De plus aucun projet significatif n'a été signalé à ce jour, alors que les activités cyclistes sont importantes en Guadeloupe ainsi que l'usage des deux roues. Or ces catégories d'usagers connaissent un taux d'accidentologie important, leur insertion dans la circulation restant difficile.

Pour le développement des modes doux en Guadeloupe, il est nécessaire d'assurer la sécurité de tous les usagers. Il conviendra également de trouver des solutions adaptées aux contraintes géographiques et climatiques qui constituent aussi un frein à ce mode de déplacement alternatif.

Trafic maritime

Le transport maritime de passagers se compose de trois marchés principaux : les liaisons inter-archipel de Guadeloupe qui représente plus de 70% du trafic, puis de même niveau, les relations inter-îles des Caraïbes et l'activité de croisière.

En 2011, près de 804.000 passagers ont utilisé les installations du PAG, en reprise globale, avec un maintien des relations « archipel » et une bonne activité de croisière qui permettent de compenser la baisse sur les relations inter-îles.

Trafic maritime de passagers 2006-2011

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total passagers	**755 850**	**819 260**	**842 300**	**807 100**	**801 590**	**803 770**
• Croisière	72 380	91 860	115 440	111 260	105 130	nc
• Inter-Archipel	561 970	604 670	608 390	578 510	580 120	nc
• Inter-îles	121 100	122 400	118 230	117 230	116 260	nc
• Cargos	400	330	240	100	80	nc

Source : PAG

Nombre de croisiéristes dans la Caraïbe (en millier)

Les croisiéristes représentent environ 5% des flux touristiques de la Guadeloupe.

D'après l'organisation du tourisme Caribéen (CTO), la destination Caraïbe constitue le premier bassin de croisière au monde.

Dans cet ensemble, la Guadeloupe se situe à un rang plutôt modeste. Les efforts engagés permettent un retour de cette clientèle surtout pour les croisières basées dans l'archipel qui ont un impact plus fort sur l'économie locale et entrent en synergie avec les activités de l'aéroport.

Les activités du PAG jouent également un rôle important pour le transport des passagers entre les îles de Guadeloupe et de la Caraïbe, notamment à partir de la gare maritime de Bergevin.

Plus de 700.000 passagers y sont accueillis chaque année.

Enfin, le PAG concentre l'essentiel de l'activité portuaire de la Guadeloupe avec 3,4 millions de tonnes traitées en 2011, ce qui permet de poursuivre l'amélioration enregistrée en 2010 et de s'approcher du record d'activité de 2008 (3,6 millions de tonnes).

Son trafic s'établit principalement avec les ports de la Martinique, Dominique et les îles Vierges, ainsi que ceux du Havre et Dunkerque.

L'activité est surtout tournée vers l'importation notamment d'hydrocarbures, de céréales, de matériaux de construction, de véhicules et de produits divers conteneurisés. Les exportations qui transitent par le PAG concernent deux productions locales d'importance, le sucre et la banane.

Enfin et surtout le PAG enregistre une croissance du trafic de transbordement qui constitue un enjeu de développement dans un contexte d'augmentation des capacités du canal de Panama et une opportunité de diminution des temps de navigation avec l'Asie.

Il s'agit en effet de se positionner afin de capter une partie de ce potentiel de transbordement afin de maintenir et de développer la qualité de la desserte maritime de la Guadeloupe et assurer la compétitivité économique globale de l'archipel.

Trafic aérien

En 2011, l'aéroport Pôle Caraïbes a enregistré un flux de 2.050.500 passagers, soit une augmentation de 5 % par rapport à 2010. Après la forte baisse du trafic constatée en 2009, quasiment toutes les destinations enregistrent une embellie.

Les réseaux transatlantiques qui constituent l'axe principal de transport aérien de la Guadeloupe en termes de trafic passagers hors transit (près de 60 % en 2010) affichent une augmentation de 5,4 % du trafic en 2010. Les destinations régionales, Martinique et Guyane, avec 22,1 % du trafic total, affichent une hausse de 7,3 % sur un an. Les marchés américains et de la Caraïbe fortement pénalisés en 2009 par la dégradation de la conjoncture économique, affichent une bonne reprise en 2010.

Les plus fortes progressions sont à mettre à l'actif du réseau Caraïbes et Amérique du Sud (+19,5 %), en raison notamment d'une offre plus conséquente sur Porto Rico, suivi du réseau Amérique du Nord (+12,6 %).

L'ouverture de la desserte hebdomadaire d'Air France en novembre 2011 entre Roissy, et les Antilles devrait générer un surplus de fréquentation pour les années à venir. Du fait du rôle de hub joué par l'aéroport Charles De Gaulle vers toute l'Europe, cette nouvelle liaison devrait favoriser la diversification souhaitée de la clientèle touristique aux autres ressortissants européens.

Cette évolution confirme le dynamisme de la plate forme aéroportuaire de Guadeloupe et sa participation à la démarche de diversification et de reconquête des marchés touristiques engagés par les différents acteurs du secteur.

Répartition du trafic aérien de passagers par réseau (hors transit)

	2007	2008	2009	2010	2011
Total	**1 864 120**	**1 910 450**	**1 728 000**	**1 836 370**	**2 050 470**
Métropole, Europe et divers	1 141 150	1 156 490	1 043 320	1 099 550	nc
Guyane	403 960	417 100	378 620	406 100	nc
Caraïbes et Amérique du Sud	103 510	121 570	108 160	129 290	nc
Amérique du nord	33 630	37 170	31 080	35 000	nc
Domestiques	181 870	178 120	166 820	166 430	nc

Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Pointe-à-Pitre (Aéroport Pôle Caraïbes)

Pour l'avenir, les indicateurs relatifs au transport des personnes assuré par le Port Autonome de Guadeloupe et l'aéroport Pôle Caraïbes s'orientent de manière positive.

Concernant les déplacements terrestres, et notamment l'organisation des transports publics, des efforts importants ont été engagés, mais de nombreux freins à leur utilisation demeurent. Pourtant, en Guadeloupe, le taux d'utilisation des transports en commun est tout à fait significatif. C'est ce qui fonde en partie différents projet de développement des transports publics continentaux.

En revanche, pour les déplacements inter-îles, la situation est vécue comme particulièrement difficiles par les habitants de cette partie de l'archipel.

3.3. Des conditions difficiles pour les déplacements inter-îles

Le caractère d'archipel des îles de Guadeloupe constitue une contrainte supplémentaire pour les déplacements des habitants des îles du Sud. Des relations aisées avec la Guadeloupe continentale sont indispensables au maintien des activités dans ces îles du fait de la concentration des fonctions urbaines et économiques.

Les transports constituent donc une activité indispensable au développement économique des îles du sud et contribuent à tisser des liens indispensables avec la Guadeloupe continentale.

Or leur organisation montre une situation dégradée qui impacte de manière très négative tous les projets de développement économiques et sociaux qui pourraient s'y réaliser.

Une offre maritime inadaptée :

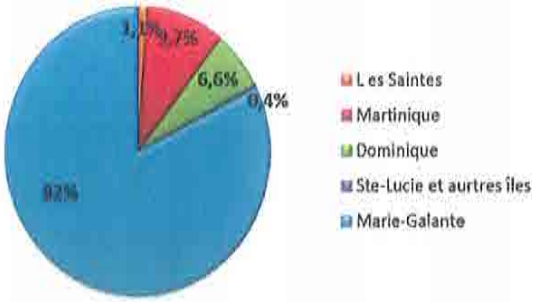
Le trafic maritime annuel entre les îles se situe à un niveau de 1 million de passagers, avec une augmentation de 50% en 20 ans, en une forte progression pour Marie-Galante et La Désirade et avec une relative stabilité pour les Saintes. Ces dernières années par contre le trafic avec les Saintes marque un fléchissement alors qu'il continue à progresser avec Marie-Galante.

