

# ANALYSE DE LA DESSERTE INTER-ILES EN GUADELOUPE

**Rapport final**



**Carte générale de la Guadeloupe**

## SOMMAIRE

PRESENTATION : OBJECTIFS ET METHODOLOGIE .....	6
PREMIERE PARTIE : LE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES.....	10
CHAPITRE I – ETUDE DIAGNOSTIC .....	10
1. LA DEMANDE DE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS SUR LES ILES .....	10
1.1. Evaluation du niveau de la demande .....	12
1.2. La saisonnalité des trafics .....	20
2. L’OFFRE DE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS SUR LES ILES .....	22
2.1. Situation globale de l’offre.....	22
2.2. Les Compagnies maritimes et les navires .....	24
2.3. Adaptation de l’offre à la demande .....	31
2.4. Les pré- et post-acheminements .....	49
2.5. Evaluation des coûts d’exploitation des navires.....	54
2.6. Evaluation des coûts d’exploitation des lignes.....	55
3. LE TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES .....	57
3.1. Les volumes transportés .....	58
3.2. L’offre de transport de marchandises .....	60
3.3. La qualité de services et les prix. ....	62
3.4. Le transport des déchets .....	64
4. LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES.....	70
4.1. Les ports à passagers .....	70
4.2. les ports de marchandises .....	84
4.3. Conclusion .....	90
5. L’IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TRANSPORT MARITIME INTRA ARCHIPEL.....	92
5.1. Performances des navires en service .....	94
5.2. Rejets dans l’atmosphère.....	100
5.3. Valorisation des coûts collectifs.....	103

CHAPITRE II – PERSPECTIVES D'EVOLUTION ET RECOMMANDATIONS .....	104
1. ORGANISATION DU SECTEUR – EVOLUTIONS POSSIBLES.....	104
1.1. Les perspectives de la demande de transport maritime de passagers .....	105
1.2. Les perspectives de la demande de transport maritime de marchandises .....	106
1.3. L'offre de transport maritime à mettre en place.....	108
1.4. Note sur les transports de déchets .....	124
2. BESOINS EN INFRASTRUCTURES .....	128
2.1. Infrastructures passagers .....	128
2.2. Infrastructures pour les marchandises .....	138
2.3. Billetterie.....	142
2.4. Evaluation des investissements et des coûts de fonctionnement .....	143
2.5. Solutions de financement et aides mobilisables .....	151
3. ORGANISATION DES DESSERTES .....	156
4. POLITIQUE TARIFAIRE .....	168
4.1. Tarifs passagers.....	168
4.2. Tarifs marchandises .....	169
4.3. Autres questions tarifaires.....	170
5. ORGANISATION DE L'INTERMODALITE.....	171
6. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX .....	172
6.1. Impact de l'amélioration de l'organisation de la desserte des îles .....	172
6.2. Comparaison Mer et Air sur les performances environnementales.....	175
6.3. Desserte de Saint-Louis de Marie-Galante.....	175
ANNEXES TRANSPORT MARITIME.....	180
Annexe 1 - Desserte des îles .....	181
Annexe 2 - Tonnage des ports de Folle Anse et de Basse Terre .....	184
Annexe 3 - Enquête sur les transports inter-îles de personnes guadeloupe.....	202
Annexe 4 - Tableau calculs de l'impact environnemental .....	206
Annexe 5 - Texte réglementaire .....	214

DEUXIEME PARTIE : LE TRANSPORT AERIEN .....	217
CHAPITRE 1 - ETUDE DIAGNOSTIC .....	217
1. SOMMAIRE .....	217
2. CONTEXTE – OBJECTIFS DE L'ETUDE.....	219
2.1. Avertissement.....	219
2.2. Contexte. Le transport interinsulaire .....	219
2.3. Objectifs de l'étude .....	224
3. DEMANDE EXPRIMEE - DEMANDE SOUS-JACENTE.....	225
4. OFFRE DE TRANSPORT AERIEN – INFRASTRUCTURES.....	233
4.1. Les transporteurs .....	233
4.2. Les infrastructures du transport interinsulaire .....	237
4.3. Aspects économiques. Taxes et Redevances perçues à PTP. ....	244
CHAPITRE 2 – PERSPECTIVES D'EVOLUTION ET RECOMMANDATIONS .....	245
1. ORGANISATION DU SECTEUR – EVOLUTIONS POSSIBLES : OSP ? .....	245
1.1. L'offre de transport aérien .....	245
1.2. Evolutions possibles.....	248
2. ACTIVITES D'ACCOMPAGNEMENT PERI-AEROPORTUAIRES .....	251
3. CONCLUSIONS.....	255
4. RECOMMANDATIONS.....	256
ANNEXES TRANSPORT AERIEN .....	258
ANNEXES GENERALES.....	280
Annexe A - CCTP.....	281
Annexe B - Organisation des dessertes maritimes et aériennes des îles du Sud de la Guadeloupe.....	285
Annexe C - Note complémentaire sur les dessertes maritimes d'autres îles.....	296

## PRESENTATION : OBJECTIFS ET METHODOLOGIE

Le département de la Guadeloupe est divisé entre la Guadeloupe "continentale", elle-même s'appuyant sur la Grande-Terre et la Basse-Terre, et les trois "Dépendances" du sud: l'archipel des Saintes, Marie Galante et Désirade auxquelles il convient d'ajouter de nombreux îlets inhabités. Les superficies et populations (valeurs approchées) sont les suivantes :

	Superficie Km <sup>2</sup>	Population	Densité Ha/Km <sup>2</sup>
Grande Terre	586	200.000	337
Basse Terre	848	190.000	220
Terre de Haut	5,2	1.840	352
Terre de Bas	7,6	1.050	136
Marie Galante	158	12.000	76
Désirade	21	1.600	74

L'importance du niveau de la population sur la « Guadeloupe continentale » par rapport à celui des îles du Sud explique l'attraction de l'île continentale où existent toutes les facilités des services publics (Administration centrale, hôpitaux, universités, lycées, etc.) et par la diversité des fournisseurs de biens et services ; elle draine ainsi chaque jour ou chaque semaine un grand nombre de voyageurs.

L'infrastructure hôtelière est également concentrée sur l'île continentale.

A l'opposé, les îles dépendantes sont moins économiquement développées et éprouvent des difficultés à créer de nouvelles activités en raison de leur double insularité qui alourdit les coûts et restreint les marchés.

Le tourisme qui représente 7 % du PIB de la Guadeloupe est déjà développé sur Les Saintes et considéré par les autorités de Marie Galante et de La Désirade comme une des pistes potentielles de développement, les touristes étant précisément attirés par leur côté calme.

Par conséquent, que ce soit pour les résidents des îles dépendantes ou pour les touristes, le transport est l'élément clé du développement :

- Plus les liaisons inter-îles seront faciles, plus les résidents des îles dépendantes seront encouragés à y demeurer
- Plus les liaisons inter-îles seront optimisées, plus le tourisme y sera facilité

Le transport est le facteur clé du co-développement entre toutes les îles du département.

En outre, les efforts devenus nécessaires pour combattre les nuisances liées au transport des marchandises et des passagers obligent à rechercher un système de desserte des îles qui marque un net progrès en matière de réduction des rejets dans l'atmosphère, dans l'océan et dans le sol.

Ainsi, les objectifs de l'analyse de la desserte inter-îles en Guadeloupe se réfèrent-ils au rôle des transports maritimes et aérien dans le double cadre du développement économique et du développement durable.

### **Objectifs et méthodologie de l'étude**

Les objectifs et la méthodologie développée pour les réaliser ont été fixés dans les documents du contrat de la mission d'étude conclu en décembre 2008 tels que repris en annexe : CCTP de la consultation lancée en février 2008 par la DDE et l'ADEME et offre technique de CopéTrans de 11 mars 2008, confirmée par la notification du marché (décembre 2008).

Ce rapport et le résultat des enquêtes, consultations et réflexions du Comité de pilotage recueillies et analysées en phase 1, suivies des scénarios et recommandations préparés en phase 2.

Il s'agit en toute priorité d'identifier, dans le contexte actuel et pour le futur, les besoins existants et potentiels de transport des personnes et des marchandises entre la Guadeloupe « continentale » et les îles « dépendantes » du département de la Guadeloupe. Il s'agit également d'en restituer les résultats et analyses aux parties prenantes appelées à se prononcer sur les adaptations et évolutions du « système » de transport inter-îles dans un contexte en mutation, qui sera marqué par les orientations en cours d'élaboration pour l'avenir de l'archipel dans les domaines économique, social et environnemental, dans lequel le rôle structurant des transports sera naturellement primordial, avec des enjeux majeurs lorsqu'elles seront appliquées aux îles « dépendantes » :

- Enjeux de continuité / désenclavement
- Enjeux d'attractivité territoriale et touristique pour le développement économique
- Enjeux de développement durable

Le cadre général de la mission implique un travail aussi approfondi que possible sur l'ensemble des éléments essentiels et associés nécessaires à :

- **L'analyse des différents marchés du mode maritime et du mode aérien**

- niveau / volumes, à partir des données statistiques disponibles, de leur analyse critique, et d'estimations permettant de les reconstituer en cas d'insuffisances ou de les recouper en cas d'incohérences
- structure / typologie, par catégories et segments de « consommateurs », utilisateurs (usagers) des transports
- en approche qualitative, par enquêtes, sur les conditions actuelles et les attentes de ces diverses catégories et segments
- en tendances et en perspectives, à partir d'entretiens avec les institutionnels, - élus et administratifs- et avec les professionnels du transport et des activités associées (tourisme, commerce..) ainsi que de sources documentaires (y compris par comparaisons dans d'autres contextes de besoins comparables de continuité des dessertes insulaires)

- **Les capacités de l'offre de transport**

- navires / ports, avions / aéroports, raccordements terrestres pour les pré / post-acheminements (inter-modalité)
- opérations, services et tarifs, y compris organisation, situation concurrentielle et aspects liés à la régulation et aux interventions de l'Etat (réglementations..) et des autorités locales (service public, subventions..)
- conditions économiques résultant des points précédents, y compris en termes de risques et de nécessité de sécurisation

- **Les paramètres / facteurs déterminants de la « continuité territoriale »**

- pour les personnes résidant dans les îles ou s'y rendant depuis l'île « continentale », ainsi que pour leurs besoins d'approvisionnement et d'expéditions de leurs frets (marchandises, bagages, déchets...)
- pour les touristes, selon les priorités définies dans le secteur ( maîtrise des flux, qualité de l'offre « île / séjour / transport »..)
- pour les activités économiques qui requièrent un allègement du handicap de l'enclavement insulaire (« double insularité »), selon le degré de soutien qui leur est et sera apporté.

Ce rapporte comporte deux parties :

- la première traite du transport maritime
- la seconde traite du transport aérien.

**PREMIERE PARTIE**

**LE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS  
ET DE MARCHANDISES**

# **PREMIERE PARTIE : LE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES**

## **CHAPITRE I – ETUDE DIAGNOSTIC**

### **1. LA DEMANDE DE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS SUR LES ILES**

La connaissance du marché est le point de départ de toute analyse et de toute proposition d'adaptation de l'offre à la demande. L'analyse qui va suivre ne considère pas seulement l'étendue de la demande, c'est-à-dire le nombre de passagers transportés, mais également celle qui n'est pas satisfaite faute d'offre existante et qui pourrait se développer si les moyens de la satisfaire existaient.

Aussi, après l'estimation des trafics maritimes de passagers tels qu'ils existent actuellement, ceux-ci seront analysés en détail en classant les diverses catégories à transporter, avant la mise en exergue d'une demande potentielle, qui sera développée à partir des besoins tels qu'ils ont été perçus lors des entretiens réalisés avec les principaux responsables institutionnels ou économiques.

| Dans le cas précis de la desserte des îles dépendantes, la demande de transport est constituée des passagers qui sont transportés entre ces îles et la Guadeloupe continentale.

L'analyse de cette demande est conduite en fonction des types de passagers, classés en trois catégories :

- Les résidents des îles dépendantes
- Les résidents de la Guadeloupe continentale
- Les non-résidents en Guadeloupe
- (Nota : le cas particulier des insulaires résidant en métropole pourra être pris en compte en fonction des éléments d'information disponibles)

Cela afin de répondre aux objectifs de l'étude sur les motivations des voyageurs, les exigences de qualité des services, la permanence de la desserte et les conditions de pré et post acheminement.

## **Méthodologie**

L'évaluation précise du niveau de la demande s'est toujours heurtée et se heurte encore à plusieurs difficultés :

- A l'exception d'une compagnie, la billetterie reste manuelle et la connaissance du nombre de passagers transportés est fondée sur les déclarations de la plupart des compagnies maritimes.
- Les compagnies qui pratiquent le charter pour des tour operators ou de l'inter-îles du Sud ne communiquent pas leurs chiffres.
- L'absence de perception de taxes portuaires dans les divers ports (à l'exception de Pointe à Pitre et de Basse-Terre) ne permet pas d'avoir une évaluation précise d'origine administrative du nombre de passagers transportés.

L'estimation du niveau de la demande a donc été réalisée en croisant les statistiques fournies par le Port Autonome de Guadeloupe, qui dispose d'une gare maritime, avec les informations fournies par les Cies maritimes sur les coefficients de remplissage de leurs unités.

La stratification de cette demande a été analysée grâce à la réalisation d'une enquête auprès des passagers sur les principales lignes maritimes desservies :

- Pointe-à-Pitre / Grand-Bourg de Marie-Galante
- Trois Rivières / Terre de Haut
- Saint-François / La Désirade

Cette enquête a été réalisée du 12 mars au 11 avril 2009 par les étudiants de l'IUT (Département GEA) de Saint Claude sur la base d'un questionnaire. Les conditions de cette enquête et le questionnaire préparé pour sa réalisation sont présentés en annexe 1.

### **1.1. EVALUATION DU NIVEAU DE LA DEMANDE**

Cette évaluation est faite pour chacune des dessertes des îles.

### 1.1.1. La desserte de Marie Galante

Trois lignes desservent Marie Galante, l'une quotidienne de Pointe à Pitre à Grand Bourg, la plus fréquentée, une autre moins fréquente de Saint-François/Sainte Anne à Saint-Louis et une autre de Pointe à Pitre à Saint Louis.



**Desserte de Marie-Galante**

· *Ligne Pointe-à-Pitre / Grand-Bourg*

Les statistiques tenues par le PAG permettent d'estimer le nombre de passagers embarquant et débarquant à PAP à 581 000, en augmentation de 1,8% par rapport à l'année antérieure

Il est intéressant de noter qu'en 1988, il y a 20 ans, le nombre de passagers transportés sur cette même ligne était d'environ 350 000 ce qui signifie que l'augmentation du trafic est d'environ 40 % en 20 ans, soit 1,7% en moyenne annuelle.

· *Ligne Saint-François / Saint Louis*

Les deux armateurs engagés sur la desserte de La Désirade desservent également Saint-Louis de Marie-Galante

- La COMATRILE, quatre fois par semaine (source : Comité du Tourisme)
- SOMADE une fois par semaine (source: armateur)

En l'absence de statistiques portuaires, l'estimation de ce trafic sera réalisée à partir de l'offre.

La capacité mise en oeuvre est de l'ordre de 90 000 par an, ce qui laisse à penser que le trafic est de l'ordre de 30 000 passagers

· *Ligne Pointe Pitre / Sain Louis*

L'armement VALFERRY dessert cette ligne qui avait été quelque peu délaissée depuis plusieurs années.

**1.1.2. La desserte des Saintes**

Les Saintes sont desservies par trois lignes,

- Depuis Trois Rivières, la plus importante toute l'année
- Depuis Pointe à Pitre, traditionnellement
- Depuis Saint François et Sainte Anne, notamment pendant la période touristique
- Depuis Basse Terre quotidiennement



### Desserte des Saintes

- *Ligne Trois-Rivières / Les Saintes - Terre de Haut*

Cette ligne est très fréquentée car elle correspond à la distance la plus courte entre la Guadeloupe Continentale et Les Saintes et regroupe donc les passagers de toute la Guadeloupe continentale.

En 1988, on enregistrait déjà sur cette ligne une fréquentation de 122 000 passagers malgré l'importance des performances de la ligne PAP/Les Saintes qui atteignait à la même époque 80 000 passagers. Un total de 200 000 passagers étaient ainsi transportés tous ports confondus en 1988 entre la Guadeloupe continentale et Les Saintes. Sauf élément explicatif exogène, il serait donc surprenant que le trafic soit aujourd'hui inférieur à son niveau de 20 ans en arrière.

Ici aussi, l'analyse de l'offre permet d'évaluer différemment le nombre de personnes transportées.

En effet, la capacité offerte par l'armateur DEHER est de 300 sièges, 2 fois par jour dans chaque sens, soit au total 400 000 par an.

La Société Maritime des Iles du Sud met en ligne une capacité de 42 sièges, 4 fois par jour dans chaque sens, soit environ 120 000 sièges par an.

La Cie BRUDEY qui a éprouvé des difficultés à se maintenir sur la ligne dispose d'un navire qui devrait reprendre son service.

Un coefficient de remplissage de 35 % conduit à évaluer le nombre de passagers transportés par les deux compagnies à 185 000, soit moins qu'en 1988.

Une hypothèse haute basée sur un coefficient de remplissage de 50 % permet d'évaluer le trafic à environ 260 000 passagers, soit 30 % de plus qu'en 1988.

Il est donc raisonnable d'estimer le nombre de passagers transportés entre Trois-Rivières et Les Saintes entre 185 000 et 260 000 passagers

· *Ligne Pointe à Pitre / Les Saintes*

La demande sur cette ligne est très faible, de l'ordre de 20 500 selon les données du PAG, soit une moyenne mensuelle de 1 700 passagers, les voyageurs préférant la desserte par Trois Rivières qui dure 20 minutes au lieu d'une heure au départ de Pointe à Pitre, ou encore la desserte en direct de Saint François qui évite le long trajet routier vers Bergevin pour ceux qui viennent de l'Est de Grande Terre.

Une autre raison de cette réduction est le retrait de cette ligne de la Cie maritime BRUDEY qui s'est transférée à Trois Rivières.

La comparaison avec les trafics de 1988 conduit aux hypothèses d'un effondrement de la fréquentation de cette ligne qui était de 80 000 passagers il y a 20 ans, ou d'une sous-estimation de la situation actuelle.

Pour le vérifier, il convient de recouper ce chiffre avec la capacité offerte.

En effet, les navires qui assurent la ligne 1 à 6 fois par semaine selon les saisons offrent une capacité hebdomadaire de 150 à 1000 sièges dans chaque sens, soit 1 200 en moyenne hebdomadaire dans les deux sens pendant 50 semaines, c'est-à-dire une capacité annuelle de 60 000 passagers, les deux sens confondus.

Les données fournies par le PAG suggèrent que les navires n'enregistrent qu'un coefficient de remplissage moyen sur l'année de 35 % environ, ce qui n'est pas inhabituel sur la desserte de l'archipel. On considérera donc qu'il s'agit là d'une hypothèse basse.

Une hypothèse haute conduira à estimer un coefficient de remplissage à 50%, portant ainsi le trafic de passagers à environ 30 000.

Néanmoins, ce chiffre reste inférieur à celui de 1988, et il est probable que l'ouverture de la ligne entre Saint-François et Les Saintes est à l'origine de cette chute de la fréquentation.

- ***Ligne Saint-François / Les Saintes – Terre de Haut***

Deux compagnies maritimes assurant la ligne de La Désirade ont ouvert une ligne maritime sur Terre de Haut à partir de Saint-François :

- La COMATRILE, quatre fois par semaine (source Comité du Tourisme) avec escale plus ou moins régulière à Sainte Anne
- SOMADE une fois par semaine (source: armateur)

Les capacités hebdomadaires mises en service sont de l'ordre de 900 sièges dans chaque sens, soit 90 000 par an , les deux sens confondus.

Les armateurs annoncent un coefficient moyen de remplissage de 30%, soit 30 000 passagers par an.

Il est proposé de retenir ce nombre de passagers pour la ligne St-François / Les Saintes

- ***Ligne Basse-Terre / Les Saintes - Terre de Haut***

Une vedette de la Cie BRUDEY assure le service quotidiennement à l'exception du dimanche ;

La Cie DEHER dessert également cette ligne 5 jours par semaine.

Le nombre total de personnes transportées est de 25 000 par an soit 25 personnes par voyage.

- ***Ligne Terre-de Haut / Terre de Bas***

- La liaison entre les deux îles des Saintes est effectuée 5 fois par jour, ce qui conduit à environ 15 000 passagers par an, nombre qui n'a pu être vérifié à ce stade.

### 1.1.3. La desserte de La Désirade

L'Ile de La Désirade n'est servie qu'à partir de Saint-François.



**Desserte de La Désirade**

L'estimation des armateurs de la ligne régulière Désirade / Saint-François est de 110 000 passagers par an, ce qui correspond aux autres estimations évoquées lors des entretiens avec les autorités de tutelle ou avec le PAG.

En 1988, 25 000 passagers étaient enregistrés sur cette ligne : la croissance sur 20 ans est donc considérable, puisque le trafic a été multiplié par quatre pour deux raisons principales :

- L'île étant totalement dépendante de l'extérieur, ses habitants doivent se rendre sur la Guadeloupe continentale pour leur travail et autres besoins de déplacements ainsi que leurs approvisionnements ;
- Les efforts consacrés aux investissements touristiques ont permis le développement du secteur, et d'attirer ainsi les voyageurs de la Guadeloupe continentale et les touristes.

#### 1.1.4. Synthèse

En résumé, la desserte de l'archipel du Sud représente environ un million de passagers dont la répartition est indiquée dans le tableau suivant. :

**Tableau I. Evaluation de la demande 2007 / 2008**

<b>Ligne</b>	<b>Trafic passagers 2007 / 2008</b>	<b>P.M : Trafic 1988</b>
Guadeloupe / Marie Galante	610 000	350 000
Guadeloupe / Les Saintes	270 000 en Hypothèse basse 335 000 en Hypothèse haute	300 000
Guadeloupe / La Désirade	110 000	30 000
<b>TOTAL</b>	<b>990 000 en Hypothèse Basse</b> <b>1 055 000 en Hypothèse Haute</b>	<b>680 000</b>

On constate que les lignes qui ont connu la plus forte croissance sont les liaisons avec Marie-Galante et avec La Désirade, alors que la desserte des Saintes reste globalement stable même si les évolutions sur les divers itinéraires sont contrastées.

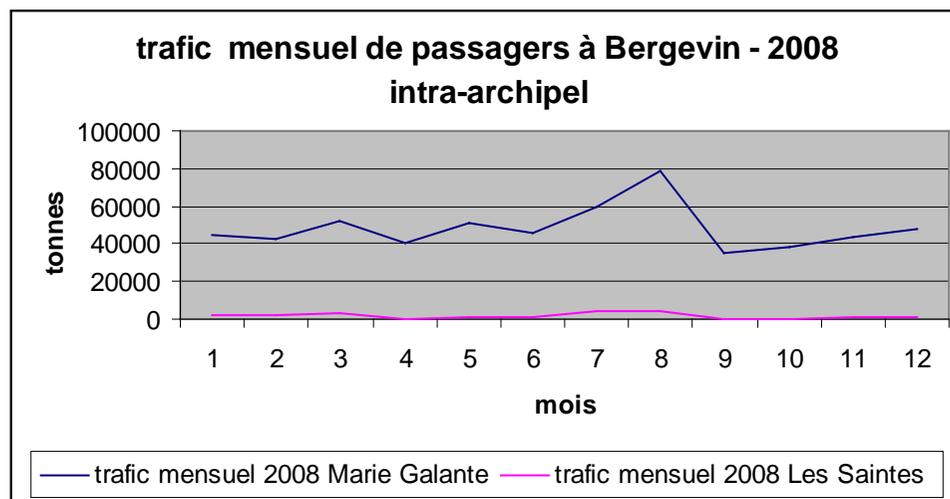
Les enjeux sont d'importance, et d'autant plus difficiles que la saisonnalité des flux est marquée.

Ils s'amplifient d'année en année, avec un trafic en augmentation régulière, la croissance du nombre de passagers transportés entre les îles pouvant être évaluée à près de 50% en 20 ans.

## 1.2. LA SAISONNALITE DES TRAFICS

Les données mensualisées publiées par le PAG pour les deux lignes desservant Marie Galante et Les Saintes montrent une forte saisonnalité :

- Sur Marie-Galante, le coefficient varie de 85% en avril, à 162% en Août par rapport à la moyenne mensuelle. Cela revient à dire que le trafic double presque au mois d'août, avec la conjonction des passagers résidents et des touristes.
- Sur Les Saintes, la saisonnalité est encore plus marquée que sur Marie Galante ; on enregistre des coefficients de saisonnalité de 54% en avril et de 226% et 238% respectivement en Juillet et Août. Cette extrême saisonnalité s'explique par le fait que la destination est la première de l'archipel que visitent les touristes lorsqu'ils se limitent à n'en visiter qu'une seule.



Saisonnalité passagers	Marie Galante	Les Saintes
Moyenne	48 411	1 701
Avril	85 %	54 %
Septembre	73 %	9 %
Juillet	123 %	226 %
Août	162 %	226 %

Cette saisonnalité pose un problème d'adaptation de l'offre à ces variations de la demande.

Les armateurs les plus importants ont dû investir en unités de grande capacité pour satisfaire la demande en période de pointe, tandis qu'en période creuse les navires sont sous-utilisés, tandis que des armateurs desservant les petites îles (la Désirade et les Saintes) ont préféré acquérir une unité supplémentaire.

Cela n'est pas sans conséquence sur les coûts d'exploitation des lignes maritimes et sur le développement de la concurrence entre compagnies comme le montre l'analyse de l'offre.

## **2. L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS SUR LES ILES**

L'offre de transport est la réponse apportée par les compagnies maritimes pour satisfaire la demande. Elle est aussi constituée des infrastructures qui permettent d'accueillir navires et passagers, c'est-à-dire les ports et les équipements.

### **2.1. SITUATION GLOBALE DE L'OFFRE**

L'offre de transport est variable dans le temps, ce qui complique les distinctions entre l'offre constante de base et l'offre variable additionnelle.

Les informations sur les services et fréquences recueillies auprès des armateurs, analysées plus haut dans l'évaluation de la demande, sont plus approximatives lorsqu'il s'agit de procéder à ces distinctions. Les données fournies par les sources armatoriales ne sont pas toujours en cohérence avec celles fournies par le comité du tourisme des Iles de Guadeloupe. Il est même apparu au moment de la mission que l'information destinée au touriste désirant se rendre sur une île ne parvient pas toujours à connaître à l'avance les horaires et fréquences des navires, avec une offre variant d'un mois sur un autre, rendant difficile la programmation du séjour en Guadeloupe.

L'état de l'offre présenté dans le tableau de la page suivante est celui du mois de mai 2009. Il reprend la fréquence et les capacités offertes sur chaque ligne desservant chaque île.

**Tableau II. Offre de transport maritime de passagers – Mai 2009**

Ligne	Nombre Cies	Nombre vedettes	Fréquence AR		Places offertes par an	Demande annuelle	Coefficient de remplissage théorique
			par jour	/ jours service par semaine			
PAP/Marie Galante Grd Bourg	2	2	9	7 / 7	2 600 000	580 000	22 %
PAP/ Marie Galante St Louis	2	1	1	3 / 7	30 000		
St François/Marie. Gal. St Louis	2	2	1	4 / 7	80 000	30 000	37 %
<b>Total Marie Galante</b>					<b>2 710 000</b>	<b>610 000</b>	<b>23 %</b>
PAP / Les Saintes	2	2	1	6 / 7 variable	60 000	20 000 HB 30 000 HH	33 % 50 %
St François / Les Saintes	2	2	1	6 / 7 variable	60 000	30 000	50 %
3 Rivières / Les Saintes	2	3	6	7 / 7	520 000	185 000 HB 260 000 HH	36 % 50 %
Basse-Terre / Les Saintes	1	1	1	6 / 7	120 000	15 000	13 %
<b>Total Les Saintes</b>					<b>700 000</b>	<b>250 000 HB</b> <b>335 000 HH</b>	<b>36 %</b> <b>48 %</b>
<b>St François / La Désirade</b>	2	2	1 2	7 / 7 4 / 7	<b>230 000</b>	<b>110 000</b>	<b>48 %</b>
<b>Total toutes lignes</b>					<b>3 640 000</b>	<b>1 000 000</b>	<b>28 %</b>

Source : compilation des informations recueillies auprès des armateurs et auprès du Comité du tourisme des îles de Guadeloupe

Globalement, on retrouve les surcapacités de transport à l'échelle de l'année, notamment sur Marie-Galante, mais l'approche par le caractère saisonnier des trafics souligne l'obligation dans laquelle se trouvent les armateurs de disposer de capacités et unités supplémentaires, voire excédentaires, pour pallier les pointes et faire face aux défaillances techniques ou immobilisations techniques de leurs moyens navals.

Les évolutions ayant conduit à l'état actuel de la concurrence entre compagnies de transport traduisent des comportements irrationnels sur le plan économique comme il sera expliqué dans l'analyse de la desserte de chaque île et des conditions de l'offre, avec des situations dégradées et même de survie pour certaines compagnies.

On trouvera en annexe 1 l'offre détaillée comprenant notamment les horaires.

## 2.2. LES COMPAGNIES MARITIMES ET LES NAVIRES

### NOTES

- *L'inventaire de la flotte en service, tel que communiqué par l'Administration des Affaires Maritimes, ne correspond pas complètement au fichier des navires inscrits au registre français d'immatriculation des navires, tel qu'établi par l'Administration centrale (Ministère) et publié en Mai 2009.*

Après une description technique de l'offre sur chaque desserte, la structure du marché de l'offre permet d'analyser l'état de la concurrence sur les différents marchés, et ses conséquences sur la qualité de la desserte.

Les armateurs peuvent être classés en deux catégories, que l'on retrouve sur chaque desserte :

- Les « permanents » installés historiquement sur une ligne reliant une île à la Guadeloupe continentale en fonction du lieu de résidence de leur initiateur, et qui assurent la permanence de la desserte de leur île d'origine.
- Les « outsiders » qui viennent s'installer sur les mêmes lignes que les précédents ou ouvrent de nouvelles lignes avec des objectifs différents de ceux des armateurs permanents.

Cette situation se retrouve plus ou moins sur chaque desserte.

### 2.2.1. La desserte de la Désirade

- Cette ligne était desservie par la SOMADE seule (Société Maritime de la Désirade) initiée par les frères Printemps. Cet armateur « permanent » relie la Désirade à Saint-François avec les deux navires « Colibri 2 » et « Colibri 3 », de capacités respectives de 146 et 110 passagers.  
A l'heure actuelle, seul le « Colibri 2 » est en service, le deuxième navire étant indisponible pour réparation.

Le choix de cette flotte à deux navires est justifié par la nécessité de disposer d'un navire de remplacement en cas d'arrêt technique, dans le souci de continuité du service et afin que l'île de la Désirade ne soit pas coupée de la Guadeloupe continentale en cas de défaillance d'un navire.

L'offre de cet armateur paraissait jusque là suffisante pour assurer l'ensemble de la demande, et bien adaptée au marché :

- le navire quitte la Désirade le matin de bonne heure, emmenant les résidents qui travaillent sur la Guadeloupe continentale ou vont y visiter leurs familles
- il retourne à la Désirade avec des passagers, souvent touristiques qui viennent visiter l'île, ou des personnes qui se rendent à la Désirade pour leurs activités.
- le soir, la vedette ramène les touristes vers St François et reprend les Désiradiens qui retournent chez eux.

Même si les horaires méritaient d'être aménagés, - ce qui reste le cas -, la demande était globalement satisfaite, malgré l'absence de concurrence qui pouvait être regrettée.

- En 2008, la COMATRILE, classée parmi les « outsiders » en raison de son arrivée récente sur la ligne de la Désirade, a induit une réduction des performances de la SOMADE, en mettant en ligne la vedette « ARCHIPEL 1 », d'une capacité de 287 passagers et plus rapide que le « Colibri 2 », avec la même fréquence et aux mêmes heures.  
Il est résulté de cette nouvelle situation et du partage de revenus entre les deux armateurs, une dégradation de la situation de la SOMADE.

La COMATRILE, afin de rentabiliser son navire, a ouvert en outre une ligne nouvelle qui dessert à partir de Saint François quatre fois par semaine Marie-Galante (Saint-Louis) et Les Saintes (Terre de Haut), principalement pour les touristes séjournant à Saint-François et à Sainte-Anne, obligés auparavant de se rendre à Pointe à Pitre ou à Trois Rivières pour visiter Marie Galante et Les Saintes.

La guerre commerciale entre les deux armateurs a poussé à son tour la SOMADE à concurrencer la COMATRILE sur les lignes nouvelles ouvertes sur Marie Galante et les Saintes, ce qui a provoqué l'absence de service le matin entre St François et la Désirade les mardi et jeudi, privant les continentaux de possibilités d'excursions à la journée ces deux jours-là sur la Désirade.

Cette concurrence exacerbée a eu pour conséquence de réduire la fréquentation touristique de la Désirade, alors même que l'abondance de l'offre ne permet pas une desserte en milieu de journée.

Pour mémoire, il convient de rappeler que les mêmes comportements s'étaient produits dans le passé entre deux armateurs, entraînant alors la cessation d'activités des deux protagonistes.

### 2.2.2. *La desserte de Marie Galante*

Marie Galante est desservie depuis deux ports, -Pointe-à-Pitre et Saint François-, et par cinq compagnies maritimes.

***La principale route est celle qui relie Pointe-à-Pitre à Grand-Bourg*** : il est rappelé que 580 000 passagers empruntent annuellement cette ligne.