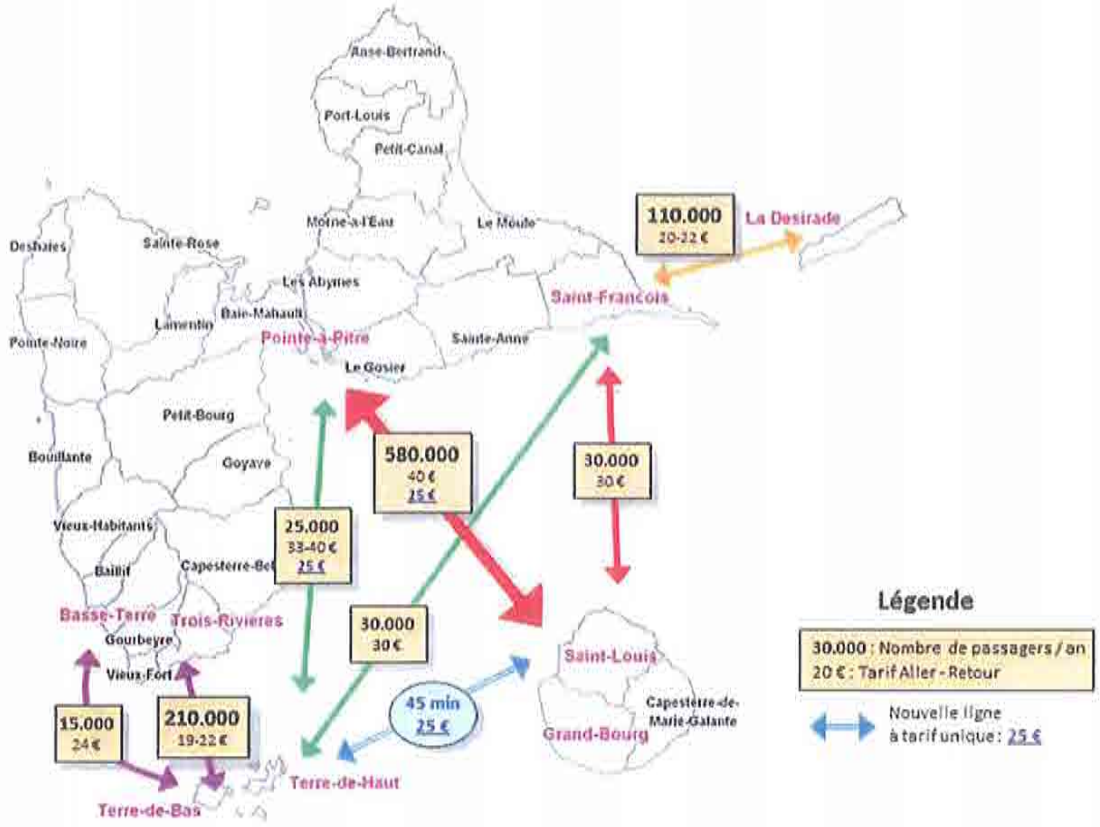
Il n'y a pas de service de transport public organisé pour les liaisons entre les îles de Guadeloupe. L'offre de transport dépend de celle des armateurs privés.

Or le transport inter-île a connu une situation de concurrence exacerbée et improductive.

Délaissant les autres îles, l'essentiel de l'offre s'est organisée avec Marie-Galante avec des services concentrés aux mêmes heures pour les différents opérateurs. Finalement **les tarifs sont restés élevés**, certaines compagnies ont disparu, les services offerts ne correspondent pas aux différents besoins de la population et **certaines des îles ont subi des pertes de fréquentation touristique importante**.

Répartition du trafic maritime inter-îles et inter-archipel par destination





Liaisons inter-îles au sein de l'archipel de Guadeloupe

Source : Opérateurs maritimes – Réalisation Egis France, Janvier 2012

La composition du trafic de passagers est la suivante :

Composition du trafic	Marie Galante	Les Saintes	La Désirade
Part des résidents	23%	66%	25%
Passagers réguliers	28%	25%	21%

Source : Etude ADEME, *Analyse de la desserte inter-îles en Guadeloupe*, 2010

Les principaux dysfonctionnements relevés tiennent au fait qu'il n'existe pas de service public structuré, dès lors les horaires et rotations sont organisés en fonction des initiatives des armateurs.

- Les horaires ont été mis en place pour les îliens d'où sont issus les armateurs historiques, avec un départ tôt le matin et retour en fin d'après-midi (une exception, la ligne Basse-Terre / Les Saintes avec un départ autour de midi). Les continentaux et touristes voient leur temps de présence sur place réduit à quelques heures, ce qui n'est pas favorable au tourisme et aux autres activités.
  Une amorce de solution a été engagée à Marie-Galante où une rotation est effectuée chaque jour en fin de journée avec un retour à Pointe-à-Pitre.
- L'absence de service de St François vers la Désirade le matin les mardis et jeudis prive l'île de visites touristiques ces deux jours et ne facilite pas les déplacements des habitants.

Cette absence de service public de transport inter-îles se retrouve également dans l'impossibilité, une fois arrivé à destination, de se connecter aux autres réseaux de transport.

Il est également très difficile de rejoindre les gares maritimes, notamment depuis l'aéroport, puisque aucun service public de transport en commun n'existe. Seuls les taxis peuvent assurer un service. Ainsi, il n'y a quasiment pas d'offre de bus entre les pôles d'activité et les points d'embarquement pour les îles du sud.

Il n'existe pas non plus de correspondance cohérente entre les différent modes de transport (bus, bateau, avion). Par exemple, les passagers arrivant à Pointe-à-Pitre (en après-midi) doivent passer une nuit sur place avant de se rendre directement à Marie-Galante.

Une alternative aérienne quasi inexistante :

Il n'existe pas de réelle offre de transport régulier aérien avec les îles du sud. Hormis les vols privés, l'activité aérienne, commerciale et licite est aujourd'hui très faible, elle se limite à quelques milliers de passagers par an.

Or en 1980 le trafic aérien inter-îles représentait 120.000 passagers par an, ce qui donne une estimation de la demande potentielle.

Au total, de cette situation d'inadaptation des services de transport, il résulte un niveau d'évasion touristique et commerciale important avec un taux d'occupation des hébergements touristiques, par exemple à Marie-Galante de seulement 35% contre 65% en Guadeloupe continentale.

De plus, du fait de ressources locales limitées par la baisse d'activité, les acteurs locaux, publics et privés, rencontrent des difficultés importantes pour assurer la gestion des infrastructures d'accueil.

Pour les habitants des îles du sud, la situation de l'organisation du système de transport renforce l'expression d'un véritable sentiment d'oubli.

La défaillance du système de transport pour les voyageurs, et comme on le verra pour les marchandises, constitue en effet un handicap majeur pour la viabilité des activités économiques et des projets de développement de ce territoire constitutif de l'archipel de Guadeloupe.

3.4. Le trafic de marchandises

Les échanges « extérieurs » de la Guadeloupe

Au sein de l'espace Caraïbe, la Guadeloupe se caractérise par la faiblesse relative de ses échanges extérieurs du fait de la faiblesse de ses exportations du département, liée aux coûts élevés des facteurs de production.

La balance commerciale est structurellement déficitaire du fait de l'importance des importations réalisées principalement avec la métropole, principal client et fournisseur de la Guadeloupe.

Au niveau régional, la Martinique constitue le premier client régional, alors que les Etats-Unis sont devenus son premier fournisseur remplaçant en cela la Martinique et marquant une diversification de ses relations commerciales. Le commerce avec les autres Etats de la Caraïbe reste minime.

L'augmentation du taux d'ouverture constitue un enjeu important pour le département dans le cadre de la mise en œuvre des accords de partenariat économique (APE) entre l'Union européenne et les pays ACP (Afrique – Caraïbe – Pacifique). Ces accords représentent pour la Guadeloupe l'opportunité d'une meilleure intégration dans le commerce régional.

Ils déterminent en effet un dispositif qui devrait permettre d'intensifier les échanges entre les départements français d'Amérique et les pays de l'espace Caraïbe, et de répondre à la stratégie d'ouverture de la Guadeloupe vers son environnement régional, souhaitée par les décideurs locaux et nationaux.

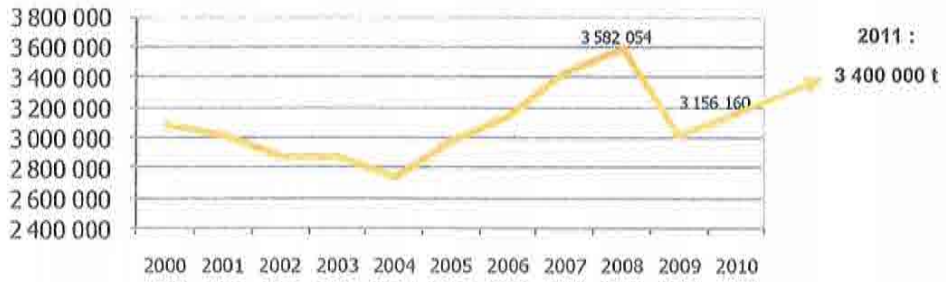
Les trafics opérés par le PAG, un opérateur essentiel pour l'activité de la Guadeloupe

Le Port Autonome de Guadeloupe (PAG) accueille six armateurs pour le transport conteneurisé, une desserte semi-régulière pour les trafics spécialisés des pétroliers destinés à EDF et à la SARA, importateur principal d'hydrocarbures en Guadeloupe, des minéraliers pour l'entreprise Lafarge ciments Antilles et la centrale thermique du Moule (CTM), des céréaliers pour la société Grands moulins des Antilles (GMA), des barges pour les agrégats et la pouzzolane, ainsi que des transporteurs maritimes de véhicules.

Au total, la Martinique constitue le principal partenaire commercial portuaire de la Guadeloupe concernant l'ensemble des échanges maritimes, devant les ports de Sainte-Croix dans les Iles vierges américaines et les ports du Havre, Nantes-Montoir et Dunkerque de France métropolitaine.

Les échanges avec Fort-de-France et Sainte-Croix concernent surtout les trafics d'hydrocarbures alors que les relations d'exportation avec les ports français sont essentiellement liées au marché de la banane antillaise.