Deux armateurs assurent la desserte :

- L'armement EXPRESS DES ILES, armateur « permanent » avec le navire catamaran « Silver Express », d'une capacité de 360 places, qui effectue le trajet en une heure.  
Les services sont excellents, la ponctualité est appréciée et la fréquence est de 3 rotations quotidiennes :
  - Départ de Grand Bourg à 6 h., 9 h., 16 h. (6 h, 16 h., 18 h. le dimanche), soit deux le matin et un en fin d'après-midi
  - Départ de PAP à 8h15, 12h45, 17h15 (8h15, 17h15, 19h00 le dimanche), soit un le matin, un en milieu de journée et un en fin d'après-midi.

Les services d'EXPRESS DES ILES sont orientés plutôt vers la satisfaction des besoins des îliens.

Pour information, cette compagnie dispose également d'un autre navire, le « Gold Express » d'une capacité de 446 passagers, qui dessert La Martinique, en dehors du champ de cette étude.

- La CMC (Compagnie Maritime de La Caraïbe) s'est constituée avec la reprise des navires de l'armement BRUDEY en difficulté. Elle joue depuis peu le rôle d'« outsider », et dessert la même ligne avec le « CARIBBEAN SPIRIT 1 », navire de 350 passagers de capacité, qui effectue 3 rotations quotidiennes du lundi au vendredi
  - Départ de PAP à 7 h45, 12h15 16h15
  - Départ de Grand-Bourg : 9h00, 13h30 sauf le lundi, 17h30
  - Le dimanche, une rotation qui part de PAP le matin et retourne le soir à 17h30.

Les services des deux compagnies sont en réalité assez complémentaires en termes d'horaires, puisque la première offre un départ de Grand-Bourg le matin et la seconde de PAP, ce qui la rend plutôt orientée vers les besoins des Guadeloupéens continentaux.

Aux dires des personnes interrogées, la nouvelle compagnie n'offre pas la qualité de service de son concurrent, notamment au niveau de la régularité et de la ponctualité. Sa politique d'exploitation des navires semble plutôt orientée commercialement vers le charter au moins pour les week-ends, ce qui traduit une préoccupation moins forte que celle de son concurrent pour la continuité territoriale.

### *La deuxième route relie PAP à Saint Louis de Marie Galante.*

Cette ligne, peu active est assurée par la Compagnie VALFERRY avec un monocoque de 150 places.

Elle présente l'intérêt de desservir le port de Saint Louis au départ du PAP, mais elle n'effectue qu'une rotation par jour, les mardi et jeudi uniquement :

- Départ de PAP à 9h00
- Départ de Saint Louis à 17h00

La liaison est également desservie un jour par semaine par l'EXPRESS DES ILES.

### *La troisième route relie Saint François à Saint Louis*

- La COMATRILE, avec les navires « IGUANA BEACH » de 193 places et « IGUANA SUN » de 95 places, dessert Saint Louis le Mercredi et les trois jours de week-end (vendredi, samedi et dimanche). Ses services sont orientés vers la clientèle touristique.
- La SOMADE dessert une fois par semaine Saint-Louis afin de concurrencer la COMATRILE en cherchant ainsi à améliorer les performances de son navire normalement affecté à la desserte de la Désirade, pour « récupérer » les passagers que la COMATRILE a capté sur la Désirade.

Ces lignes permettent aux touristes et aux résidents de l'Est de la Guadeloupe continentale de se rendre à Marie-Galante en 45 minutes sans devoir transiter par PAP par les routes encombrées aux heures de pointe. Ces services ne disposent pas d'autant de potentiel de développement que la liaison entre PAP et Grand Bourg en raison de la différence de poids démographique et économique, mais ils offrent néanmoins de grandes perspectives pour les touristes.

La concurrence entre les deux armements est aussi vive que sur la Désirade, faisant courir le risque d'une interruption des services pour au moins l'un des deux armements.

### **2.2.3. La desserte des Saintes**

Les Saintes sont desservies au départ de quatre ports : Trois Rivières, Point à Pitre, Basse Terre. et Saint François.

#### ***La principale route relie Terre de Haut à Trois Rivières.***

Deux armateurs sont positionnés sur cette ligne :

- La CTM Frères DREHER est implantée depuis très longtemps et elle a su résister aux diverses périodes de concurrence acharnée voire passionnelle qui sévissait sur cette ligne. Elle assure le transport avec deux navires :
  - « Miss Guadeloupe », vedette rapide d'une capacité de 300 passagers qui effectue le trajet en 20 minutes
  - « Antoinette », monocoque de 200 passagers

Elle offre chaque jour deux rotations, une le matin et une le soir, et peut en organiser une supplémentaire en cas de pointe de trafic grâce à la courte durée du trajet.

- Départ de Terre de Haut à 6 :45 et 16 :00
- Départ de 3 Rivières : à 9 :00 et 16 :30

Ce service est organisé avec qualité, ponctualité et régularité.

- La SMIS (Société Maritime des Iles Du Sud) effectue quotidiennement 4 rotations avec deux petites vedettes de 42 places chacune, le « WAPAYOU » et le « OUYVA ».
  - Départ de Terre de Haut à 6 :30, 8 :30, 14 :45, 17 :15
  - Départ de 3 Rivières : 8 :00, 9 :30, 14 :15, 17 :45

C'est la seule compagnie qui offre un service en milieu de journée et une escale à Terre de Bas le matin de bonne heure et le soir, puisqu'il s'agit de son île d'attache.

- La SMIS et l'armement BRUDEY organisent également les navettes entre Terre de Haut et Terre de Bas 9 fois par jour afin d'assurer les connexions avec les vedettes en partance et en provenance de trois Rivières.

Ces trois compagnies sont toutes Saintoises, et une sorte d'équilibre concurrentiel est établi grâce au fait que chacune opère sur son créneau, les horaires sont décalés à la demande du Conseil Général, ce qui permet d'étaler l'affluence sur les quais dont les dimensions sont réduites. Cependant, la Compagnie DEHER a contesté l'imposition de cet horaire et cet échelonnement des départs pourrait disparaître en l'absence de fondement juridique.

La concurrence s'exerce essentiellement sur les prix (1 € de différence sur le billet A/R)

***La ligne PAP / Terre de Haut*** est assurée par la Cie VALFERRY tous les jours à l'exception des Mardi et Jeudi et par l' « EXPRESS DES ILES » le Jeudi, avec une rotation partant de PAP le matin avec retour le soir.

La concurrence n'existe pas sur cette ligne, puisque le service de l' « EXPRESS des ILES » s'est placé sur la ligne un des jours d'absence de VALFERRY, mais il a pris position pour l'avenir si la demande se développait.

***La ligne Basse-Terre / Terre de Haut*** est assurée une fois par jour en 25 minutes par la Cie BRUDEY, société Saintoise, avec la vedette « FLYCAT » .

- Départ de Terre de Haut à 5 :45
- Départ de Basse Terre à 12 :30

Cette ligne est également desservie 5 fois par semaine par la Cie DEHER avec le navire « Miss Guadeloupe », avec un quart d'heure d'avance sur le précédent.

***La ligne Saint-François / Terre de Haut***

Cette ligne, créée pour le tourisme, est assurée par les deux armateurs de la Désirade, comme sur Saint-Louis de Marie Galante.:

- SOMADE, qui met en ligne une fois par semaine le « COLIBRI 2 » avec un départ le matin et retour l'après-midi
- COMATRILE, qui met en ligne le « IGUANA SUN » ou l' « IGUANA BEACH » les Mardi et Dimanche assurant une rotation le matin en prolongation de la ligne St François / Saint-Louis de Marie Galante. La durée du trajet est d'1 h 40.

Cette ligne ne prend son importance qu'en période touristique car elle évite le parcours routier fastidieux entre St François ou Sainte-Anne et Trois Rivières ou vers Bergevin.

#### *2.2.4. Conclusion sur l'état de la concurrence dans l'archipel Sud de la Guadeloupe*

Lors de l'enquête qui s'est déroulée du 12 mars au 11 avril 2009, l'analyse de la desserte de chacune des îles a fait ressortir un certain nombre d'aspects positifs et négatifs de l'organisation du transport maritime de passagers.

- Les aspects positifs

L'offre est abondante :

- de la part des armateurs historiques et permanents, qui ont mis progressivement un service de qualité sur chacune des îles : SOMADE, DEHER, BRUDEY, EXPRESS DES ILES ;
- de la part des armateurs « outsiders » innovants, qui ont ouvert de nouvelles lignes, élargissant l'éventail des itinéraires ou les fréquences pour la desserte de chaque île
  - o COMATRILE avec la ligne de Saint François/Sainte-Anne sur Saint-Louis de Marie Galante
  - o COMATRILE sur Les Saintes à partir de St François,
  - o SMIS sur la ligne 3 Rivières / Les Saintes, aux heures creuses
  - o VALFERRY depuis PAP sur Les Saintes et Saint-Louis de MG
- la concurrence sur les routes maritimes les plus denses est un gage d'amélioration des services et de prix raisonnables pour les passagers.

- Les aspects négatifs

- la concurrence qui aurait pu jouer sur la qualité de service et sur les prix s'est exacerbée avec la venue des armateurs outsiders qui ont mis en ligne des navires sur des itinéraires destinés aux touristes, écrémant ainsi la clientèle la plus valorisante, et qui se sont trouvés obligés de compléter leur activité en se plaçant sur les lignes régulières des armateurs historiques. C'est le cas de COMATRILE sur la Désirade et de CARIBBEAN SPIRIT sur Marie-Galante, encore que ce dernier ait repris cette ligne à BRUDEY dont l'entreprise était en difficulté.
- Les armateurs historiques ont réagi en plaçant leurs navires devenus sous-utilisés sur les lignes ouvertes par ces nouveaux concurrents.
- Cet éparpillement des services a conduit à une baisse de la qualité de service avec une moindre fréquence sur la Désirade, ainsi qu'à une dégradation de la rentabilité du système, situation peu favorable aux investissements en nouvelles unités.

### 2.3. ADAPTATION DE L'OFFRE A LA DEMANDE

Les enquêtes et les entretiens ont permis de dégager un certain nombre de caractéristiques des profils et comportements de la clientèle et de leurs souhaits en matière de qualité de service.

*On trouvera en annexe 3 le questionnaire et les conditions de réalisation de l'enquête (nombre de personnes interrogées, représentativité,, limites de l'exercice).*

#### *La stratification des marchés*

Les transports constituent une activité indispensable au développement économique des îles et ils contribuent à tisser les liens indispensables entre le « continent » et les îles.

Les divers types de passagers n'ont pas la même vision de la qualité de l'offre de transport :

- Les résidents permanents de Guadeloupe, sont attachés aux notions de permanence et de continuité de services, aux prix et aux fréquences, alors que les non-résidents sont plus sensibles au confort et aux horaires.
- Les autorités en charge du développement des îles sont centrées sur la diversité des services offerts de manière à accueillir le plus largement et le plus longtemps possible les non-résidents.

Ainsi, sur l'ensemble des dessertes, il a semblé opportun de distinguer lorsque cela a été possible d'abord les résidents puis les non-résidents.

A l'intérieur de la catégorie des résidents, il a fallu distinguer les résidents des îles dépendantes et les résidents de la Guadeloupe continentale, car leurs motivations de voyages et donc leurs exigences en matière de transport ne devraient pas en toute logique être identiques.

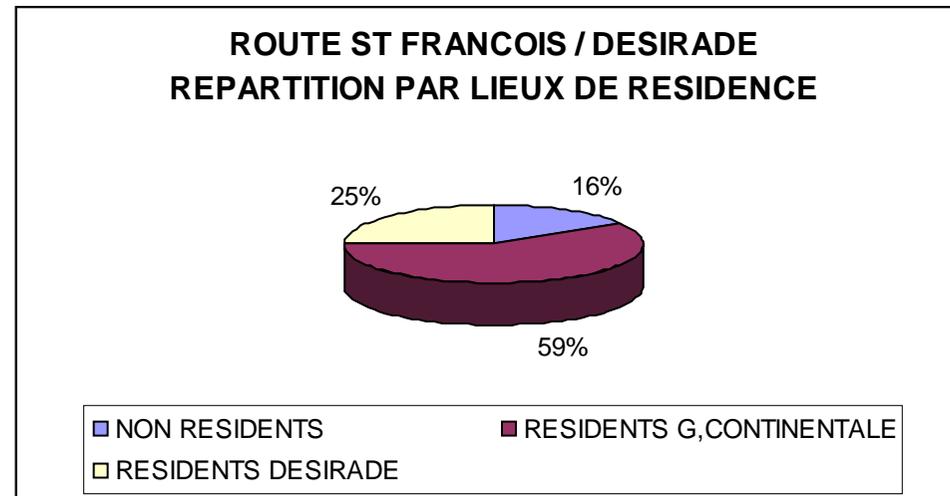
Cette distinction est également importante car les Autorités chargées des transports peuvent avoir une politique différenciée d'aides afin de compenser les contraintes de l'insularité pour les uns et de faciliter le développement touristique pour les autres.

Ces besoins sont ici détaillés et mis en comparaison avec l'offre actuelle de services maritimes sur chacune des lignes.

### 2.3.1. La desserte de la Désirade

La répartition des personnes interrogées est la suivante :

- § 16 % non-résidents en Guadeloupe
- § 25 % résidents de la Désirade
- § 59 % résidents de Guadeloupe continentale

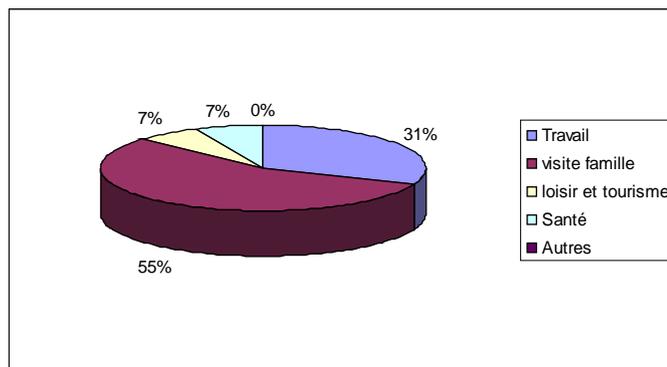


Cette répartition fait la part majoritaire aux résidents de Guadeloupe continentale car l'enquête a eu lieu les Dimanches.

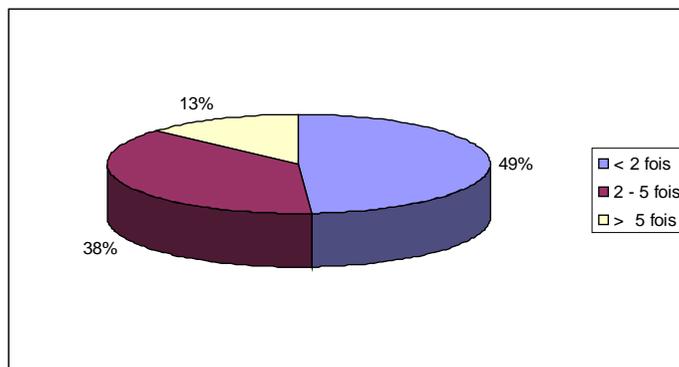
Les principales conclusions de l'enquête sont les suivantes :

### *Les passagers résidents de la Désirade*

- 50 % d'entre eux voyagent plus de deux fois par semaine
- Principalement pour visites familiales (55 %) et pour leur travail (31 %)
- 68 % voyagent seuls et 16 % en famille



### **MOTIVATIONS**



### **FREQUENCES**

En ce qui concerne l'adéquation de l'offre à la demande, les besoins les plus souvent exprimés sont :

- Une rotation supplémentaire l'après-midi (54 %) ou le soir (16%)
- Un tarif adapté à l'âge
- Un système de rangement des bagages à bord
- De la restauration à bord
- Plus de confort

Ils apprécient la qualité des services pour :

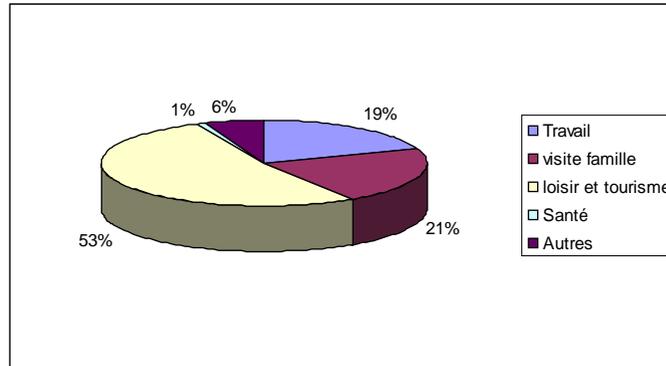
- Le confort (40%)
- La ponctualité (36 %)
- La régularité ( 38 %)