Evolution du trafic de marchandises (tonnage brut)



Source : PAG

En 2011, le trafic brut de marchandises s'établit à 3,4 millions de tonnes, soit le 3ème meilleur niveau réalisé par le PAG.

Tous les secteurs d'activité ont enregistré des progressions significatives, le trafic de vrac solide, les exportations de bananes, le trafic de conteneurs et le transbordement.

Le transbordement qui constitue depuis quelques années l'enjeu du développement de l'activité portuaire au sein de l'espace Caraïbe a contribué à l'amélioration des derniers résultats avec une activité à hauteur de 460.000 tonnes traitées.

Directement liées aux activités générées par l'activité portuaire, les zones économiques sous la responsabilité du PAG jouent un rôle particulièrement moteur pour le développement de la Guadeloupe. Elles s'étendent sur deux sites, d'une superficie totale de près de 100 hectares :

- le domaine industriel et commercial (DIC), accueille sur 50 hectares les entreprises industrielles et commerciales de l'île en lien direct avec l'outil portuaire ;
- la zone de commerce international (ZCI), de 38 hectares, est dédiée aux échanges entre l'Europe et la zone Caraïbe. Elle rassemble une zone d'entrepôts francs, un parc industriel et le Complexe World Trade Center (CWTC). Cette installation réalisée par la CCI des îles de Guadeloupe abrite un parc d'expositions, un centre de services aux entreprises et la capitainerie du port.

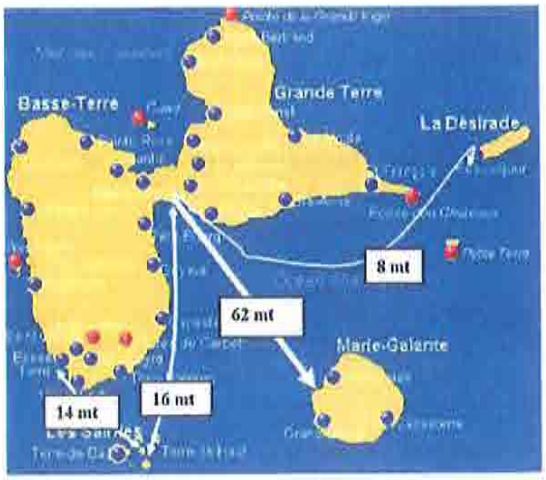
Les échanges inter-îles, des conditions difficiles pour les acteurs économiques locaux

Le volume de marchandises transportées entre les îles représente 100.000 tonnes, soit 200.000 tonnes d'activités portuaires.

Deux entreprises de transport disposent d'une flotte dédiée à la desserte inter-îles.

Le transport maritime de marchandises est actuellement assuré dans de bonnes conditions grâce à l'existence d'un armateur bien équipé et organisé et d'un second opérateur armateur de taille plus modeste.

Le faible tirant d'eau des navires (1.50 m.) leur permet de desservir non seulement les ports existant mais également si nécessaire des plages.



Trafic intra-archipel de marchandises en 2008

Source : ADEME, 2010

La qualité des navires pose cependant problème. Il n'y a pas de cales frigorifiques pour le transport des denrées alimentaires sous température dirigée.

Le transport de produits chimiques et l'acheminement des véhicules ne peuvent se réaliser aisément.

Enfin les acteurs économiques locaux soulignent le coût élevé du transport de marchandises qui pèse sur la compétitivité de leur activité. Le fait de n'avoir qu'un seul armateur important peut poser des problèmes à l'avenir. Outre la question des tarifs pratiqués, une rupture du trafic est possible en cas de défaillance de cet opérateur.

La gestion et le transport des déchets

La filière déchets distingue 2 types de flux principaux : les ordures ménagères (OM) et les déchets industriels banals en mélange (DIB), ainsi que des flux secondaires correspondant aux différentes filières de déchets collectés de manière sélective. Ces flux secondaires restent encore marginaux en termes de volume, mais devraient progressivement augmenter au fur et à mesure de la montée en puissance des filières de collecte.

- **Au sein de la Guadeloupe continentale,** le principal centre de stockage de la Gabarre est situé sur la commune des Abymes. Il reçoit des OM, les encombrants et la majorité des DIB de l'ile.

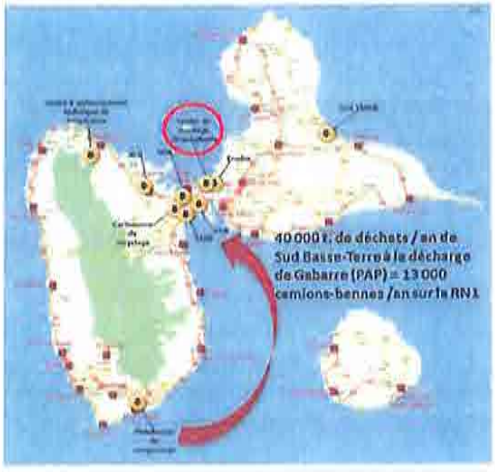
Le centre de stockage de Sainte Rose (géré par Sita Espérance) ouvert en 2009 et d'une capacité de 150 000 tonnes/an capte une grande partie des OM du secteur de la Basse terre mais également une fraction de DIB.

Les unités de traitement des déchets comprennent, - un centre de tri de DIB et fraction recyclable d'OM situé aux Abymes, 2 plateformes de compostage sur les communes du Moule et de Trois Rivières, ainsi que 3 sites pour le traitement des déchets hospitaliers, ferrailles et palettes basés au Lamentin et à Baie Mahault.

Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA) estime la production d'ordures ménagères entre 160.000 tonnes et 180.000 tonnes. Cela représente à l'échelle de l'Ile environ 120 rotations de camions par jour. Le centre de stockage de la Gabarre enregistre, à lui seul, une trentaine de rotation de bennes par jour.

Les DIB représenteraient entre 236.000 tonnes et 306.000 tonnes, la très grande majorité des flux (80%) proviennent de la ZI de Jarry. La quasi-totalité de ces déchets sont transférés sur le site de la Gabarre. Le nombre de rotations de camions est de l'ordre de 150 par jour à l'échelle de l'ile. Ils parcourent de 70 à 200 kilomètre par trajet.

Filière de traitement des déchets en Guadeloupe



Source : ADEME, Réalisation Egis France, 2011.

La fermeture progressive des décharges conduisent à une augmentation des kilométrages parcourus.

C'est ainsi que par exemple les communes du sud Basse Terre amènent leurs déchets à Sainte Rose.

Les distances parcourues dépassent 50 kilomètres (aller). La plupart des communes réalisant 6 jours de collecte par semaine, cette fréquence induit un kilométrage parcouru important dans la mesure où les capacités des bennes sont faibles.

Un changement de fréquence et/ou la création de centres de transfert par route, voire par mer pourrait se justifier selon le résultat des études menées par l'ADEME.

- **Pour les îles du Sud,** les déchets ne peuvent être traités sur place et font l'objet d'un transfert vers la Guadeloupe continentale. Ces flux ont été évalués par le Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA) à 20.000 tonnes par an. Actuellement les capacités d'emport sont suffisantes, mais elles devront être augmentées avec les exigences futures quant au tri et au retraitement des déchets.

L'exploitation de la canne à sucre

La filière agricole a engagé une politique de diversification en Guadeloupe. La filière de la Canne à sucre représente toutefois un volume important d'activités liées à la production de sucre, de rhum industriel et agricole.

A ce titre, la disposition des points structurants des déplacements de marchandises (centre de transfert de Béron, usine de Gardel, distillerie industrielle SIS) ne parait pas optimale au titre de la gestion des flux. Ainsi, à titre d'exemple, les cannes coupées au Lamentin doivent aller au centre de transfert de Béron puis traverser l'île en direction de Gardel. La mélasse recueillie doit alors retraverser la totalité de l'ile en direction de la distillerie industrielle puis, enfin, refaire le chemin inverse en direction de Jarry.

Transport et charge du réseau liés à la filière Canne à sucre

Source : Ademe, Réalisation Egis France, 2011

Le transport routier par tracteurs agricoles (avec remorque de 15 tonnes) est encore aujourd'hui très utilisé, il représente 75% des moyens de transport pour la canne à sucre utilisés contre 25% pour les camions.

La distance la plus longue effectuée par les tracteurs est de 40km. Ce transport jusqu'à Gardel se fait 24h/24.

Du fait des difficultés de circulation, les camions ne peuvent faire que 2 rotations par jour ce qui pénalise l'organisation du transport de canne. En conséquence, le transport de cannes s'effectue aussi la nuit.

A l'inverse le transport de cannes a pour impact la dégradation de manière accéléré des revêtements routiers. En période humide, les risques d'embourbement et d'accidents sur la voirie sont importants.

Le transport des granulats

Le parc dédié au transport de granulats, est de l'ordre de 300 poids lourds dont une centaine de camions dotés d'une motorisation surdimensionnée générant des coûts sans lien avec le besoin. Cette situation constitue un des effets induits par les dispositifs de défiscalisation (jusqu'en 2008), les petits transporteurs étant tentés d'acquérir des camions suréquipés et sur-motorisés.

A partir des estimations avancées dans le Schéma Départemental des Carrières, l'agglomération pointoise est traversée ou destinatrice de :

- 35.000 camions de granulats en provenance de Rivière Sens ou Deshaies,
- 16.000 camions de tuf.

Soit au total, une moyenne de 200 à 220 camions par jour qui, du fait de la localisation des zones de stockage à Jarry, se rajoutent aux trafics courants traversant cet espace urbain central.

Les flux de marchandises indispensables au développement du territoire, bénéficient de l'outil que constitue le Port Autonome de Guadeloupe. Par contre la desserte plus fine des différentes parties de l'archipel reste problématique.

L'organisation spatiale continentale induit un fort trafic de véhicules utilitaires légers qui renforcent les situations de congestion du réseau routier. Certaines filières économiques particulières requièrent également une organisation plus cohérente de leurs flux de marchandises au regard des contraintes des réseaux de transport.

Enfin la desserte des îles du Sud obère fortement le potentiel réel de développement ces territoires de l'archipel.

3.5. Impacts environnementaux des transports en Guadeloupe

Un contexte de dépendance énergétique de la Guadeloupe

L'énergie

La Guadeloupe est dépourvue de ressources fossiles et importe la quasi-totalité de l'énergie qu'elle consomme pour satisfaire ses besoins croissants. Son insularité rend en effet impossible l'interconnexion à un réseau électrique continental.

Cette vulnérabilité énergétique pose de nombreuses difficultés : exposition à la variation des prix, insécurité d'approvisionnement et émissions de gaz à effet de serre. Elle rend par ailleurs la question de la maîtrise de l'énergie particulièrement importante.

Pour répondre à ces enjeux, la Région Guadeloupe a adopté en janvier 2008 son Plan énergétique régional pluriannuel de prospection et d'exploitation des énergies renouvelables et d'utilisation rationnelle de l'énergie (PRERURE).

Il s'agit d'un programme d'actions visant à une plus grande autonomie énergétique du territoire. Ce schéma stratégique rejoint les objectifs ambitieux du Grenelle de l'environnement c'est-à-dire l'atteinte de 50 % d'énergies renouvelables dans la production totale à l'horizon 2020. Cette mesure sera facilitée par l'habilitation énergétique de la Région Guadeloupe. Obtenue en mai 2009, elle lui ouvre la possibilité de fixer des règles spécifiques en matière de maîtrise de l'énergie, de développement des énergies renouvelables et de réglementation thermique pour les bâtiments.

La production d'énergie

La production nette d'électricité a augmenté de 40% entre 2000 et 2010. 90 % de l'électricité produite provient de l'énergie fossile, dont 75 % de la centrale EDF de Jarry. L'opérateur s'appuie également sur des partenaires privés pour répondre à l'augmentation de la demande. Il achète notamment depuis 1998 l'électricité produite par la compagnie thermique du Moule (CTM) fonctionnant en cogénération. A la fin de l'année 2010, le réseau de production a été renforcé, dans le cadre d'essais, par la nouvelle centrale de charbon installée au Moule par Caraïbes Energies.

La dépendance énergétique de la Guadeloupe a incité à se tourner vers de nouvelles sources d'approvisionnement. Grâce à son potentiel énergétique naturel, la production nette d'électricité issue des énergies vertes a progressé de 30 % depuis 2000. En 2010, elle est à l'origine de 8,6 % de la production totale. Le département s'appuie à la fois sur les énergies intermittentes (éolien, hydraulique, photovoltaïque) et les énergies stables (biomasse et géothermie).

La Guadeloupe a été le premier territoire d'Outre-mer à accueillir un parc éolien raccordé au réseau électrique en 1993. Depuis, cette forme d'énergie s'est fortement développée, sa production d'électricité a été multipliée par cinq en une décennie. En 2010, on recense douze fermes éoliennes installées et cette énergie contribue à hauteur de 2,4 % à l'électricité produite sur le territoire.

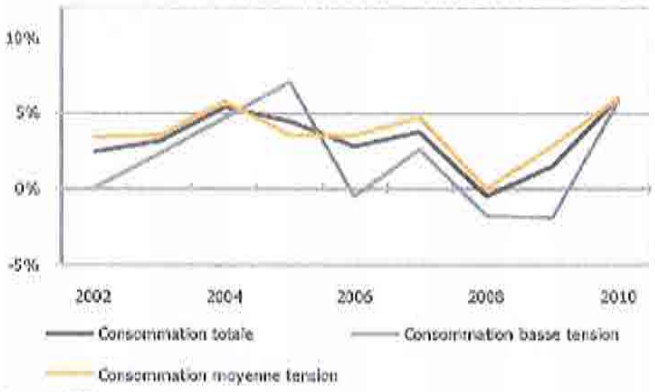
Afin de poursuivre cette dynamique engagée, la Guadeloupe s'est dotée d'une stratégie ambitieuse pour l'avenir, avec en 2007 la création du Pôle de compétitivité « Synergîle »..

La consommation d'énergie

Depuis le milieu des années 80, la consommation d'énergie électrique est en constante progression. Sur la période 2000-2010, elle a augmentée au rythme de 3,85 % par an en moyenne.

La hausse de la consommation s'explique en partie par la croissance démographique et le phénomène de décohabitation des ménages, qui ont entraîné une augmentation du nombre d'abonnés (2 % en moyenne sur la période 2000-2010), mais également par l'amélioration de l'équipement des ménages en climatiseurs et en eau chaude sanitaire.

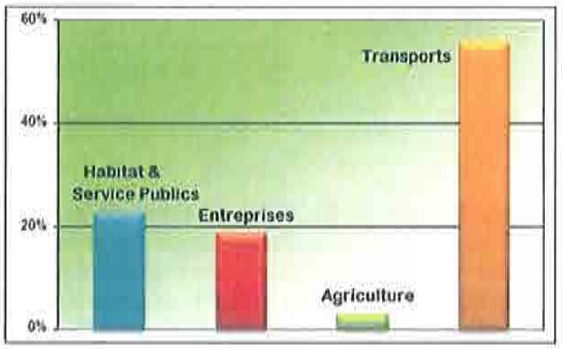
Evolution du taux de croissance annuelle de la consommation d'électricité



Source : EDF

Les transports, 56% des consommations d'énergie finale

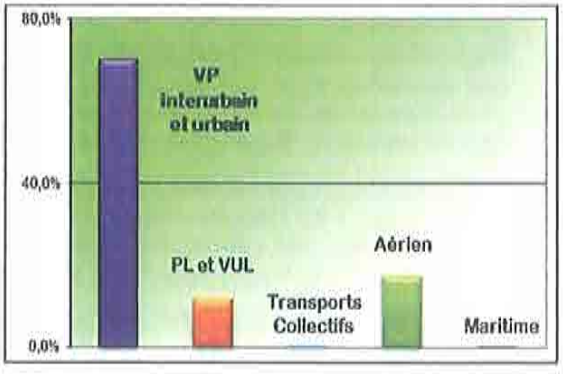
Répartition de la consommation d'énergie par secteur
(Source : PRERURE 2006)



Le transport constitue un autre facteur d'augmentation de la consommation d'énergie. Du fait de l'augmentation de la mobilité et des trafics routiers, il représente 56% des consommations d'énergie finale de la Guadeloupe en 2006.

Le transport routier de marchandises et de voyageurs représente 82,3 % des consommations d'énergie finale de l'ensemble des transports

Répartition de la consommation d'énergie par mode de transport



La circulation des voitures particulières (VP) représente à elle seule, 70% de la consommation de la consommation d'énergie dans les transports.

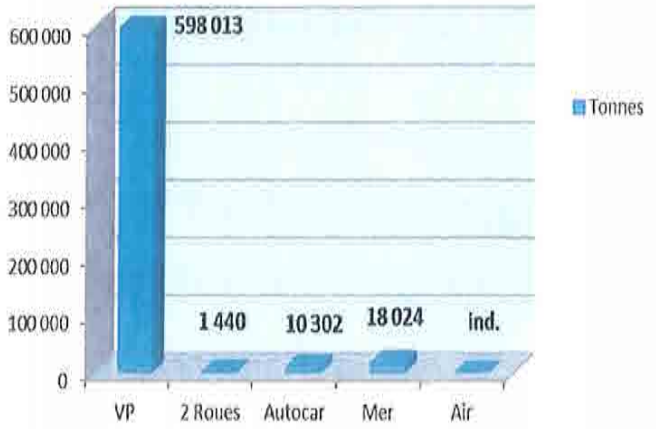
La consommation énergétique liée aux trafics urbains représente 22,5% de l'énergie totale consommée, dont 93% sont liés aux déplacements de voyageurs.

Les flux de marchandises constituent 16,3% de l'énergie consommée par le transport interurbain (l'impact du transport urbain de marchandises n'est pas évaluable).

Dans la mesure où il ne représente que 0,3% de cette consommation, le développement des transports collectifs (associé au changement de comportement des voyageurs) représente un facteur essentiel pour la maitrise des consommations énergétiques.