#### En résumé,

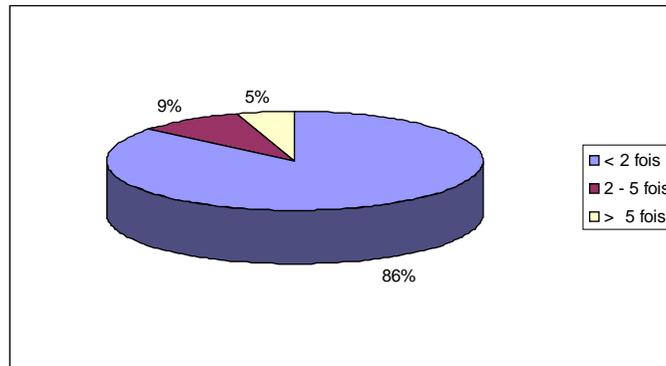
La desserte est correcte, mais les insuffisances les plus marquées portent sur le nombre de rotations, les tarifs, et la prise en charge et le rangement des bagages à bord

#### ***Les passagers résidents en Guadeloupe continentale***

- 82 % d'entre eux voyagent une fois par semaine ou occasionnellement
- Principalement pour les loisirs (52%) et pour des visites familiales (21%)
- 35 % voyagent seuls et 25 % en famille



## MOTIVATIONS



## FREQUENCES

En ce qui concerne l'adéquation de l'offre à la demande, les souhaits les plus souvent exprimés sont :

- Une rotation supplémentaire, cette demande se répartissant de façon égale entre ceux qui la voudraient le matin, le soir, ou dans la journée. Etant donné que ceux qui ont exprimé ce souhait ne voyagent qu'occasionnellement ou une fois par semaine, on ne peut pas dire que cette demande de rotation additionnelle corresponde à un besoin essentiel de la continuité territoriale
- Un tarif adapté à l'âge (32 %)
- Un système de rangement des bagages à bord (17 %)
- De la restauration à bord (23 %)
- Plus de confort (28 %)

Ils apprécient la qualité des services pour :

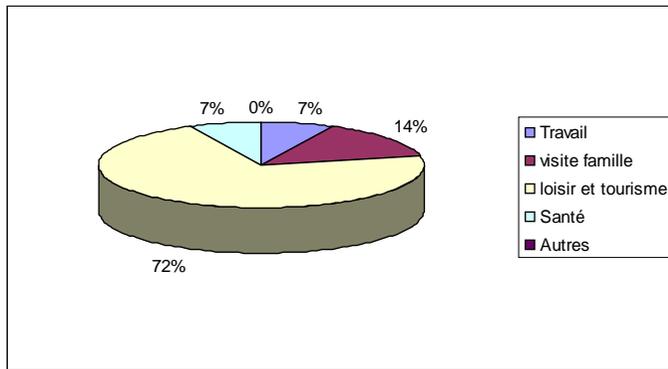
- Le temps de trajet (54 %)
- La ponctualité (55 %)
- La régularité (29 %)

En résumé,

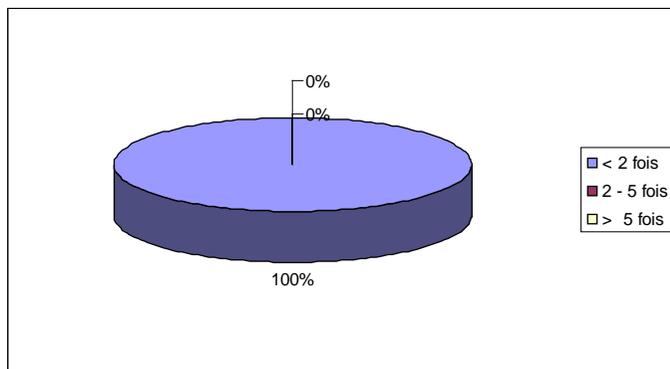
Pour les résidents de Guadeloupe continentale, la desserte de la Désirade est satisfaisante notamment en termes de ponctualité et de durée du trajet. Cependant, ils souhaitent que des améliorations soient apportées sur les tarifs et la prise en charge et le rangement des bagages à bord. Bien que souhaitant également une rotation supplémentaire, les passagers sont très divisés sur l'horaire de cette rotation.

### *Les passagers non-résidents*

- 92 % d'entre eux voyagent occasionnellement, et ceci logiquement puisque ces passagers voyagent :
- Principalement pour tourisme (71%) ou pour visites familiales (14 %)
- 92 % voyagent en groupes ou en famille.



### **MOTIVATIONS**



### **FREQUENCES**

En ce qui concerne l'adéquation de l'offre à la demande, les besoins les plus souvent exprimés sont :

- Une rotation supplémentaire l'après-midi (14 %) ou le soir (25%), mais 57% des passagers ne se prononcent pas sur cette question.
- Un tarif adapté à l'âge (32%)
- Un système de rangement des bagages à bord (32%)
- De la restauration à bord (11%)

Ils apprécient la qualité des services pour :

- La ponctualité (32 %)
- L'horaire (29%)
- La durée du trajet (25%)

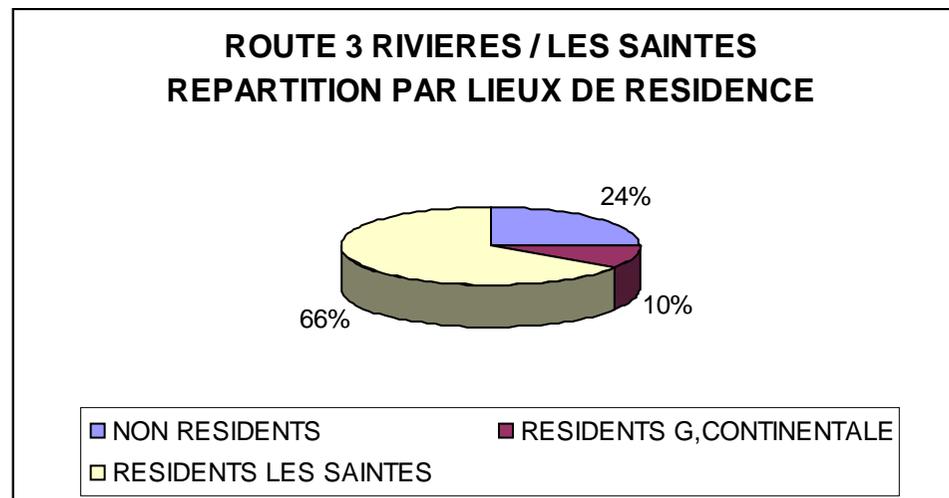
### En résumé.

La desserte est correctement assurée pour les touristes qui ne peuvent pas comparer les services concurrents en raison de leur faible expérience de la ligne. La seule mention qui émerge de l'enquête est le souhait d'un retour plus tardif le soir afin de profiter davantage de l'île. Rappelons que le dernier départ de la Désirade est à 15 :45 pour Somade et à 16:00 pour Comatrule.

### **2.3.2. La desserte des Saintes**

La répartition des personnes interrogées sur la ligne 3 rivières / Les Saintes est la suivante :

- § 28 % non-résidents en Guadeloupe
- § 10 % résidents des Saintes
- § 62 % résidents de Guadeloupe continentale

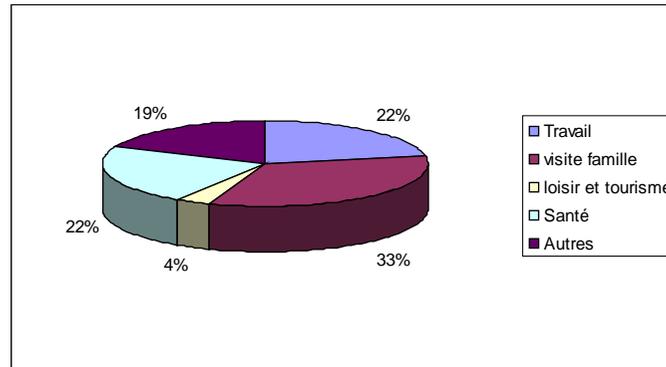


Cette répartition fait la part majoritaire aux résidents de Guadeloupe continentale. Les touristes non-résidents sont peu représentés dans cet échantillon en raison de la période d'enquête durant la période de perturbations, avec une activité réduite du secteur du tourisme. L'enquête répond mieux ainsi à l'expression des besoins des Saintois et des Guadeloupéens continentaux.

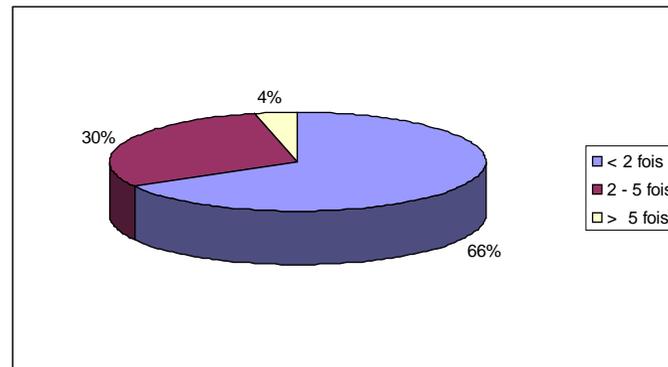
Les principales conclusions de l'enquête sont les suivantes :

***Les passagers résidents des Saintes***

- 66 % d'entre eux voyagent une fois par semaine ou occasionnellement et 30% quasi quotidiennement
- Principalement pour visites familiales (33 %), pour leur travail (22 %) et pour les soins médicaux (22%)
- Mais les habitants de Terre de Haut voyagent pour une journée alors que les habitants de Terre de Bas voyagent plutôt pour une durée de 2 jours ou d'une semaine
- 73 % voyagent en groupe ou en famille et 20 % seuls, confirmant les motivations des voyages.



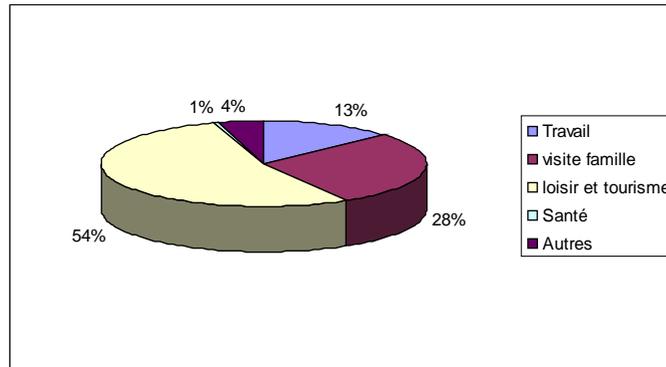
## MOTIVATIONS



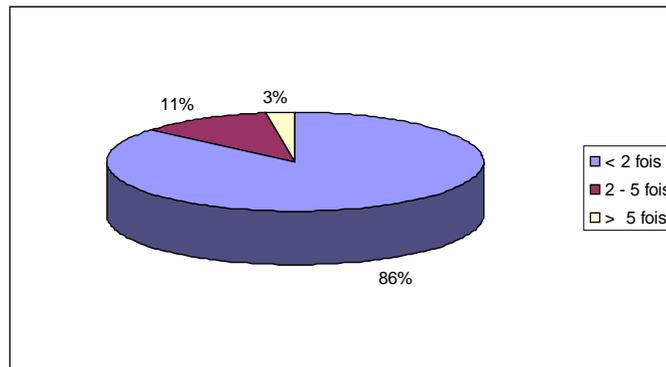
## FREQUENCES

### *Les passagers résidents en Guadeloupe continentale*

- 75 % d'entre eux voyagent une fois par semaine ou occasionnellement et 12% voyagent presque quotidiennement.
- Principalement pour les loisirs (53%) ou pour des visites familiales (29%), et le travail (14%)
- 70 % voyagent en groupe ou en famille



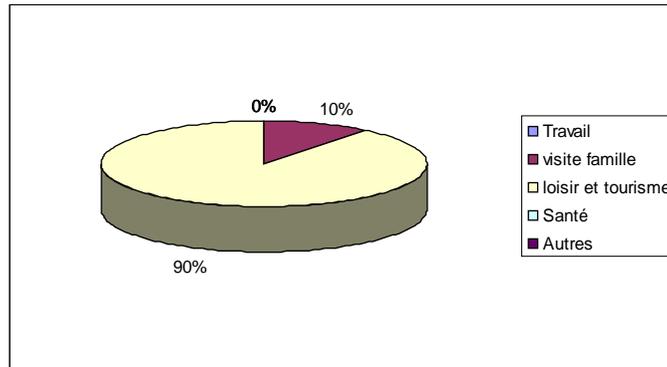
## MOTIVATIONS



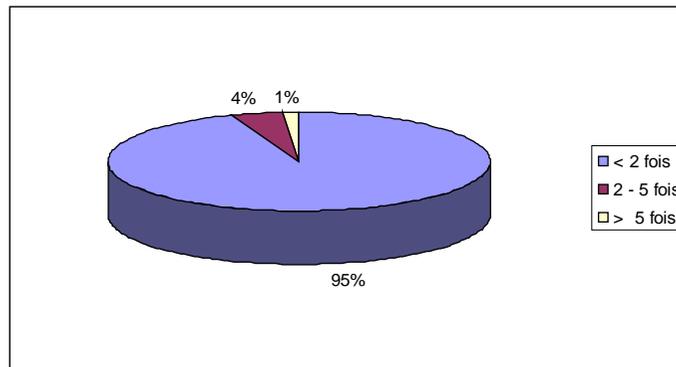
## FREQUENCES

### *Les passagers non-résidents*

- 92 % d'entre eux voyagent occasionnellement, ceci logiquement puisque ces passagers voyagent
- Principalement pour tourisme (75%) ou pour visites familiales (21%)



## MOTIVATIONS



## FREQUENCES

### La qualité de service

Les besoins et souhaits exprimés par les voyageurs ne sont pas exprimés en fonction de leur lieu de résidence, mais globalement. Cependant, les touristes non-résidents ne représentant que 10 % de l'échantillon, les appréciations regroupées sont représentatives de celles des principaux intéressés par la qualité des services, c'est-à-dire les résidents.

En ce qui concerne l'adéquation de l'offre à la demande, les besoins les plus souvent exprimés sont :

- Une rotation supplémentaire le matin (24 %), l'après-midi (21 %) ou le soir (24%) mais 30% des passagers ne se prononcent pas sur cette question. La dispersion des réponses laisse à penser que cette question n'est pas essentielle d'autant plus que l'armateur SMIS organise des rotations en milieu de journée.
- Un tarif adapté à l'âge (41%)
- Plus de confort à bord (34%)
- Un système de rangement des bagages à bord (23%)
- De la restauration à bord (20%)

Il faut noter que 27 % ne se prononcent pas, indiquant implicitement que le service offert leur convient.

Ils apprécient la qualité des services pour :

- La durée du trajet (65%), confortant l'idée que la desserte des Saintes par Pointe à Pitre ou par St-François ne constitue qu'un marché modeste.
- La ponctualité (33 %)
- L'horaire (33%)
- Le confort (34%)

En résumé,

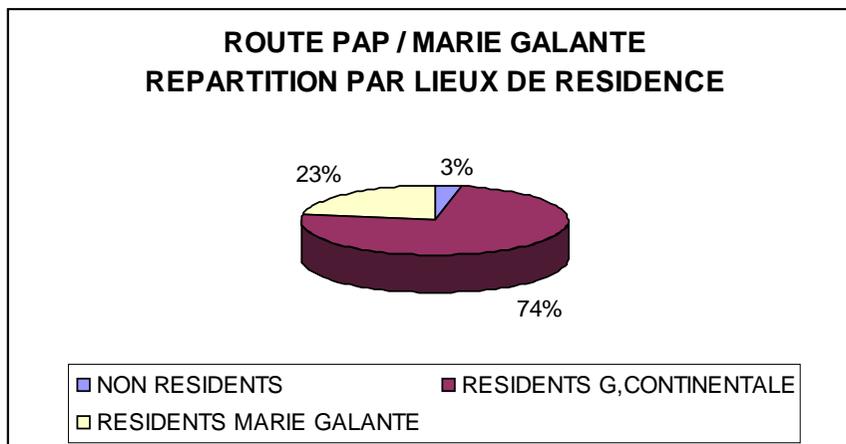
La desserte est correctement assurée pour les résidents, qui sont le plus souvent les habitués de la ligne.

### **2.3.3. La desserte de Marie-Galante**

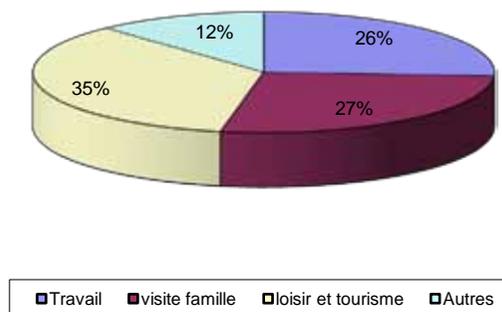
Les principales conclusions de l'enquête sont les suivantes :

En l'absence de réponses des voyageurs en fonction de leur lieu de résidence, les résultats sont globaux et portent sur l'ensemble des passagers sans distinction de leur résidence.

- 72 % des passagers voyagent une fois par semaine ou occasionnellement et 16% quasi quotidiennement
- Principalement pour les loisirs et le tourisme (35%), pour visiter leurs familles (27 %), et pour leur travail (26%)
- Ils voyagent pour une journée (34%) mais aussi pour 2 jours (20%) ou entre 2 et 7 jours (29%)
- 45 % voyagent seuls et 41 % en groupe ou en famille, confirmant ainsi la motivation des voyages.