Les émissions polluantes des transports en Guadeloupe

Emissions de CO2 du transport de voyageurs en 2010 (Source : Ademe 2011)



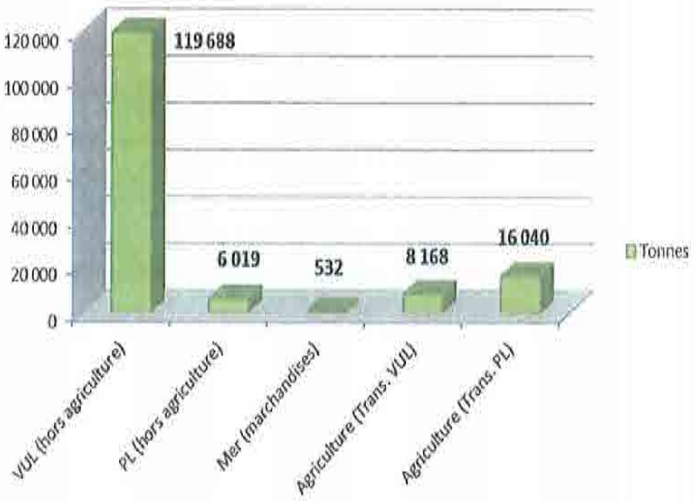
La maîtrise des émissions de dioxyde de carbone, CO2, s'inscrit dans une démarche globale de lutte contre le changement climatique en phase avec les conclusions du Grenelle de l'Environnement.

Les données présentées ci-après constituent une évaluation, pour la Guadeloupe de l'empreinte énergétique des différents modes de transport en fonction de leur poids dans les trafics et de la nature des consommations d'énergies associées.

Du fait de la composition des trafics liés au transport de voyageurs, l'automobile présente un poids déterminant dans les émissions de CO2.

Le transport de voyageurs en transports collectifs représente 1,3 % des émissions. Ceci illustre encore une fois le potentiel existant de maîtrise de l'empreinte environnementale des transports par le développement des usages collectifs.

Emissions de CO2 du transport de marchandises en 2010



Du fait de l'organisation logistique très centralisée autour de Jarry et du port, associée à une localisation très diffuse des points de livraison dans l'ensemble de l'île, notamment dans le chapelet des bourgs qui s'égrène le long des axes de communication, il est difficile de massifier les flux.

De ce fait, le trafic de véhicules utilitaires domine largment pour le transport des marchandises. Ce sont également les véhicules utilitaires légers qui déterminent les émissions de CO2 lors du transport de marchandises.

Les études menées par l'ADEME et la DEAL soulignent l'intérêt d'une organisation des circuits de livraison des VUL sous forme de tournées afin d'optimiser les distances parcourues par ces véhicules.

La maîtrise des conditions de déplacements des personnes et du transport des marchandises constitue donc un enjeu d'importance pour la maîtrise des activités humaines sur l'évolution climatique, la santé, le mode et le cadre de vie des Guadeloupéens.

4. Les évolutions prospectives, les grands projets d'aménagement et de développement

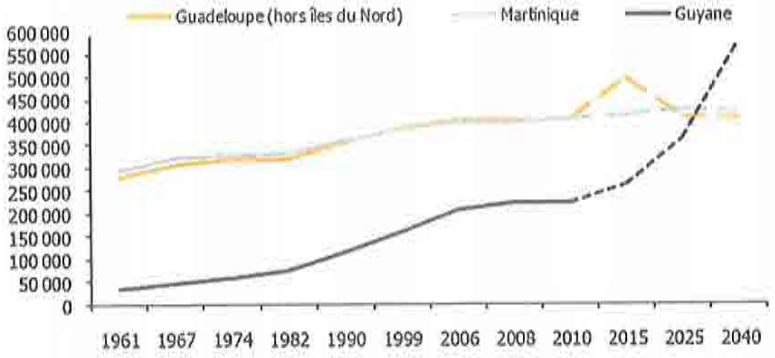
4.1. Population et transport, les évolutions possibles

« Vieillissement de la population et migrations, deux défis à venir »

Selon les projections de l'INSEE, le taux de croissance annuel de la population guadeloupéenne devrait ralentir entre 2010 et 2025 puis entamer une phase de décroissance.

Dès lors, en 2030, les îles de Guadeloupe compteraient environ 410 000 habitants pour revenir en 2040 à un niveau proche de celui de 2007, soit environ 404 000 habitants.

Evolution et projection de la population 1961-2040



Source : INSEE
La population pour 2010 est une estimation (p). Projection en pointillée selon scénario central 2007

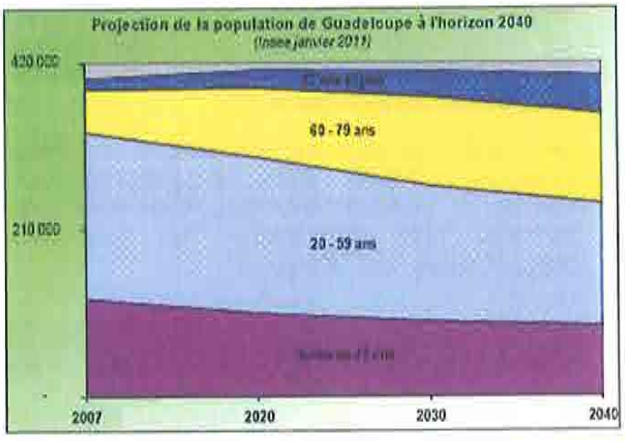
Cette évolution s'expliquerait par un solde naturel devenant progressivement négatif dans les 30 prochaines années (un nombre de naissances à terme inférieur à celui des décès).

Par contre, aujourd'hui négatif, le solde migratoire guadeloupéen deviendrait positif aux alentours de 2040, du fait d'une réduction des flux de départs de la région tandis que la population susceptible de s'installer en Guadeloupe augmenterait, sans toutefois compenser entièrement le déficit démographique naturel.

Toutefois un élément de ces prévisions pose une question pour l'avenir.

La population sera vieillissante du fait de l'amélioration des conditions de vie et de l'augmentation de la durée de vie combinée à l'arrivée sur le territoire de nouveaux résidents plus âgés qu'aujourd'hui.

Mais à l'horizon 2030 / 2040, le solde migratoire qui devient positif avec la métropole s'accompagnerait d'une augmentation des départs des plus jeunes.



Cette dimension des prévisions démographique sera à intégrer lors de l'élaboration du SRIT, avec la prise en compte de besoins d'accès adaptés aux services de la vie sociale d'une part.

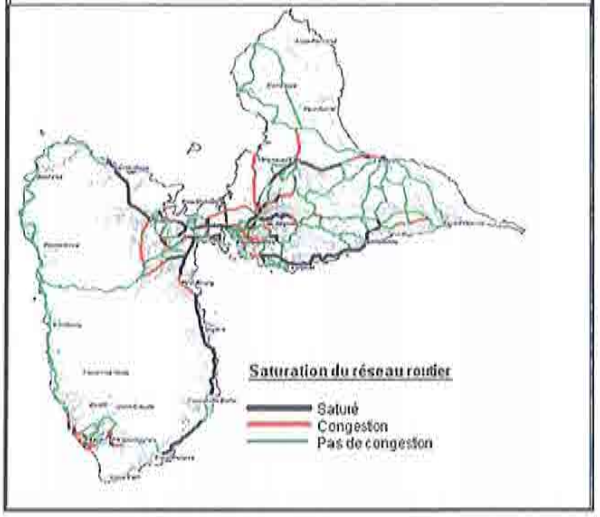
D'autre part avec la mise en œuvre d'un système de transport valorisant les projets d'aménagement et de développement est essentiel pour, entre autre, de restaurer l'attractivité du territoire vis-à-vis des Guadeloupéens les plus jeunes.

Une évolution projetée de l'utilisation des réseaux routiers, incompatible avec les objectifs de développement durable et d'équilibre du territoire

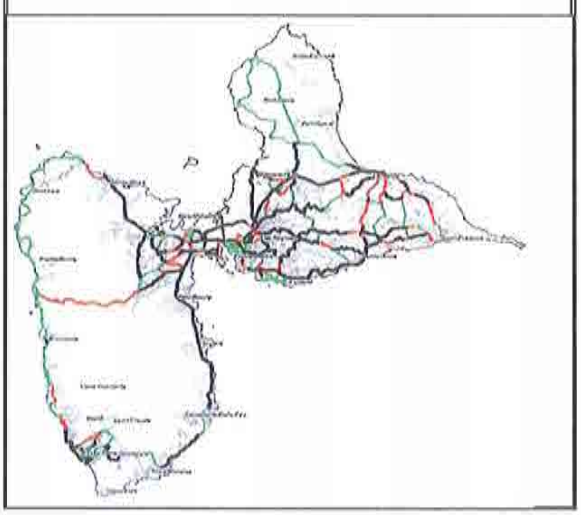
En fonction des projections de population envisagées et en l'absence d'évolution significative des comportements d'utilisation des réseaux de transport, associés à de nouvelles infrastructures, le phénomène de congestion routière en Guadeloupe devrait s'aggraver dans des proportions importantes.