**Motivations de voyage**



## La qualité de service

En ce qui concerne l'adéquation de l'offre à la demande, les besoins les plus souvent exprimés sont les suivants:

- Une rotation supplémentaire le matin (20 %), l'après-midi (20 %) ou le soir (25%), mais 34% des passagers ne se prononcent pas sur cette question. La dispersion des réponses laisse à penser que cette question n'est pas essentielle. Une analyse plus détaillée confirme les informations résumées dans le tableau suivant :

**Tableau III - Répartition des souhaits d'une rotation supplémentaire selon les motifs de voyage**

Motif de voyage	Matin	Après-midi	Soir
Tourisme / loisirs	15 %	9 %	19 %
Visite familiale	20 %	29 %	31 %
Travail / affaires	25 %	29 %	24 %
<b>Total</b>	<b>20%</b>	<b>20 %</b>	<b>25 %</b>

Il ressort de cette analyse que les touristes souhaitent rester plus longtemps sur le lieu de vacances et disposer d'une rotation supplémentaire le soir. C'est d'ailleurs ce qu'a mis en place l'Express des Iles, mais le dimanche uniquement.

- Un tarif adapté à l'âge (27%)
- De la restauration à bord (19%)
- Plus de confort à bord (18%)
- Un système de rangement des bagages à bord (15%)

Il faut noter que 9 % ne se prononcent pas, indiquant implicitement que le service offert leur convient.

Ils apprécient la qualité des services pour :

- La durée du trajet (22%),
- La ponctualité (21 %)
- Le confort (18%)
- L'horaire (33%)
- La régularité (11 %)

#### En résumé,

La desserte est correctement assurée sur Marie-Galante, et notamment l'organisation de la ligne qui arrive à l'heure avec un navire confortable dont les horaires conviennent à peu près.

Cependant, les souhaits les plus généralement exprimés portent sur une tarification en fonction de l'âge et surtout une rotation supplémentaire dans la journée, mais les avis sont partagés sur la période durant laquelle il faut l'organiser.

#### ***2.3.4. Résumé des souhaits et des besoins des passagers***

Parmi les souhaits exprimés par les passagers sur l'ensemble des lignes, il est patent que certaines exigences sont récurrentes sur toutes les lignes, soit dans l'ordre :

- L'organisation d'une rotation supplémentaire
- Un tarif adapté à l'âge du passager
- Un meilleur accueil à bord sous forme de services complémentaires
- La desserte de Terre de Bas

- L'organisation d'une rotation supplémentaire.

Ce service supplémentaire, réclamé par toutes les catégories de passagers ainsi que par les élus, répond à plusieurs logiques :

- Si les touristes pouvaient rester plus longtemps sur l'île de la Désirade, à Marie-Galante ou aux Saintes, ils y dépenseraient davantage et contribueraient plus intensivement à l'économie de chacune des îles. Cela est en particulier vrai pour les passagers débarquant à Saint-Louis de MG vers 10 heures et réembarquant à 16 heures. Une amorce de solution a été engagée à Marie-Galante où une rotation est effectuée chaque jour à 17 h 30 en retour sur PAP ou à 18 heures le dimanche.
- L'absence de service de St François vers la Désirade le matin les mardi et jeudi prive l'île de la ressource touristique ces deux jours-là.
- Les avis très divergents sur l'horaire de cette rotation supplémentaire montrent qu'il n'y a pas de consensus pour fixer l'heure de cette rotation. Il sera difficile dans ces conditions d'assurer un remplissage suffisant des navires pour que le voyage supplémentaire soit rentable ou du moins équilibré.
- Les horaires ont été mis en place pour les îliens d'où sont issus les armateurs historiques, - départ tôt le matin et retour en fin d'après-midi -, la seule exception est celle de la ligne Basse-Terre / Les Saintes qui offre un départ autour de midi.
- Les continentaux et touristes venant du continent voient leur excursion réduite à quelques heures, ce qui n'est pas sans conséquences sur le plan de l'industrie touristique.

- Un tarif adapté à l'âge du passager

Cette revendication exprimée dans toutes les enquêtes suppose que des subventions soient attribuées en compensation aux armateurs.

Pourtant le Conseil Régional a déjà répondu à cette préoccupation en accordant des tarifs réduits aux étudiants, scolaires et certaines catégories de fonctionnaires et de voyageurs, réductions compensées financièrement aux armateurs.

- Sur la Désirade, le Conseil Régional accorde une réduction de 6 Euros permettant de réduire le prix du voyage de 22 Euros à 16 Euros
- Sur Les Saintes, la réduction est de 9 euros, le prix du billet passant ainsi de 20 Euros à 11 Euros
- Sur Marie-Galante, la réduction est de 12 Euros, le billet passant de 40 Euros à 28 Euros
- Les îliens (résidents) bénéficient d'une réduction de 7,60 €

- Un meilleur accueil à bord des vedettes.

Sur les lignes où la traversée est longue, les passagers souhaitent pouvoir se restaurer et placer leurs bagages dans des lieux sûrs.

Il ne devrait pas être difficile d'aménager des parcs à bagages sur les ponts couverts, ni de placer des distributeurs automatiques de boissons et de viennoiseries comme le font beaucoup de compagnies engagées sur des services de courte distance, qui trouvent là l'opportunité de gains complémentaires avec ce service additionnel.

- La desserte de Terre de Bas.

Certes, Terre de Bas n'est pas desservie en direct de et vers Trois Rivières en continu et en permanence, mais elle l'est deux fois : le matin à 5 h 50 puisque Terre de Bas est la tête de ligne de la SMIS, (son propriétaire y résidant) et le soir à 18 h 15 en retour vers l'île (son propriétaire y amarrant son bateau pour la nuit).

Au cours de la journée, le transbordement à Terre de Haut est indispensable. L'augmentation de la taille de vedettes empêche l'accostage au port de Terre de Bas où peuvent seuls accoster les bateaux de SMIS et la navette INTER affectée à la liaison entre les deux îles des Saintes. Terre de Bas est ainsi un peu marginalisée, mais la construction d'un port en eaux plus profondes serait nécessaire pour envisager de régler ce problème.

### ***2.3.5. Les besoins non exprimés mais latents***

En dehors des enquêtes qui ne pouvaient que s'adresser à ceux qui voyagent sur un itinéraire déterminé, des besoins ont été exprimés soit par les élus qui portaient les demandes des habitants de leurs communes soit directement par les habitants.

- La desserte de Saint Louis de Marie Galante est réclamée depuis 2001 et, jusqu'à présent, aucun armateur n'y a répondu. Comatrilie dessert St Louis les mercredi, vendredi, samedi et dimanche matin au départ de Saint-François, c'est-à-dire en fait pour les touristes. Les mardi et le jeudi, un départ a lieu de Pointe à Pitre à 9 Heures. Avec le retour à 17 h. Là aussi cet horaire est fait pour les touristes et non pas pour les îliens qui voudraient se rendre à PAP pour leur travail, leur santé ou visiter leur famille.

L'enquête a montré qu'en moyenne 13 passagers issus de Saint Louis embarquaient sur les vedettes à Grand-Bourg. Si ce nombre de passagers ne permet pas de rentabiliser une desserte cadencée dédiée, il semble qu'une escale - en provenance de Pointe à Pitre ou en allant à Grand-Bourg – soit financièrement possible mais rallongerait le trajet maritime d'environ 20 minutes, ce qui désavantagerait les voyageurs pour Grand bourg

- Le choix laissé aux armateurs pour les horaires contribue à réduire l'attractivité touristique des îles dépendantes qui pourtant fondent leur développement économique sur le tourisme. En particulier,
  - des départs simultanés de navires de Marie Galante et du « continent » allongeraient la durée de séjour des touristes,
  - une desserte quotidienne entre St François et la Désirade et une desserte plus tardive le soir sont indispensables pour remplir les installations touristiques.
  
- D'autres sujets de préoccupations des élus et des habitants ont également été transmis : ils portent sur la sécurité et la santé :
  - Les urgences sont assurées par hélicoptère de la Sécurité Civile
  - L'accueil pas ou peu organisé des handicapés à bord des vedettes : les quais sont mal dessinés pour cela et les vedettes ne disposent pas d'équipements permettant de les rendre autonomes en cas de mauvais temps (attaches de chaises roulantes, par exemple).

La question reste posée.

#### **2.4. LES PRE- ET POST-ACHEMINEMENTS**

Un des objectifs de l'étude est d'examiner les problèmes de pré et post-acheminements des passagers entre les ports et leur premier ou dernier lieu de départ et d'arrivée.

Les enquêtes ont permis de déterminer les origines et destinations des passagers transitant par les ports étudiés sur chaque desserte, ainsi que les moyens de transport qu'ils utilisent.

### 2.4.1. La desserte de la Désirade

Les personnes transitant à Saint-François se déplacent de / vers, et par les moyens suivants :

**Tableau IV - Origines/destinations des passagers de Saint François et moyens de transport**

Catégorie de voyageur	Moyen de transport		Origines / Destinations		
	nature	%		%	pax par escale
<b>Non-résidents</b>	voiture	25 %	PAP	15,5 %	16
	Taxi	14 %	Abymes	12,6 %	13
	voiture accompagnant	29 %	Moule	11,7 %	12
	bus	32 %	<b>Saint-François</b>	<b>9,7 %</b>	<b>10</b>
			Bouillante	8,7 %	9
<b>Résidents Gu. continentale</b>	voiture	72 %	<b>Sainte-Anne</b>	<b>5,8 %</b>	<b>6</b>
	Taxi	2 %	Saint Claude	4,9 %	5
	voiture accompagnant	12 %	Trois Rivières	3,9 %	4
	bus	9 %	Basse Terre	3,9 %	4
			Baie Mahaut	3,9 %	4
<b>Résidents Désirade</b>	voiture	51 %	Gosier	3,9 %	4
	Taxi	0 %	Capesterre	1,9 %	2
	voiture accompagnant	22 %	Port Louis	1,9 %	2
	<b>bus</b>	13 %	Gourbeyre	1,9 %	2
	<b>autres</b>	13 %	autres	9,7 %	10

## *Conclusion*

Les origines et destinations sur Saint François peuvent être regroupées en fonction de la distance et des axes cardinaux :

**Tableau V - Répartition des passagers par origines et destinations transitant à Saint-François pour Désirade**

<b>Origines destinations</b>	<b>%</b>	<b>Nombre passagers / escale</b>
St François et courte distance	27,2 %	28
Autour de PAP et PAP	35.8 %	37
Grande Terre (autres que précédents)	27.0 %	29
Autres	10.0 %	10

Les origines et destinations des passagers sont très diversifiées et se répartissent approximativement en trois tiers

- 1 /3 restent à St François ou à Ste Anne
- 1/3 sont concentrés sur PAP / Abymes et Gosier
- 1/3 sur les autres, villes de Grande Terre

Sur une escale type de 100 passagers, le nombre de personnes se rendant à la même destination ou provenant de la même origine est réduit à 30 environ, d'où la question : ce nombre est-il susceptible de justifier un transport en commun ?

L'utilisation de la voiture domine, mais des nuances sont à remarquer en fonction du statut des personnes:

- Les non-résidents sont ceux qui utilisent le moins la voiture individuelle parce qu'ils sont souvent accompagnés ou utilisent le bus
- Les résidents du continent sont ceux qui utilisent le plus les véhicules légers, ce qui ne constitue pas une surprise
- Les résidents de la Désirade utilisent davantage les services de personnes qui viennent les chercher car ils ne possèdent pas tous de véhicule sur le Continent.

#### 2.4.2. La desserte de Marie-Galante

**Tableau VI - Origines/destinations des passagers de Pointe-à-Pitre et moyens de transport**

Catégorie de voyageur	Moyen de transport		Origines / Destinations		
	Nature	%		%	pax par escale
Toutes catégories	Voiture	77 %			
	Taxi	6 %	<b>MARIE GALANTE</b>	<b>25.2 %</b>	<b>75</b>
	Voiture accompagnant	8 %	dont : Grand Bourg	12.3 %	36
	Bus	6 %	Capesterre	8.5 %	25
			St Louis	4.4 %	13
			<b>PAP et alentours</b>	<b>29 %</b>	<b>90</b>
			<b>Basse Terre</b>	<b>6 %</b>	<b>18</b>
			<b>Grande terre (autres que PAP et alentours)</b>	<b>39,8 %</b>	<b>117</b>

#### **Conclusion :**

Les origines et destinations des passagers sont très diversifiées bien que l'on puisse les répartir grossièrement en trois tiers

- 30 % restent à PAP et dans les environs
- 40 % vont ou viennent de Grande Terre ( hors PAP et ses environs) et sont de communes très dispersées
- 25 % sur Marie Galante mais la moitié seulement sont de Grand Bourg,.
- 5 % sont de Basse Terre

Par conséquent, à part 30 % concentrés autour de PAP et à PAP, les autres passagers se dirigent ou viennent d'endroits très dispersés, peu propices à organiser des transports en commun.

Sur une escale type de 100 passagers, le nombre de personnes se rendant à la même destination ou en provenant est de 30 environ. Ce nombre est-il susceptible de justifier un transport en commun, et corrélativement, l'usage de la voiture doit-il continuer à dominer, avec 77 % de taux d'utilisation ? La dispersion des origines et destinations est un handicap

### 2.4.3. La desserte des Saintes

Les personnes transitant à Trois-Rivières viennent ou vont dans les villes suivantes.

**Tableau VII - Origines/destinations des passagers de Trois-Rivières et moyens de transport**

Catégorie de voyageur	Moyen de transport		Origines / Destinations		
	Nature	%		%	pax par escale
<b>Non-résidents</b>	Voiture	61 %			
	Taxi	11 %			
	Voiture accompagnant	14 %			
	Bus	14 %			
<b>Résidents Gu. continentale</b>	Voiture	79 %	Saint Claude	14 %	28
	Taxi	1 %	Gosier	11 %	22
	Voiture accompagnant	8 %	Abymes	9 %	18
	Bus	9 %	Bouillante	8 %	16
			Gourbeyre/3 Rivières	9 %	18
			Basse Terre	6 %	12
			PAP	5 %	10
			Moule	6 %	12
			autres Basse Terre	28 %	56
			autres Grande Terre	10 %	20
<b>Résidents Saintes</b>	Voiture	44 %			
	Taxi	0			
	Voiture accompagnant	15 %			
	Bus	7 %			
	Autres	30 %			

## ***Conclusion***

La voiture est toujours le moyen de transport le plus utilisé mais il faut noter que 18 % des passagers habitant Le Moule, Les Abymes et Bouillante utilisent le bus.

Les non-résidents, qui dépendent davantage de leur famille ou des tour opérateurs, utilisent taxi et bus à hauteur de 25%.

Si on prend le cas de la Guadeloupe continentale, les origines et destinations sont très dispersées, et on n'observe une concentration pouvant justifier l'usage d'un bus que sur PAP/ Gosier / Abymes ou sur Saint Claude / Basse Terre.

## **2.5. EVALUATION DES COÛTS D'EXPLOITATION DES NAVIRES**

L'évaluation des coûts d'exploitation des vedettes à passagers, telle qu'elle est réalisée dans le présent rapport, résulte des entretiens avec les principaux armateurs réguliers et historiques.

Les coûts fixes sont la base de cette évaluation.

- Il faut noter que le montant des amortissements dépend du prix d'achat des vedettes. On s'est fondé sur un prix d'achat correspondant aux conditions du marché
- Cette évaluation ne tient pas compte des frais financiers d'acquisition des vedettes
- Les charges d'entretien ont été majorées de 50 % en raison de l'obligation de faire appel à des sociétés étrangères pour les grandes réparations
- Les coûts des ressources humaines ont été évalués par référence aux salaires, régimes de congé et charges sociales actuellement en vigueur

Les prix des carburants sont les moins prévisibles en raison à la fois des variations des prix sur le marché international et de la politique fiscale qui leur est appliquée. Ici, ils sont évalués à la valeur de Mai 2009.

Le tableau ci-dessous donne une évaluation de ces coûts d'exploitation.

**EVALUATION DES COUTS FIXES D'EXPLOITATION DES VEDETTES A PASSAGERS**  
(en Euros)

<b>COUTS FIXES / VEDETTE</b>	<b>Amortissement</b>	<b>Entretien</b>	<b>Equipage</b>	<b>Frais généraux et commerciaux</b>	<b>Total / an</b>	<b>Total / jour</b>
Coût exploitation vedette 150 pax Carburant /AR = 250 €	180 000	120 000	1 600 000	160 000	2 060 000	5 644
Coût exploitation vedette 200 pax Carburant /AR = 250 €	220 000	130 000	1 800 000	160 000	2 310 000	6 329
Coût exploitation vedette 360 / 400 pax Carburant /AR = 1860 €	700 000	350 000	2 700 000	270 000	4 020 000	11 014
Coût exploitation vedette 40 pax Carburant /AR = 100 €	120 000	100 000	1 300 000	130 000	1 650 000	4 521

**2.6. EVALUATION DES COUTS D'EXPLOITATION DES LIGNES**

L'évaluation des coûts d'exploitation des lignes est réalisée en fonction du nombre de navires nécessaires au trafic, et non pas en fonction de la situation actuelle qui comporte une surcapacité, notamment sur La Désirade.

Sur La Désirade, il a été ajouté l'hypothèse d'une desserte supplémentaire en milieu de journée afin d'en estimer les conséquences financières sur le coût de transport des passagers.

**EVALUATION DES COUTS D'EXPLOITATION DES LIGNES MARITIMES**  
(en Euros)

	Carburant par A/R	Nombre A/R / jour	Coût fixe / jour	Carburant / jour	Total / jour	Total / an	Total / Pax
<b>ST FRANCOIS / DESIRADE</b>							
Vedette 150 pax	250	2	5 644	500	6 144	2 242 500	24,8
Vedette de réserve			660		660	240 900	
Si voyage milieu journée	250	1	1 670	250	1 920	700 800	70,1
<b>TROIS RIVIERES / TERRE DE HAUT</b>							
Vedette 200 pax	300	2	6 329	600	6 929	2 529 000	15,6
Vedette 40 pax	100	4	4 521	400	4 921	1 796 000	
Vedette de réserve			360		360	131 400	
<b>POINTE A PITRE / GRAND BOURG</b>							
Vedette 360 pax	2 670	3	11 014	8 010	19 024	6 943 650	17,4
Vedette 200 pax	300	3	6 329	900	7 229	2 638 500	

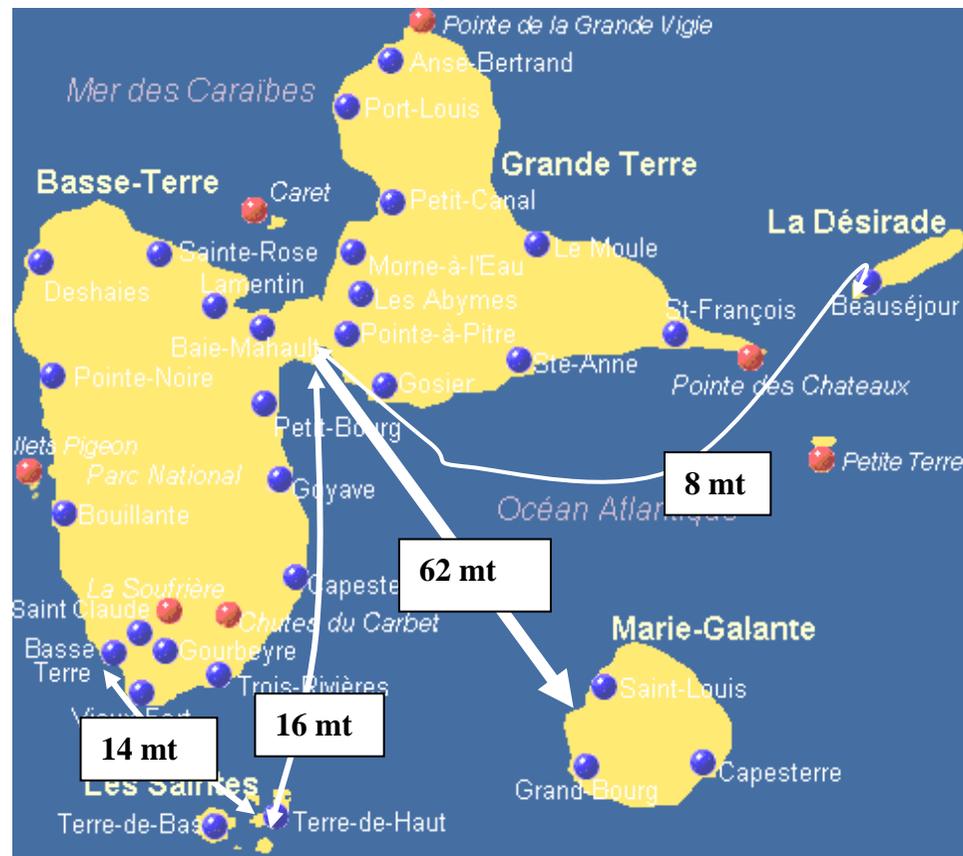
Ces tableaux sont également repris au chapitre 2 en pages 165 et 166.

### 3. LE TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES

Les marchandises sont classées en plusieurs catégories en fonction de leurs exigences logistiques:

- Les courants de marchandises permanents : produits alimentaires, quincaillerie, produits d'entretien, matériaux de construction, véhicules etc.
- Les courants de marchandises exceptionnels : travaux publics, programmes d'investissements lourds...
- Les courants de déchets et résidus

Cela afin de définir les besoins à satisfaire régulièrement de façon permanente.



### 3.1. LES VOLUMES TRANSPORTES

Le Port Autonome de La Guadeloupe gère les ports de Point-à-Pitre et de Basse Terre sur la Guadeloupe continentale ainsi que le port de Folle Anse sur Marie-Galante.

L'ensemble de ces trois ports a enregistré un volume de trafic de 165 000 tonne en 2008, comme le montre le tableau VIII.

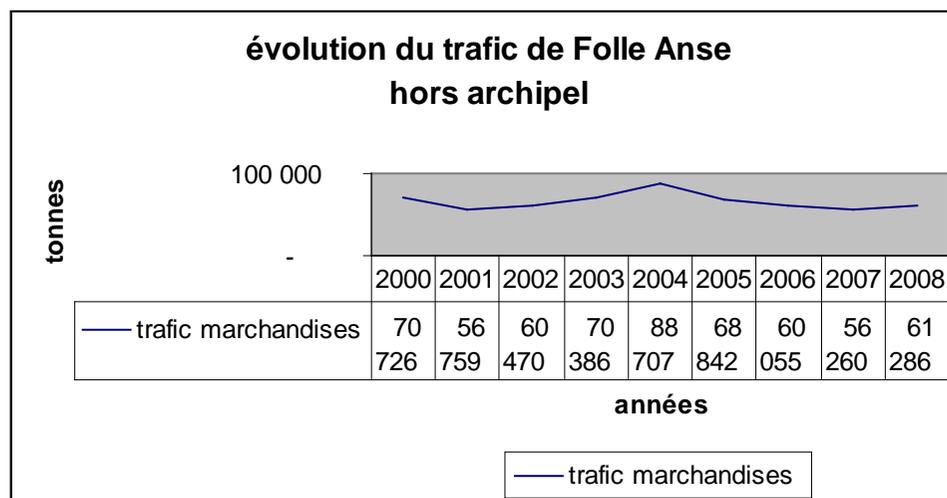
**Tableau VIII – Trafic portuaire de marchandises - 2008**

*Ports gérés par le PAG*

*Trafic avec ports autres que ceux de l'archipel*

Port	Quantités en tonnes
<b>Pointe- à- Pitre</b> (Terminal conteneurs et feeders exclus)	<b>51 507</b>
<b>Basse Terre</b>	<b>52 356</b>
<b>Folle Anse</b>	<b>61 286</b>

Source : PAG



Il s'agit du tonnage entré et sorti de chacun des ports à l'exception des échanges intra-archipel puisque les trois ports sont également reliés à d'autres ports étrangers notamment avec La Dominique

Le PAG n'enregistrant que les trafics faisant l'objet d'une déclaration douanière, ces tonnages ne comprennent pas les échanges de l'archipel.

On trouvera en annexe 2 la répartition de ces tonnages par catégories de marchandises.

Bien que ne concernant pas les échanges de l'archipel, ces informations sont données car elles auront de l'importance pour dimensionner les infrastructures portuaires.

Une indication des volumes « intra-archipel » est donnée par les armateurs.

**Tableau IX - Evaluation du trafic intra-archipel de marchandises en 2008.**

<b>Ligne</b>	<b>Cargaison moyenne</b>	<b>Fréquence</b>	<b>Volume annuel</b>
PAP / Désirade	140 tonnes	1 par semaine	8 000 tonnes
PAP / Folle Anse (Marie-Galante)	200 tonnes	6 par semaine	62 400 tonnes
PAP / Les Saintes	140 tonnes	2 par semaine	16 000 tonnes
<b>Total</b>			<b>86 000 tonnes</b>

Source : Armateurs

86 mille tonnes de marchandises sont embarquées et débarquées, soit un trafic portuaire de 172 000 tonnes, tous ports confondus.

On remarquera que ce volume est l'équivalent des échanges extérieurs des trois ports gérés par le PAG.

Ce volume de marchandises ne comprend pas les colis et autres marchandises qui sont transportées par les vedettes à passagers qui effectuent la navette entre ports de l'archipel guadeloupéen. Il est difficile de les estimer. Cela reste néanmoins marginal, de l'ordre probablement de 12 à 15 mille tonnes.

Par conséquent on peut estimer que 100 000 tonnes sont transportées annuellement entre les ports guadeloupéens de marchandises, soit un trafic portuaire de 200 000 tonnes.

### 3.2. L'OFFRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Quatre entreprises de transport maritime disposent d'une flotte dédiée à la desserte inter-îles

**Tableau X – Offre De navires pour le transport des marchandises**

NOM NAVIRE	ANNEE CONSTRUCTION	LONG (M)	JAUGE (TONNEAUX)	PUISSANCE EN KW	EN SERVICE	BASE	ITINERAIRES	ARMATEURS
CARIBDESIR	1 996	34.80	202	588	OUI	PAP	PAP/M-GALANTE /LS TERRE HT/DESIRADE	CIE GWOKA-CARIB DESIR / TMDD
GWOKA	2 003	39.20	236	596	OUI	PAP		
TRANSUD	2 005	39.20	235 UMS	588	OUI	PAP		
LA PARISIENNE		20.88	95	270	OUI	PAP	LES SAINTES/BASSE TERRE	CIE SAINTOISE DE TRANSPORT
VERSEAU		30.00	206	662	NON		EX : MG/PAP/ DESIRADE	TRANSAT FRET SARL
MARIE GALANTE 2		51	406	995	NON		EX : MG/PAP/ DESIRADE	TRANSPORTS MARITIMES 2000

- TMDD (Transport Maritime des Dépendances) sous le nom commercial de Carib Désir

Cet armateur dispose d'une flotte en bon état et jeune de 3 barges beachables :

- Le « CARIB DESIR » construit en 1996, d'une capacité de 202 Tonneaux et de 34,80 mètres de long
- Le « GWOKA » de 236 tonneaux et de 39,20 mètres de long
- Le « TRANSUD » de 235 UMS de 39,20 mètres de long



Ces trois navires permettent d'organiser une desserte à jours fixes

- Le lundi et jeudi entre PAP et Les Saintes
- Le vendredi entre PAP et la Désirade
- Quotidiennement entre PAP et Folle Anse sur Marie-Galante.

Cet armateur effectue la majeure partie des transports inter-îles.

- La Cie Saintoise de Transport

Cette Cie dispose d'une barge beachable ; "La Parisienne" de 95 tonneaux et de 20,88 mètres de long.

L'état du navire laisse à penser que ses performances annuelles ne peuvent pas être comparées avec celles de TMDD. Il était en mars 2008 en inactivité, à quai aux Saintes, mais il doit reprendre ses rotations après réparations.

Ce navire, ancien chalutier, est équipé d'installations frigorifiques et d'une grue hydraulique de capacité de l'ordre de 1,5 tonnes ; son armateur est titulaire du contrat de transport des ordures depuis les Saintes.

Ses services sont principalement sur la ligne Les Saintes / Basse Terre

« La Parisienne » devrait dans deux ans laisser sa place à un navire de conception moderne.

- Deux autres compagnies maintenant inactives
  - Transport maritimes 2000 qui dispose d'un LCT, le «Marie Galante » de 406 tonneaux , d'une longueur de 51 mètres en mauvais état
  - La Transat Fret qui possède un navire de 30 mètres de long et 206tonneaux., le « VERSEAU ».

Ces deux derniers navires ne sont plus en état de fonctionner et devraient sortir de la flotte marchande guadeloupéenne.

### **3.3. LA QUALITE DE SERVICES ET LES PRIX.**

- Les compagnies TMDD et Saintoise de transport sont toutes deux aptes à assumer l'ensemble des échanges maritimes inter-îles
- Le faible tirant d'eau des navires (1,50 m.) les rend apte à desservir non seulement les ports existant mais également des plages près des quelles pourraient être construits de grands équipements (hôtels, centrales électriques, centre de collecte des déchets etc.)
- La durée des transports permet des rotation journalières avec des escales de 2 à 3 heures:
  - 3 heures et 15 minutes de PAP à la Désirade
  - 2 heures et 30 minutes de PAP à Terre de Haut aux Saintes
  - 2 heures de PAP à Folle Anse à Marie-Galante

- Les demandes exprimées par les utilisateurs ne portent pas sur la fréquence des départs mais sur la qualité des navires :
  - L'absence de cales frigorifique pour le transport des denrées alimentaires sous température dirigée.
  - La difficulté d'acheminement des voitures.
  - Le transport des produits chimiques
  
- Les tarifs pratiqués sur les liaisons ne sont pas différenciés par nature de marchandises.
  - 31,50 Euros la palette
  - 17,00 Euros la tonne

### ***Conclusion***

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 deuxième armateur plus faible mais qui pourrait jouer un rôle sur une niche

Le fait qu'il n'existe qu'un seul armateur pour assurer l'ensemble de la desserte comporte un côté positif et un côté négatif :

- Le côté positif
  - Malgré l'étroitesse du marché, l'armateur principal peut assurer la rentabilité de ses équipements et investir en modernisant sa flotte, ce qui est un gage d'adaptation permanente aux évolutions du trafic maritime.
  - La régularité des rotations peut être ainsi organisée, ce qui favorise la logistique de la distribution des marchandises
  
- Le côté négatif
  - Les prix pourraient être fondés sur une logique monopolistique quoique les prix actuellement pratiqués ne démontrent pas une telle politique.
  - En cas de défaillance de cet armateur, la continuité du service ne sera pas facilement assurée en un court délai car il faut un certain temps pour trouver un autre opérateur.

Là aussi, un contrôle devait être exercé afin de s'assurer de la pérennité du service dans de bonnes conditions.

Globalement, la desserte des îles est correcte et bien appréciée telle qu'elle est organisée actuellement.

Il reste à examiner la problématique du transport des déchets qui sera traitée au paragraphe suivant.

### 3.4. LE TRANSPORT DES DECHETS

Le transport des déchets devient d'autant plus important que la réglementation impose l'élimination des déchets, la fermeture des décharges et que le Plan d'élimination des déchets a été élaboré.

Ce plan prévoit de supprimer les décharges sur les Iles dépendantes et de transporter les déchets vers des centres de traitement sur la Guadeloupe continentale.

Aussi la logistique d'élimination de ces déchets doit-il faire l'objet d'une analyse particulière dont le transport maritime est l'élément central.

Les déchets sont de divers ordres :

- Les déchets ménagers qui doivent être collectés quotidiennement et stockés avant d'être éliminés  
Une fois triés, ces déchets sont traités séparément :
  - o papiers/cartons , verres, plastiques, boites métalliques, qui peuvent être stockés sur une période longue avant leur transport sur La Guadeloupe continentale,
  - o les ordures ménagères qui doivent être transportées tous les deux jours,
  - o les déchets spéciaux tels que les produits chimiques,
- Les déchets industriels (automobiles, papiers, cartons, ferrailles, équipement ménager ...) qui peuvent être stockés sur une période longue avant leur transport sur la Guadeloupe continentale,
- Les déchets du bâtiment (gravats etc.) qui sont reconvertibles sur place dans la réalisation d'infrastructures routières ;
- Les déchets hospitaliers qui posent le problème sanitaire de la compatibilité avec les autres marchandises transportées.

Le transport maritime a donc une double vocation :

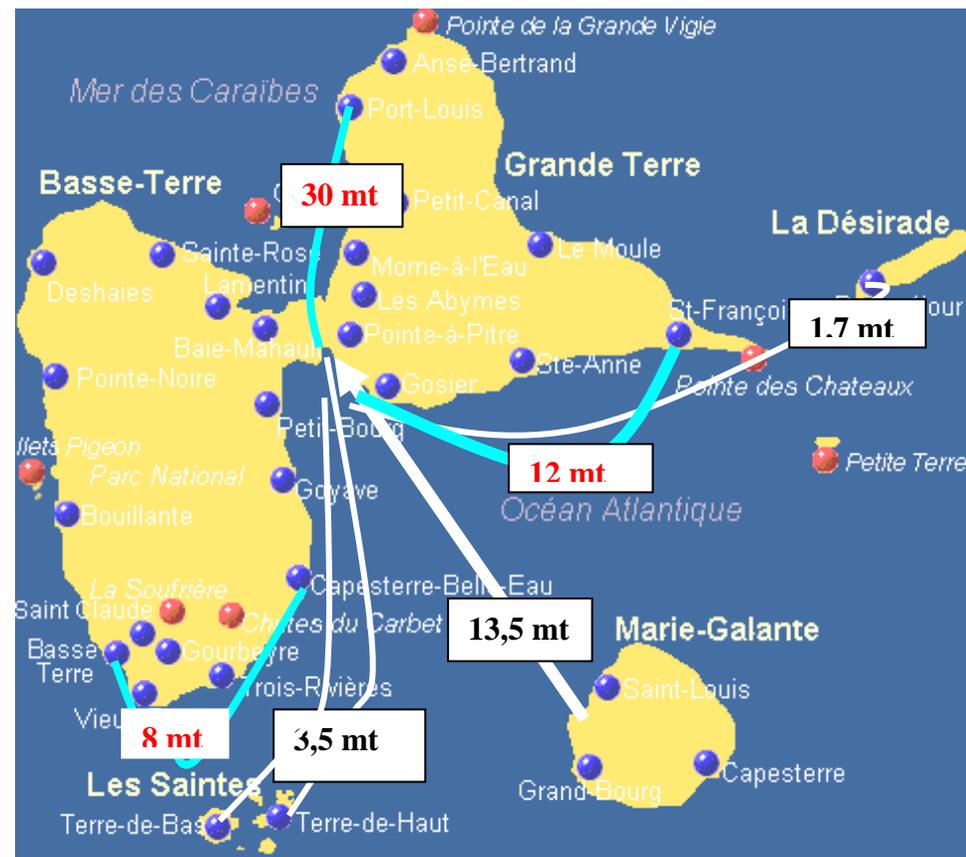
- Transporter des déchets quotidiennement ou tous les deux jours (ordures ménagères et déchets hospitaliers)
- Transporter des déchets stockables une fois par semaine ou une fois par mois.