D'ici 2030 la congestion routière s'étendra à une très grande partie du territoire, notamment en rendant difficile l'accès des infrastructures économiques et sociales stratégiques situées dans les périmètres les plus saturés.

Projection de l'utilisation du réseau routier en 2015

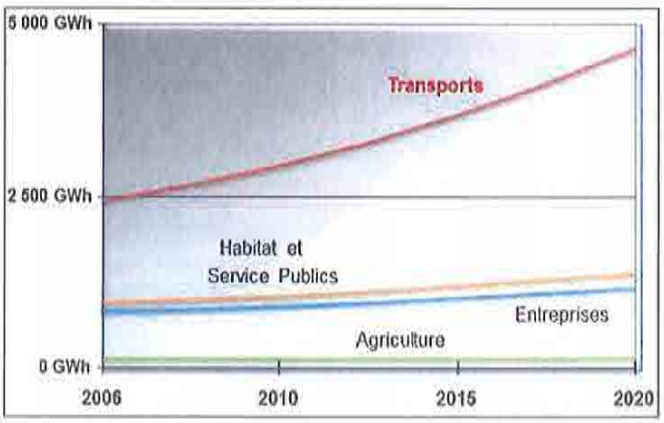


Projection de l'utilisation du réseau routier en 2030



Source : Etude fusion ,affinage et actualisation des modèles de trafic élaborés sur Basse-Terre et sur Grande-Terre Traitement Egis, décembre 2011

Consommation d'énergie finale par secteur
(Source : PRERURE 2006)



Les prévisions de consommation d'énergie finales effectuées par le PRERURE, indiquent une progression importante de la part des transports, dans le cadre d'un scénario tendanciel.

Un scénario médian avec pour objectif la stabilisation du trafic et celle de la saturation des principaux axes routiers, se traduirait par une réduction de l'augmentation des consommations d'énergie de 4,8% par an à 0,5% par an.

Outre ces aspects économiques évidents quant à la maîtrise de la dépendance énergétique, cette limitation constitue un enjeu important de développement durable et de préservation du cadre de vie des Guadeloupéens.

4.2. Les grands projets d'aménagement et de développement pour la Guadeloupe

Les orientations du SAR de Guadeloupe

A la suite d'une importance concertation avec les acteurs socio-économiques du territoire, un Schéma d'Aménagement Régional a été élaboré.

Parmi ses grandes orientations, ce schéma se donne pour objectif de **favoriser l'organisation de territoires de développement, attractifs et dynamiques** *(objectif 10)*. Pour cela le SAR envisage un aménagement basé sur **4 pôles de développement équilibré pour la Guadeloupe continentale** (voir carte ci-après).

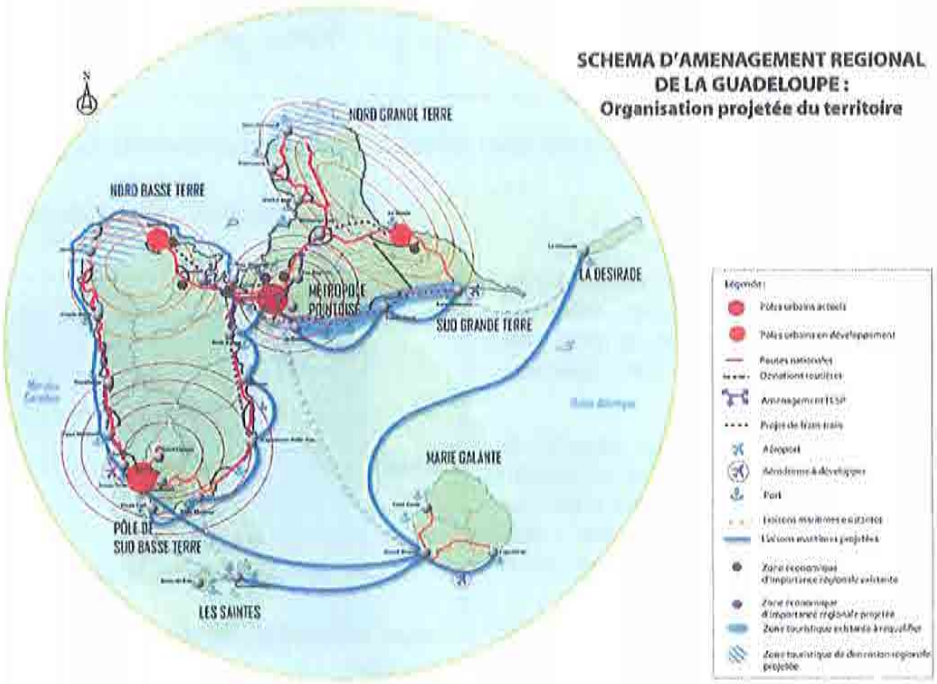
Le développement des transports collectifs constitue dans ce cadre un facteur d'équité entre les territoires *(objectif 11)*. Il permet de répondre aux divers besoins de la population, mais également il évite une saturation plus prononcée du réseau routier et favorise l'accessibilité à ces pôles de développement.

Or les prévisions tendancielles des trafics routiers montrent que tous ces pôles de développement seraient à terme confrontés à des situations aggravées de saturation.

D'ailleurs le futur est déjà à l'œuvre aujourd'hui !

Les acteurs économiques signalent par exemple que les efforts engagés pour l'aménagement de zones d'activités dans le nord de la Basse-Terre sont en partie annihilés par l'impossibilité de s'y rendre aisément et la difficulté d'accès aux services de l'agglomération centrale. Des entreprises installées envisagent de changer de localisation ou refusent de s'y installer.

Sans évolution rapide, ce phénomène risque de s'étendre aux autres pôles d'aménagement envisagés.



Le Grand Projet de Port

Le contexte économique mondial a entraîné de profondes modifications au sein du transport maritime au cours des vingt dernières années. L'évolution de l'activité conteneurs représente la principale mutation du transport maritime mondial. A l'échelle de la seule Caraïbe, la conteneurisation a quasiment doublé au cours des dix dernières années. Cette évolution est due à la stratégie des grands armements mondiaux, les navires porte-conteneurs sont de plus en plus grands, pour des économies d'échelle.

Cette tendance devrait se poursuivre dans les prochaines années, notamment du fait du développement de la conteneurisation dans les pays en voie de développement.

L'ouverture du troisième jeu d'écluses du Canal de Panama aura un impact fort sur les routes maritimes mondiales. Les routes via Panama devraient voir leur fréquentation en hausse.

Dans ce contexte, le Grand Projet de Port pour la Guadeloupe a l'ambition de doter l'archipel d'outils portuaires dignes des plateformes les plus performantes du bassin Caraïbe.

La construction d'un nouveau terminal à conteneurs, devrait permettre, de traiter plus 1 million d'EVP, contre 200.000 aujourd'hui.

Ainsi la Guadeloupe pourra se positionner sur le marché du transbordement et continuer à garder, voire améliorer, les dessertes import/export.

Le Grand projet de Port répond également aux besoins de développement de la Guadeloupe. Il contribue déjà à hauteur de 7% de la valeur ajoutée du territoire et impacte 11% de ses emplois.

Outre les effets du chantier sur le secteur du BTP, l'activité de transbordement seule devrait générer la création de 200 emplois directs et 300 emplois, manutention, auxiliaires de navires et de marchandises, transports, etc.

Ce niveau pourrait être trois à quatre fois plus important avec une valorisation locale des potentialités de cette nouvelle activité (à l'exemple de Tanger), notamment dans le domaine de la logistique à valeur ajoutée.

La valorisation du pôle aéroportuaire et les nouvelles zones d'activités économiques

Face à l'évolution du trafic, l'Aéroport de Guadeloupe - Pôle Caraïbes a engagé un projet catalyseur de développement, celui de l'aéropôle du Raizet.

Il s'agit d'une zone destinée à accueillir des opérateurs, administration ou usagers de l'aéroport. Pour une autre part seront concernées des activités extérieures à l'aéronautique. Le projet consiste à valoriser l'ancien terminal du Raizet avec le maintien d'une activité aéronautique combinée à des activités nouvelles qui s'inscrit également dans le projet de revitalisation urbaine de la commune des Abymes.

Le projet de valorisation du pôle aéroportuaire se complète d'autre part avec la réalisation d'une aérogare régionale afin de favoriser l'ouverture sur l'ensemble de l'espace Caraïbe et d'optimiser les correspondances entre l'Europe et la Caraïbe.

La future aérogare régionale

Toujours dans une démarche de valorisation économique, le parc d'activités La Providence aux Abymes (anciennement ZAC Dothemar) veut devenir un des autres poumons de la Guadeloupe.

Créée à l'initiative de la Société d'économie mixte d'aménagement de la Guadeloupe (SEMAG), s'étend sur une superficie de 90 hectares.

Cette zone ainsi que quelques autres projets récents d'infrastructures économiques se situent en proximité de l'aéroport Pôle-Caraïbes et devraient générer de nouveaux déplacements. Un des enjeux est ici donc de favoriser ces initiatives tout en préserver l'accessibilité de l'aéroport et de ses zones, notamment par la mise en place de dessertes alternatives.