On peut également se poser la question de l'opportunité d'utiliser le transport maritime entre centres de stockages et centre d'élimination de la Guadeloupe continentale afin d'éviter la circulation sur les routes de camions chargés de déchets.

Avant de déterminer les navires et infrastructures capables d'assurer ces transports, il convient dans un premier temps d'évaluer les volumes à transporter.

### 3.4.1. Les volumes de déchets à transporter

Les flux de déchets entre les îles du Sud et la Guadeloupe continentale ont été évalués à partir du Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés, dans le Département de la Guadeloupe



Les tableaux suivants indiquent les quantités à transporter en appliquant les ratios de déchets par habitant de l'ensemble du Département à la population des Iles du Sud.

**Tableau XI – Evaluation des flux maritimes de déchets – 2010 – 2020 (en tonnes)**

**2010**

	<b>GUADELOUPE</b>	<b>MG</b>	<b>TH</b>	<b>TB</b>	<b>DESIR</b>	<b>Iles Sud</b>
POPULATION (1000)	504	13,3	1,9	1,4	1,7	18,3
<b>DECHETS MENAGERS</b>						
Organique/résiduels	209000	5515	788	581	705	7589
Emballage/papier	8000	211	30	22	27	290
Déchets ménagers spéciaux	400	11	2	1	1	15
Encombrants	17000	449	64	47	57	617
<b>DECHETS INDUSTRIELS BANALS</b>						
DIB avec OM	63000	1663	238	175	213	2288
DIB via filières adaptées	217000	5726	818	603	732	7879
<b>TOTAL</b>	<b>514 400</b>	<b>13 574</b>	<b>1 939</b>	<b>1 429</b>	<b>1 735</b>	<b>18 678</b>
<i>dont chaque 2 jours</i>		30	4	3	4	41
<i>dont chaque semaine</i>		155	22	16	20	213

**2015**

	<b>GUADELOUPE</b>	<b>MG</b>	<b>TH</b>	<b>TB</b>	<b>DESIR</b>	<b>Iles Sud</b>
POPULATION (1000)	542	13,3	1,9	1,4	1,7	18,3
<b>DECHETS MENAGERS</b>						
Organique/résiduels	207000	5080	726	535	649	6989
Emballage / papier	27000	663	95	70	85	912
Dms	800	20	3	2	3	27
Encombrants	28000	687	98	72	88	945
<b>DECHETS INDUSTRIELS BANALS</b>						0
DIB avec OM	62500	1534	219	161	196	2110
DIB via filières adaptées	232000	5693	813	599	728	7833
<b>TOTAL</b>	<b>557 300</b>	<b>13 675</b>	<b>1 954</b>	<b>1 440</b>	<b>1 748</b>	<b>18 817</b>
<i>dont chaque 2 jours</i>		27	4	3	4	38
<i>dont chaque semaine</i>		165	24	17	21	227

2020

	GADELOUPE	MG	TH	TB	DESIR	Iles Sud
POPULATION (1000)	584	13,3	1,9	1,4	1,7	18,3
DECHETS MENAGERS						
Organique/résiduels	198 000	4 509	644	475	576	6 204
Emballage/papier	50 000	1 139	163	120	146	1 567
Dms	1 300	30	4	3	4	41
Encombrants	37 000	843	120	89	108	1 159
DECHETS INDUSTRIELS BANALS						
DIB avec OM	60 000	1 366	195	144	175	1 880
DIB via filières adaptées	250 000	5 693	813	599	728	7 834
<b>TOTAL</b>	<b>596 300</b>	<b>13 580</b>	<b>1 940</b>	<b>1 429</b>	<b>1 736</b>	<b>18 685</b>
<i>dont chaque 2 jours</i>		24	3	3	3	34
<i>dont chaque semaine</i>		174	25	18	22	240

Source : calculé d'après les informations figurant au PDEDMA

Environ, 20 000 tonnes de déchets sont à transporter entre les Iles du Sud et la Guadeloupe continentale. Marie-Galante, l'île la plus peuplée « exportera » environ 14 000 tonnes tandis que Terre de Haut, Terre de Bas et La Désirade « exporteront » de 1 500 à 2 000 tonnes chacune.

Afin de se rendre compte des besoins en capacité de transport maritime, ces volumes ont été transformés en cargaison en fonction de la fréquence exigée du transport de ces marchandises.

- Les ordures ménagères organiques doivent être transportées tous les deux jours car elles ne peuvent pas être stockées longtemps.
  - o Sur Marie Galante, il s'agira de transporter moins de 30 tonnes à chaque voyage
  - o Sur Les Saintes (Terre de Haut et Terre de Bas réunies), ce sont 6 à 8 tonnes qui devront être acheminées tous les deux jours
  - o Sur la Désirade, 3 à 4 tonnes seulement sont à transporter.
  
- Les déchets industriels banals et les autres déchets ménagers secs peuvent être stockés sur une période plus ou moins longue, et peuvent être transportés au rythme d'une fois par semaine ou, en tous cas, sans urgence. C'est la capacité » du centre de stockage qui est en fait le facteur limitant.
  - o Sur Marie Galante, 150 à 175 tonnes devront être acheminées chaque semaine vers la Guadeloupe continentale,
  - o Sur Les Saintes, 40 à 45 tonnes seront évacuées vers la Guadeloupe continentale, chaque semaine,
  - o Et sur la Désirade, 20 à 22 tonnes devront être transportées sur cette même destination chaque semaine.

Parmi les déchets, les déchets hospitaliers posent un problème particulier. Bien que les quantités en jeu soient faibles, les contraintes sanitaires de ces produits obligent à les transporter séparément et quotidiennement.

Ces lots à expédier aux différentes fréquences sont à mettre en relation avec les capacités de transport maritime du marché dans l'archipel.

### **3.4.2. Les moyens à mettre en œuvre.**

Le Plan d'élimination des déchets ménagers et assimilés prévoit que tous les déchets seront transportés vers Pointe à Pitre où ils seront soit incinérés, soit recyclés soit stockés comme résidus.

- Les déchets de Marie Galante

30 tonnes d'ordures ménagères doivent être transportées tous les deux jours, soit deux conteneurs, ou bien un conteneur quotidien. Comme les navires rouliers desservent chaque jour Pointe à Pitre et que les fret en sortie de l'île est insuffisant pour remplir ces navires, il n'y a pas de problème de capacité; il y a même là un moyen d'augmenter le coefficient de remplissage des navires. Quant aux déchets industriels banals, ils constituent une cargaison complète d'un roulier, tel que ceux de TMDD. Dans le sens de Pointe à Pitre vers Marie-Galante, il faut ajouter les conteneurs vides qui devront être ramenés sur l'île.

- Les déchets des Saintes

6 tonnes d'ordures ménagères sont à transporter tous les deux jours ; Les Saintes sont desservies trois fois par semaine (deux par TMDD) et au moins une fois par la Cie Saintoise de Transport. La combinaison de ces deux armements suffit donc à satisfaire le marché. Là, aussi, il faudra ramener les conteneurs vides. Les déchets industriels représentent environ 40 tonnes par semaine et peuvent être également emportés par l'une des deux compagnies qui disposent toutes deux des équipements,ts nécessaires.

- Les déchets de la Désirade

3 ou 4 tonnes d'ordures ménagères doivent être acheminées tous les jours vers la Guadeloupe continentale mais cette île n'est desservie qu'une fois par semaine par TMDD; il faut donc soit stocker les déchets une semaine complète en les confinant soit d'encourager un autre armateur à desservir La Désirade. Si la desserte hebdomadaire est retenue, un navire prendra tous les déchets y compris les déchets industriels qui se montent à une vingtaine de tonnes ; en y ajoutant 18 tonnes de déchets ménagers, le navire mis en ligne sera rempli.

### **3.4.3. Transport de déchets de la Guadeloupe continentale**

L'un des objectifs du PDEDMA est de réduire le transport terrestre des déchets sur longue distance ; la voie maritime est donc une de solutions à ce problème.

- Les masses à transporter entre centres de collecte et centres de traitement des déchets sont les suivantes :
  - o 12 000 tonnes entre Port Louis et Pointe à Pitre-Jarry via la Rivière Salée
  - o 30 000 tonnes entre Saint François et Pointe à Pitre-Jarry, évitant ainsi le transport terrestre à proximité de Pointe à Pitre
  - o 8 000 tonnes entre Basse-Terre et CapesterreSoit un total de 50 000 tonnes.
- Le transport de telles quantités suppose l'étude d'un navire spécialement équipé et de l'économie du projet (coûts, itinéraires, partenariat intercommunal, infrastructures ...)  
En effet, un tel navire aurait à transporter 1000 tonne par semaine, soit 200 tonnes par jour sur la base de fréquences quotidiennes.  
Le fait qu'une barge puisse beacher permet d'envisager un transport au plus près des centres et de traitement des déchets sans pour autant investir dans des infrastructures portuaires lourdes.

**En conclusion**, la capacité de la flotte actuelle de navires de marchandises est suffisante pour assurer le transport des déchets. Cependant, s'il était démontré que les transports par voie maritime de déchets en Guadeloupe continentale sont justifiés, il y aurait alors un marché pour un navire caboteur dédié uniquement à ce trafic.

Une analyse plus fine lors de la recherche de solutions s'attachera à déterminer les techniques de transport (emballages, manutention portuaire) ainsi que les installations portuaires et leur localisation.

## 4. LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Deuxième volet de l'offre de transport, les infrastructures portuaires contribuent à la qualité de la desserte maritime et à l'adaptation aux changements potentiels d'organisation de la desserte des îles.

Ce chapitre est descriptif et a pour objectif de mettre l'accent sur les aspects statutaires, techniques, environnementaux, et opérationnels.

### 4.1. LES PORTS A PASSAGERS

#### 4.1.1. *Bergevin*

Port de Bergevin (quais)



Port de Bergevin (gare maritime)



Bergevin, situé au cœur de l'agglomération la plus importante de Guadeloupe, est le principal port à passagers par lequel transitent non seulement les voyageurs de et vers les îles dépendantes mais également de et vers les îles voisines et la Martinique.

#### *Aspect statutaire*

- Le port de Bergevin est sous la responsabilité et exploité par le Port Autonome de la Guadeloupe. Le PAG perçoit des redevances portuaires ainsi qu'une taxe sécurité. C'est le PAG qui décide de tous travaux d'extension, de réhabilitation, d'entretien et de l'exploitation.
- Ayant un règlement de police, le port a pu imposer, par exemple, un espacement des départs de navires à passagers afin d'améliorer la sécurité dans la gare maritime aux heures de pointe.

#### *Aspect technique*

- Le port dispose de 8 postes à quai, en parfait état, ce qui est très suffisant pour assurer la desserte dans les conditions actuelles et laisse de la marge pour l'ouverture de nouvelles lignes.
- La gare maritime dispose d'une billetterie, d'espaces confortables et de sales d'attente, de toilettes et d'une restauration
- Le port dispose d'eau et d'électricité pour les navires.

#### *Aspects environnementaux*

Le port dispose des moyens de recueillir et de stocker les déchets provenant des navires et du nettoyage de la gare maritime.

#### *Aspect opérationnel*

- La séparation des flux de passagers pour les îles du Sud des flux de passagers pour des ports non Guadeloupéens (Dominique, Martinique, Ste Lucie ...) permet de simplifier les procédures d'embarquement et d'améliorer la sécurité des opérations.
- Les accès à la ville de Pointe à Pitre et aux autres villes sont facilités par la proximité de la gare routière ; cependant, cette gare routière est relativement éloignée des postes d'accostage, rendant difficile le trajet à pied lorsque les passagers sont chargés de bagages ou lorsque les conditions climatiques sont défavorables
- Un parking pour les voitures des passagers est situé à proximité de la gare maritime et les taxis peuvent entrer jusque devant cette gare.

#### 4.1.2. *Basse Terre*



Basse Terre, qui a été le principal port de la Guadeloupe avant la construction de celui de Jarry, conserve des facilités pour accueillir les navires desservant l'archipel.

##### *Aspect statutaire*

- Comme le port de Basse Terre est sous la responsabilité et exploité par le Port Autonome de la Guadeloupe. Le PAG perçoit des redevances portuaires. C'est le PAG qui décide de tous travaux d'extension, de réhabilitation, d'entretien et de l'exploitation.

##### *Aspects techniques*

- Le port dispose de 2 postes à quai, en bon état, au Nord du port de commerce, ce qui est très suffisant pour assurer la desserte dans les conditions actuelles et laisse de la marge pour l'ouverture de nouvelles lignes.
- Il n'y a pas de gare maritime
- Le port dispose d'eau pour les navires.

### *Aspects environnementaux*

Le port dispose des moyens de recueillir et de stocker les déchets provenant des navires et du nettoyage des quais

### *Aspects opérationnels*

- Les accès à la ville de Basse Terre par une porte le long de l'Avenue qui longe la mer sont suffisants et réservés aux seuls passagers ou transporteurs de marchandises.
- Il n'y a pas de parking pour les voitures des passagers.

### **4.1.3. Trois rivières**

Trois rivières est comme par le passé le port le plus fréquenté pour la desserte des Saintes.



### *Aspect statutaire*

Le Port de Trois Rivières appartient au Conseil Général de la Guadeloupe à qui il a été transféré par l'Etat en vertu de la loi de décentralisation. Le Conseil Général l'exploite directement. Aucune redevance portuaire n'est perçue.

### *Aspects techniques*

- Le port consiste en un appontement de 93 mètres de long en béton construit sur pieux formant deux postes à quai pour vedettes de 45 mètres de part et d'autre du wharf et de deux autres postes pour petites vedettes, ce qui est suffisant pour assurer la desserte dans les conditions actuelles et laisse de la marge pour l'ouverture de nouvelles lignes à condition d'en aménager les horaires de touchée.
- Le port est protégé par une digue de 180 mètres..
- Il n'y a pas de gare maritime ni de services mais des guichets des diverses compagnies vendent des billets à l'entrée des parkings à voitures.
- Le port dispose de gazole pour alimenter les navires.

### *Aspects environnementaux*

Le port ne dispose d'aucun moyen de recueillir et de stocker les déchets provenant des navires.

### *Aspects opérationnels*

- La quasi-concomitance des départs et des arrivées des vedettes des Saintes oblige à opérer les navires en même temps, provoquant des difficultés d'écoulement des passagers aux heures de pointe.
- Cette affluence entraîne une situation d'autant plus désordonnée que les billets sont également vendus sur le quai et à bord des navires.
- Les voies d'accès à la ville de Trois Rivières sont exiguës..
- Les accès vers la route nationale et vers Basse-Terre sont très pentus et peu « circulant » malgré l'instauration de sens uniques.
- Les terrains à l'Est du port, en bord de mer ont été transformés en parking pour les passagers qui ne passent que la journée aux Saintes. On peut s'interroger sur la valorisation du terrain en bord de mer utilisé pour les parkings.
-

#### 4.1.4. Terre de Haut – Les Saintes



Situé au cœur de la baie bien protégée et au cœur de la ville de Terre de Haut, le port de Terre de Haut est le point de transit de tous les passagers de Terre de Haut. Aucune redevance portuaire n'est perçue

##### *Aspect statutaire*

- La gestion et l'exploitation du port de Terre de Haut fait l'objet d'une DSP au profit de la commune qui ne perçoit pas de redevances portuaires.

##### *Aspects techniques*

- Le port consiste en un wharf en béton de 100 mètres de long recouvert de bois et prolongé en son extrémité par un quai plus bas adapté aux vedettes de petite taille.
- Il dispose de 4 postes à quai répartis de part et d'autre du quai pour les vedettes à passagers, et d'un poste pour petites vedettes telles que l'INTER qui effectue la navette entre Terre de Haut et Terre de Bas.