Les projets structurants envisagés pour les transports

Afin de répondre aux différentes situations de dysfonctionnement du système de transport en Guadeloupe, les collectivités concernées élaborent des projets d'aménagements d'infrastructures ou de services permettant d'assurer l'équilibre du territoire avec le souci de l'accès de la plus grande partie de la population à des moyens de transports publics adaptés.

Il s'agit également d'adapter le réseau routier, également support des transports collectifs actuellement, de favoriser des solutions maritime alternatives à l'utilisation quasi-exclusive du mode routier et de répondre aux besoins du transport de marchandises

Un réseau ambitieux de transports en commun en site propre

Le PDU de l'agglomération pointoise adopté en décembre 2008, prévoit la création d'un transport en commun en site propre (TCSP) qui desservirait les principaux pôles d'activités et d'habitat ainsi que les grands équipements urbains. Trois liaisons sont actuellement étudiées : de Pointe-à-Pitre vers Les Abymes, Le Gosier et Jarry / Baie-Mahault.

L'objectif est d'offrir une alternative à la voiture en desservant les principaux pôles générateurs de déplacements du territoire et en permettant des connexions avec les lignes interurbaines aux extrémités de l'agglomération par la création de pôles d'échanges.

Ce TCSP constituera le premier élément d'un réseau de transport public performant de la Guadeloupe. Dans un premier temps, il devrait s'accompagner d'une restructuration du réseau bus de l'agglomération mais aussi du réseau de cars interurbains, notamment celui du réseau départemental.

A plus long terme, le SAR prévoit, à l'échelle de toute la Guadeloupe, la réalisation d'un système de transport à la fois urbain et interurbain tel qu'un tram-train permettant de relier entre eux les principaux pôles de la Basse-Terre et de Grande-Terre en empruntant le réseau de l'agglomération pointoise.

Ce réseau ambitieux de TCSP doit contribuer à rendre le territoire plus performant Il doit apporter un élan au développement économique et au réaménagement urbain de l'Ile.

Une adaptation du réseau routier et des solutions maritimes alternatives

Le réseau routier de Guadeloupe supportant tous les types de déplacements terrestres actuels, plusieurs opérations d'aménagements font l'objet de phases d'études avancées. Il s'agit par exemple, de mises à 2x3 ou 2x2 voies au niveau du pont de la Gabarre (RN1) et de Beausoleil (RN2) ou encore de réalisation de carrefours dénivelés et de déviations notamment celle de La Boucan.

D'autres projets font également l'objet de réflexions, ils concernent principalement la réalisation de déviations ou de contournements et d'échangeurs.

De manière à optimiser l'utilisation du réseau routier le syndicat « Routes de Guadeloupe » travaille sur un projet de diffusion de l'information en temps réel du trafic aux usagers qui permettra à ceux-ci de se diriger en fonction des situations de congestion.

Enfin des solutions alternatives de navettes maritimes de courte distance ont été mises à l'étude, soit pour le transport de voyageurs ou de marchandises. Les différentes solutions abordées supposent qu'en soient maîtrisées les implications financières pour les collectivités ainsi que leurs impacts sociaux éventuels sur les emplois des entreprises de transport routier.

Ces différents projets, routiers ou maritimes, devront également tenir compte des objectifs de réalisation de réseaux de TCSP.

L'objet de l'élaboration du Plan Régional de Coordination des Transports qui fait suite à celle du présent diagnostic prospectif, sera d'analyser la cohérence de l'ensemble de ces différents projets structurants envisagés pour les transports, quel que soit leur mode, pour les voyageurs ou les marchandises.

Ceux-ci seront alors détaillés, ils seront hiérarchisés et les conditions de leur mise en œuvre opérationnelle seront précisées.

En conclusion, il apparaît donc bien que l'élaboration du SRIT et la définition des enjeux de transport pour le territoire se positionnent comme une des conditions d'efficience des schémas de développement à l'échelle de l'archipel de Guadeloupe (SAR, SRDT et SRDE par exemple).

Avant les réflexions concernant les projets d'infrastructures et de transports qui feront l'objet de la phase suivante de l'élaboration du SRIT, il convient pour conclure le diagnostic d'élaborer les enjeux à l'aune desquels seront analysées les différentes solutions opérationnelles possibles.

C'est sur la base d'un consensus le plus large possible que pourra ensuite être engagé un programme d'actions pour une mise en cohérence des projets de transports avec les objectifs d'aménagement et de développement durable de Guadeloupe

5. Les enjeux auxquels doit répondre le SRIT, propositions

L'élaboration du schéma régional des infrastructures et des transports de Guadeloupe se donne pour objectif de favoriser un développement économique et social du territoire tout en maîtrisant l'évolution des déplacements, en limitant les impacts sur les terres agricoles et plus largement sur ses espaces naturels d'une grande richesse.

Il vise à répondre à la problématique de l'égalité des usagers à l'échelle de l'archipel tout entier avec l'affirmation du droit au transport par une maîtrise des coûts et l'établissement de dessertes adaptés pour les voyageurs et les marchandises

C'est la condition pour contribuer à l'attractivité du tissu économique et social des îles de Guadeloupe, et favoriser l'accessibilité de tous ses habitants aux services offerts par les pôles urbains

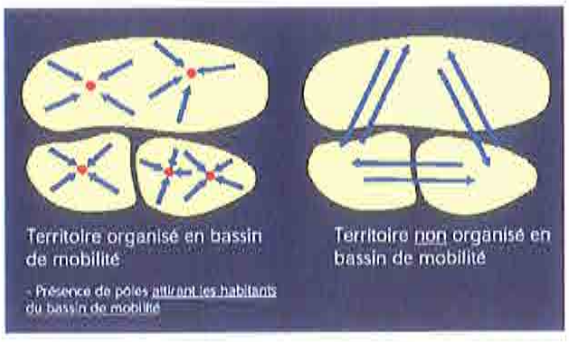
En cela il sera possible de répondre aux objectifs du SAR en termes d'aménagement du territoire ce qui suppose de veiller à la coordination des politiques et des moyens mis enoeuvre.

5.1. La gouvernance, une des clefs de la réussite du SRIT

« Dans le contexte du développement durable on considère que la gouvernance est un processus de décision collectif n'imposant pas systématiquement une situation d'autorité.»

« A l'échelle d'un territoire la gouvernance apparaît comme la mise en réseau des différents acteurs institutionnels, politiques, économiques et sociaux dans la perspective d'un projet de développement durable. »

Raisonner en termes de bassins de mobilité



La politique régionale repose sur le souci de rééquilibrer le territoire. Pour cela le SAR propose de développer des pôles attractifs et dynamiques qui peuvent constituer l'occasion d'une réflexion sur les transports en termes de bassins de mobilité »

Un bassin de mobilité est un territoire contenant un ou plusieurs pôles d'attraction vers lesquels les habitants se déplacent pour leurs activités quotidiennes : travail, études, achats, loisirs...

La majorité des déplacements quotidiens s'effectuent ainsi au sein du bassin de mobilité.

Ce type de démarche suppose l'établissement d'une gouvernance qui permet d'optimiser la régulation entre urbanisme et transport et qui favorise la coordination des acteurs du transport, tout en maîtrisant les financements.

Optimiser l'interface Urbanisme / Transport, et entre les différents acteurs des transports

L'élaboration du SRIT constitue une opportunité pour une meilleure prise en compte de l'interface urbanisme-transport.

Les choix de localisation d'équipements, les formes de développement de l'habitat, les stratégies foncières, les modes de vie et les aspirations sociales, conditionnent tous ensemble la manière de se déplacer.

Ainsi un habitat peu dense, parfois lié aux contraintes géographiques et à la culture locales (mais pas toujours) rend moins attractif les systèmes collectifs de transport. Il en est de même si un volume important de foncier est potentiellement ouvert à l'urbanisation. Le risque est que les efforts relatifs aux transports soient inefficaces s'il n'y a pas une coordination avec la politique urbaine et sa programmation.

Des choix d'aménagement réfléchis qui privilégient une recherche de cohérence territoriale sont possibles, pour peu qu'elles intègrent très en amont la dimension des déplacements. Alors, les systèmes et les infrastructures de transport peuvent contribuer à structurer et soutenir le projet de territoire.

Le nombre d'acteurs impliqués par ces différentes dimensions étant très important, cette démarche suppose au préalable une bonne coordination entre les intervenants des domaines de l'urbanisme-aménagement et des transports.

Les documents d'urbanisme tels que les SCOT ou les PLU sont des éléments qui permettent de veiller à la cohérence des projets d'urbanisme avec les autres politiques (transport, assainissement, économie, etc.). En Guadeloupe, toutes les communes ont un PLU en cours d'élaboration, mais peu disposent d'un document arrêté, deux SCOT sont en préparation (Nord Basse-Terre et Cap Excellence).

Au-delà de la coordination avec les autorités responsables des transports, il est également important que ces documents d'urbanisme soient opérationnels afin de disposer des outils d'intervention adaptés.

Enfin la mise en place d'une coordination entre les AOT constitue un autre des enjeux de gouvernance, dans la mesure où une des questions posées au SRIT est celle de la mise en œuvre d'une véritable chaîne de déplacements dans laquelle un grand nombre d'acteurs sont impliqués. En Guadeloupe la réussite de « Routes de Guadeloupe » constitue un exemple de coordination efficace des compétences et des moyens.

Cela sera d'autant plus nécessaire que l'évolution des intercommunalités modifie le champ des compétences jusqu'alors en vigueur.

Prendre en compte la contrainte du financement

Le financement des transports publics est largement le fait des pouvoirs publics, que ce soit dans les investissements en infrastructures et en matériels ou pour compenser un déficit d'exploitation. En effet, le coût du transport comprend souvent une part payée par l'usager et une part payée par les pouvoirs publics par le biais des impôts et des taxes.

Leur recours est justifié par la notion de « service public » ou par un intérêt général, d'ordre économique (développement de l'activité), environnemental (réduction des nuisances, économie de CO2,...) ou social (aide aux personnes défavorisées, mise en accessibilité,...).

Le financement des transports publics se heurte à plusieurs difficultés : les projets d'infrastructures sont coûteux et sont rentabilisées à long terme, le prix payé par l'usager permet rarement de couvrir l'investissement, ni même parfois les coûts de fonctionnement.

C'est une contrainte qui pèse désormais de plus en plus lourd sur les collectivités. La Région Guadeloupe consacre 12% de son budget aux transports, c'est le 2ème poste de dépense et le Conseil Général y consacre 6%.

La mise en place d'une démarche de gouvernance et de coordination des projets constitue également un des moyens d'optimiser des ressources financières plus rares et de mutualiser les ressources.

Coordonner le financement des transports urbains et interurbains

Ce financement est assuré en partie par le biais du versement transport (VT) qui est un impôt assis sur la masse salariale des entreprises de plus de neuf salariés localisées dans un « périmètre de transport urbain » (PTU). D'abord institué en région parisienne, le versement- transport a été progressivement étendu aux autorités organisatrices des transports urbains des autres régions.

Mais toutes les collectivités ne disposent d'une ressource et l'Etat a diminué sa participation. Toutefois, suite au Grenelle de l'environnement, l'Etat s'est engagé à reprendre sa participation financière dans les transports collectifs.

De nouvelles pistes en matière de financement des transports sont à l'étude. En attendant les collectivités qui ne disposent pas toutes de ressources spécifiques participent au financement des transports, ainsi en Guadeloupe, le Conseil Général finance à hauteur de 36% le billet de transport interurbain et la Région finance entre 22 et 27% le transport inter-îles.

5.2. Propositions de définition des enjeux

Rendre les transports en commun attractifs et accessibles à tous

Il est important de rendre accessibles et attractifs les transports en commun. Pour cela il importe de travailler sur la vitesse commerciale afin que le transport en commun puisse concurrencer la voiture individuelle en termes de temps de trajet.

Si des aménagements routiers permettent de favoriser cette accélération du transport collectif sur les grands itinéraires, il est également nécessaire de faire changer les comportements de manière progressive. Il faut trouver des solutions simples et innovantes pour inciter les usagers à prendre les transports en commun.

Pour rendre les transports en commun attractifs, des efforts doivent être faits à plusieurs niveaux :

Étendre et simplifier le réseau de transport en commun	Réaménager le réseau Aménager la fréquence et les horaires Introduire le transport à la demande
Moderniser l'infrastructure	Améliorer les temps de parcours Rendre plus confortable la totalité du voyage Facilitant l'accès aux stations : intermodalité Moderniser le matériel roulant
Améliorer l'accessibilité pour toutes les personnes	Permettre l'accès aux personnes âgées et handicapées Communiquer sur l'offre de TC *(fiches horaires...)*

Enfin les possibilités multiples offertes par les transports maritimes doivent être intégrées dans les solutions de mise en place de transport public ou pour des problèmes spécifiques de transport de marchandises, avec la prise en compte de leurs impacts sociaux.

Favoriser des nouveaux comportements de déplacement et organiser l'intermodalité des transports en Guadeloupe

L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants : transports collectifs, marche, covoiturage, vélos, rollers, auto-partage... Le développement de l'intermodalité suppose d'optimiser au préalable l'offre de transport alternative à la voiture particulière.

Il s'agit de coordonner les différents dispositifs et rendre l'information accessible à l'usager. Cela passe aussi par une harmonisation des horaires et des tarifs avec la mise en place de billets unifiés et de pôles d'échanges organisés (gares, haltes, stationnement, etc.).

Il s'agit également de coordonner les différents modes de transport : terre, mer et air.

L'intermodalité nécessite enfin la réalisation d'une véritable chaîne de transport et de dispositifs qui reposent sur une coordination forte entre différentes Autorités Organisatrices des Transports (AOT) et les différents acteurs de la chaîne de transport.

Le développement de l'usage des modes doux à l'échelle régionale constitue un enjeu important de développement durable. Le développement de lignes vertes et de pistes cyclables peut avoir un impact à la fois sur la qualité de vie des habitants guadeloupéens mais également sur l'attractivité touristique.

Enfin l'initiative publique est souvent le moyen d'amplifier des initiatives prises favorisant de nouveaux comportements, tels que le **covoiturage** par exemple ou la réalisation de **Plans de déplacements inter entreprises** ou **inter administrations**.

Renforcer l'adaptation du réseau routier à de nouvelle utilisation de celui-ci

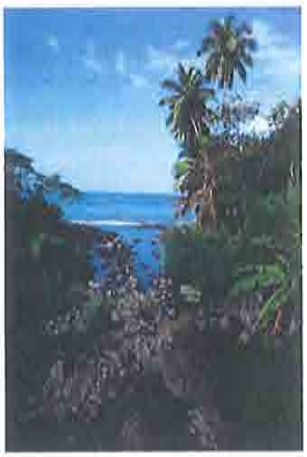
En fonction des contraintes géographiques du territoire, il s'agira de favoriser la hiérarchisation des fonctions du réseau routier, en séparant les usages locaux des déplacements à plus longue distance.

Mais il s'agit également, par des aménagements routiers spécifiques, de rendre plus attractif les transports collectifs, de faciliter l'accès aux pôles d'échanges intermodaux complémentaires (transports en commun, ports, aéroports, navettes, etc.).

L'aménagement de la route doit aussi favoriser les nouveaux comportements de déplacements tels que le covoiturage (parkings adaptés) ou les modes doux (voies cyclables ombragées et sécurisées, etc.).

Enfin, si la réalisation d'infrastructures nouvelles ne peut constituer une réponse à utiliser systématiquement, il conviendra de traiter les points noirs, de sécuriser et d'optimiser le réseau existant pour les déplacements des personnes et les livraisons de marchandises.

Prendre en compte les contraintes paysagères et environnementales



De nouvelles infrastructures seront éventuellement envisagées dans le cadre du SRIT pour lesquelles se pose la question de l'intégration dans le paysage qu'elles traversent.

L'Atlas des paysages de l'archipel Guadeloupe, permettra d'intégrer cette dimension au sein des projets d'infrastructures d'autant qu'ils sont parfois supports de nouvelles perceptions visuelles des paysages traversés (exemple de la rocade du Pont de l'Alliance avec la mangrove et la Rivière Salée).

Enfin, il faut considérer que les infrastructures de transport, les routes et parkings, participent de manière importante à la pression sur le cadre naturel de la Guadeloupe par l'artificialisation des sols. Or l'archipel fait partie des 25 zones présentant l'un des taux de diversité biologique les plus important au monde. De plus son littoral est très fortement contraint et ses espaces agricoles sont soumis à la pression foncière.

L'enjeu est ici à la fois de répondre aux besoins de déplacement tout en limitant leur empreinte et en préservant les ressources naturelles du territoire.

Favoriser l'égalité des usagers à l'échelle de l'archipel

En fonction de leur lieu de résidence les Guadeloupéens ne sont pas égaux au regard des moyens de transport mis à leur disposition, ni au regard de leur coût d'usage. C'est plus particulièrement le cas pour les habitants des îles du Sud qui sont pénalisés par une double insularité, aussi bien pour le transport des voyageurs et que des marchandises.

Enfin la mise en place d'un réseau de transport public performant constitue également un enjeu social fort pour tous les Guadeloupéens, notamment ceux dont les revenus, l'état de santé et de handicap ou l'isolement ne leur permettent pas d'autres alternatives de déplacement.

Renforcer la position de la Guadeloupe au sein de la Caraïbe

Les pôles moteurs du développement économique de la Guadeloupe engagent des projets visant à accroitre leur performance, notamment au sein de l'espace Caraïbe (port et aéroport). La préservation et l'amélioration de leur accessibilité constitue une problématique de toute première importance, y compris par des chaînes de transport multimodal.

Les acteurs des îles du sud proposent que l'accessibilité de la Guadeloupe se fasse aussi par les îles du Sud et notamment par Marie-Galante par voie maritime et aérienne. Il s'agit de développer une réflexion en termes d'accessibilité à l'échelle de l'archipel afin de permettre en outre à Marie-Galante de s'ouvrir de manière plus large à la Martinique et à la Dominique.