- En parfait état, cette infrastructure a une capacité suffisante pour accueillir le trafic actuel et laisse de la marge pour l'ouverture de nouvelles lignes.
- La hauteur des quais pose des problèmes aux grandes vedettes qui doivent mettre un passerelle pour faire embarquer et débarquer les passagers alors que les ponts des vedettes de petite taille sont très en dessous du niveau du quai créant des problèmes au débarquement.
- Il n'y a pas de gare maritime , d'espaces confortables, de salles d'attente couvertes.
- Le port ne dispose ni d'eau et ni d'électricité , ni de lumière pour recevoir les navires éventuellement la nuit.

#### *Aspects environnementaux*

Le port ne dispose d'aucun moyens de recueil et de stockage des déchets provenant des navires. En fait, c'est à Pointe à Pitre que se font ces opérations.

#### *Aspect opérationnel*

Comme la ville de Terre de Haut est une ville quasi exclusivement piétonne, il n'y a aucun problème d'accès au quai.

#### **4.1.5. Terre de Bas – Les Saintes**

Le port situé dans l'anse des Mûriers consiste en un appontement qui peut recevoir une vedette. Notons que cet appontement sert également de poste roulier pour les marchandises.

### *Aspect statutaire*

- La gestion et l'exploitation du port de Terre de Bas sont assurées directement par le Conseil Général auquel les infrastructures ont été transférées par l'Etat en application de la loi de décentralisation. Aucune redevance portuaire n'est perçue

### *Aspects techniques*

- Le port consiste en un appontement en béton qui ne peut accueillir qu'une seule vedette.
- Cette infrastructure est mal protégée et nécessiterait une digue de protection.
- Il n'y a pas de gare maritime, d'espaces confortables, de salles d'attente couvertes ni de toilettes.
- Le port ne dispose ni d'eau et ni d'électricité, ni de lumière.

### *Aspects environnementaux*

Le port ne dispose d'aucun des moyens de recueillir et de stocker les déchets provenant des navires.

### *Aspects opérationnels*

Comme Terre de Bas est peu peuplée, il n'y a aucun problème d'accès au quai.

#### ***4.1.6. Grand Bourg de Marie-Galante***

Grand Bourg est le principal port de l'île par lequel passent 90 à 95 % des voyageurs inter-îles. Aucune redevance portuaire n'est perçue

##### *Aspect statutaire*

- La gestion et l'exploitation du port de Grand Bourg, comme celui de Terre de Haut, font l'objet d'une DSP au profit de la communauté des communes de Marie-Galante (CCMG), qui ne perçoit pas de redevances portuaires.

##### *Aspects techniques*

- Le port consiste en deux wharfs en bon état.
- Il dispose de 4 postes à quai répartis de part et d'autre des quais pour les vedettes à passagers ,
- En parfait état, cette infrastructure a une capacité suffisante pour accueillir le trafic actuel et laisse de la marge pour l'ouverture de nouvelles lignes.
- Ce port dispose d'une gare maritime, d'espaces confortables, de salles d'attente couvertes et de toilettes.
- Le port dispose d'eau et d'électricité.

### *Aspects environnementaux*

Le port ne dispose d'aucun moyen de recueillir et de stocker les déchets provenant des navires.

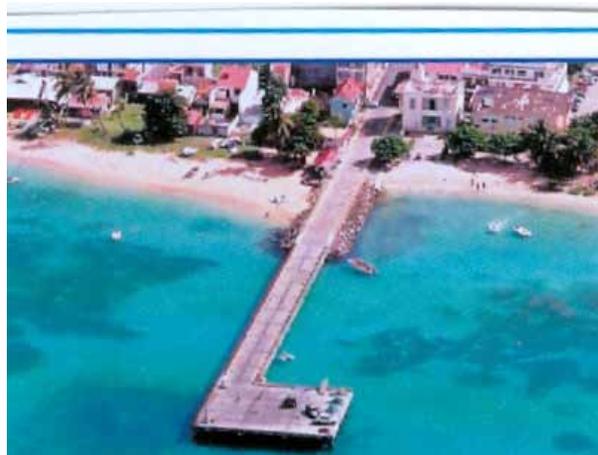
### *Aspects opérationnels*

- La largeur des quais est suffisante pour recevoir des véhicules débarquant des vedettes de l'Express des Iles ou pour faire circuler des chariots élévateurs embarquant ou débarquant des palettes.
- Comme le port est situé au cœur de la ville de Grand-Bourg, il n'y a aucun problème d'accès au quai.
- Des parkings permettent de garer les voitures des voyageurs se rendant à Pointe à Pitre, mais ils ne sont pas dédiés aux seuls voyageurs.

#### ***4.1.7. Port Saint Louis de Marie-Galante***

Ce port était le port principal de l'île avant que ne soit réalisée l'extension du port de Grand Bourg, parce qu'il était située plus près de Pointe à Pitre.

La vitesse de croisière des nouveaux navires a aboli les effets de la distance et Grand Bourg a été desservi directement car plus proche de la ville principale. Aussi, les infrastructures du port de St Louis n'ont-elles pas été modernisées ni améliorées.



### *Aspect statutaire*

- La gestion et l'exploitation du port de St Louis sont assurées directement par le Conseil Général qui en est devenu propriétaire en application de la loi de décentralisation. Aucune redevance portuaire n'est perçue.

### *Aspects techniques*

- Le port consiste en un wharf dont l'extrémité est élargie afin de recevoir les vedettes récentes..
- Il dispose de 2 postes à quai de part et d'autre du quai pour les vedettes à passagers ,
- Ce wharf sert aussi de poste roulier pour les marchandises.
- Cette infrastructure nécessite des travaux de réhabilitation et une digue de protection serait nécessaire pour une utilisation intensive ,
- Ce port ne dispose pas d'une gare maritime ni d'espaces confortables, ou de salles d'attente couvertes ni de toilettes.
- Le port dispose d'eau et d'électricité.

### *Aspects environnementaux*

Le port ne dispose d'aucun moyens de collecte et de stockage des déchets provenant des navires.

Le port est situé dans une zone classée zone naturelle, ZNIEF, ce qui rend tous les travaux difficiles et longs à engager.

### *Aspects opérationnels*

- La largeur des quais est suffisante pour recevoir des flux de passagers puisque leur nombre reste limité comme il a été expliqué dans l'analyse de la demande.
- Comme le port est situé près de la ville de Saint Louis, mais pas encastré, il n'y a aucun problème d'accès au quai.

#### ***4.1.8. Saint François – Grande Terre***

Saint-François, situé à l'Est de Grande Terre, est le principal port d'accès à la Désirade et un port utilisé par les touristes qui se rendent pour une journée dans les îles durant leurs vacances en Guadeloupe.

Sa situation au cœur de la zone touristique a déterminé sa vocation, ce qui a contribué à l'extension récente de ce port sur la mer alors que les vedettes pour la Désirade accostaient auparavant dans la marina.



#### *Aspect statutaire*

- La gestion et l'exploitation du port de St François sont assurées directement par le Conseil Général qui en est devenue propriétaire en application de la loi de décentralisation. Aucune redevance portuaire n'est perçue.

### *Aspects techniques*

- Le port consiste en un quai qui peut accueillir 4 vedettes à passagers,
- Il est protégé par une digue de 700 mètres qui sert également au port de pêche.
- Cette infrastructure récemment construite est en parfait état.
- Ce port ne dispose que d'une gare maritime sommaire dépourvue d'espaces confortables, ou de salles d'attente en rapport avec la fréquentation du port.. Des guichets pour la vente de billets et d'excursion sont installés contre la gare maritime.
- Le quai dispose de bornes d'eau et d'électricité .

### *Aspects environnementaux*

Le port ne dispose d'aucun moyen de collecte et de stockage des déchets provenant des navires.

### *Aspects opérationnels*

- Les capitaines des vedettes à passagers se plaignent de l'espace trop long entre les bites d'amarrage qui ont été implantées en prévoyant que des navires plus grands toucheraient le port ; cependant la forte contrainte de tirant d'eau à la Désirade interdit la mise en service de navires à plus fort tirant d'eau.
- Les accès au port sont excellents et des parkings à voiture existent à proximité. Des bus urbains passent devant le port.

#### 4.1.9. Port Beauséjour à La Désirade

Petit port en relation avec la faiblesse de la population.



#### *Aspect institutionnel*

- La gestion et l'exploitation du port de St François sont assurées directement par le Conseil Général qui en est devenue propriétaire en application de la loi de décentralisation du 13 août 2004. Aucune redevance portuaire n'est perçue.

### *Aspects techniques*

- Le port consiste en un quai et un terre-plein de 68 mètres de long sur 18 mètres de large qui peut accueillir deux vedettes à passagers en même temps qu'un cargo beacher.
- Le port est protégé par une digue de 270 mètres
- Les accès maritimes sont très difficiles car la profondeur de la passe d'entrée est limitée à 1,5 mètres
- Le port dispose d'un quai à carburants.
- Ce port ne dispose pas d'une gare maritime ni de bornes d'eau ni d'électricité.

### *Aspects environnementaux*

Le port ne dispose d'aucun moyens de collecte et de stockage des déchets provenant des navires.

### *Aspects opérationnels*

- Les opérations commerciales sont souvent perturbées par la concomitance de l'arrivée des navires à passagers et des barges de marchandises.

## **4.2. LES PORTS DE MARCHANDISES**

Jarry et Basse Terre sur Basse Terre, Folle Anse sur Marie-Galante, Terre de Haut et Terre de Bas sur les Saintes, et Beauséjour sur la Désirade sont les ports de marchandises utilisés pour les liaisons intra-archipel. Trois ont été spécifiquement dessinés pour les marchandises : Jarry, Folle Anse et Terre de Haut.

#### ***4.2.1. Le port de Jarry – La gabarre***

Le port de marchandises pour les liaisons inter-îles est situé à Jarry au Nord du terminal conteneurs.

Il est tout à fait indépendant des quais du terminal conteneurs dédiés au feeder des conteneurs arrivant d'Europe par les porte-conteneurs trans-océaniques.

##### *Aspect institutionnel*

Le terminal est géré et exploité par le PAG qui perçoit des redevances portuaires.

##### *Aspects techniques*

Le port consiste en un quai sur lequel s'appuient les barges beachables des armateurs desservant les îles.

Le port est en bon état, dispose de terre-pleins suffisants pour une évolution facile des véhicules et engins de manutention.

Les superstructures consistent en des magasins et hangars ainsi que des bureaux des amateurs et professionnels portuaires.

Les engins de manutention (chariots élévateurs) appartiennent aux compagnies maritimes.

##### *Aspects environnementaux*

Le port dispose des moyens de collecte des déchets des navires et de nettoyage des quais.

##### *Aspects opérationnels*

Les accès au port ne sont pas de la qualité que l'on pourrait attendre d'un port de marchandises : routes en mauvais état, signalétique inexistante.

Les opérations portuaires sont réalisées dans de bonnes conditions car l'espace est suffisant.

#### **4.2.2. Le port de Basse-Terre**

Le terminal de port dédié aux liaisons inter-iles dispose d'un plan incliné pour recevoir les rouliers à côté du quai à passagers.

##### *Aspect institutionnel*

Comme le port de Jarry, il est géré et exploité par le PAG

##### *Aspects techniques*

Le port est ancien mais son état est suffisant pour recevoir un trafic modeste de rouliers desservant les îles du Sud. Il ne dispose d'aucune superstructure telles de hangars ou des bureaux.

##### *Aspects environnementaux*

Le port ne dispose pas de moyens de collecte des déchets des navires.

##### *Aspects opérationnels*

Le port a une activité faible ne conduisant pas à des problèmes de manutention ou de manque d'espace.

#### **4.2.3. Folle Anse – Marie-Galante**

Le port est situé sur l'île de Marie-Galante entre Grand-Bourg et Saint Louis. Il a été construit spécifiquement pour le transport des marchandises à côté du terminal sucrier par lequel s'exporte le sucre

##### *Aspect institutionnel*

Comme Jarry et Basse Terre, le port est géré et exploité par le PAG qui perçoit des redevance portuaires.

### *Aspects techniques et opérationnels*

- Le port consiste en un plan incliné sur lequel « beachent » les navires rouliers. Il peut en accommoder simultanément 3 ou 4 navires rouliers qui se placent perpendiculairement à la rampe pour charger et décharger les marchandises.
- Un terre plein permet de faire évoluer confortablement et en toute sécurité les véhicules de transport et engins de manutention
- Il dispose d'un entrepôt et de bureaux pour les opérateurs.
- Compte tenu du fait que le port est également utilisé pour des échanges avec des ports situés hors de l'archipel, les infrastructures pourraient bien devenir insuffisante si le volume des échanges augmentait.  
Un projet d'extension du port est programmé par le PAG

Notons, pour être complet, qu'un wharf situé à Anse Marcel avait été construit pour assurer la continuité de la desserte des Saintes pendant les travaux de construction du nouvel appontement à passagers. Ce wharf est maintenant utilisé par les navires en relâche ou en attente de réparation.

#### **4.2.4. Terre de Haut**

Terre de Haut dispose de deux ports de marchandises : le premier à Bourg dédié aux marchandises diverses et le deuxième à Anse Morel dédié aux produits pétroliers.



### *Aspect institutionnel*

Les ports font l'objet d'une DSP au profit de la commune de Terre de Haut. Aucune redevance n'est perçue

### *Aspects techniques*

Le port de Bourg est un quai d'environ 100 mètres où viennent beacher les rouliers de marchandises. Un terre-plein permet de stocker les marchandises avant embarquement ou après débarquement.

Lors de la visite des consultants, ce terre-plein était entièrement occupé par des déchets ménagers et industriels.

Le port pétrolier de Anse Morel comporte un appontement où les navires accostent pour effectuer leur ravitaillement en carburant.

### *Aspects environnementaux*

Aucun équipement n'existe pour la collecte des déchets issus des navires et des opérations portuaires.

### *Aspects opérationnels*

Le port de Bourg est situé au bout de la baie et accessible par une route qui relie la ville aux extrémités de l'île et au fort.

Il est clôturé par une grille et une porte non accessible au public.

Le port pétrolier de l'Anse Morel n'est pas accessible au public par la route. Les citernes de stockage sont alimentées par un camion citerne en provenance de Pointe à Pitre, déchargé par les rouliers à Bourg et se rendant par la route au port de stockage. Les usagers (bateaux de pêche et vedettes) vont faire leur ravitaillement par la mer en accostant au port.

#### **4.2.5. Terre de Bas**

Situé dans l'Anse des Mûriers, l'appontement est utilisé pour les marchandises et les passagers.

### *Aspect institutionnel*

Il est géré et exploité par le Conseil Général.

### *Aspects techniques*

L'appontement est petit et permet juste de beacher à son extrémité un roulier

Il n'y a aucun équipement pour charger, décharger les marchandises.

Ce port a besoin d'une digue de protection pour pouvoir opérer toute l'année de façon en toute sécurité.

### *Aspects opérationnels*

Le port ne peut pas recevoir en même temps les rouliers et les vedettes à passagers.

#### **4.2.6. Beauséjour – La Désirade**

Les marchandises sont déchargées sur un quai de 64 mètres de long commun aux opérations des vedettes à passager et à celles des rouliers pour marchandises.

Cette cohabitation n'est pas facile quand les opérations sont concomitantes.

Il n'y a pas d'équipement de manutention et de stockage des marchandises

Les accès sont limités par la passe où la profondeur d'eau est de 1.5 mètres, empêchant l'entrée de navires plus grands que ceux utilisés l'heure actuelle.

Un appontement pétrolier permet de recevoir les bateaux citernes pour ravitailler l'île qui, en raison de l'importance de la pêche, est forte consommatrice de carburant.

### 4.3. CONCLUSION

Les ports à passagers et de marchandises offrent de visages très différents les uns des autres quelque soit le point de vue duquel on se place.

#### *Sur le plan institutionnel*

Les ports de commerce et de pêche sont de la compétence du Conseil Général qui en est propriétaire depuis la loi de décentralisation de 2004 qui a transféré les ports de l'Etat aux Conseils Généraux.

Le financement des infrastructures (dragage, quais, VRD) est assuré par le Conseil Général et celui des superstructures (bâtiments, équipements, balisage) assuré par le Conseil Régional.

Les ports ont trois statuts différents :

- Les uns (Bergevin, Basse Terre, Folle Anse) dépendent du Port Autonome de Guadeloupe ce qui leur donne une grande indépendance financière, une capacité de financement des travaux et extensions,. Ils perçoivent des redevances portuaires sur passagers et sur marchandises qui leur permettent de programmer et de budgéter des travaux.  
Cela leur apporte en revanche l'inconvénient d'une gestion non dépendante et de dépendre des budgets et programmes d'investissements du seul PAG.
- Les ports appartenant au Conseil Général mais qui ont fait l'objet d'une délégation de service public aux communes pour leur exploitation (Terre de Haut et Grand-Bourg).  
Ces ports sont gérés de manière administrative et leur budget est dépendant des ambitions des communes qui les exploitent. Ils dépendent également des compétences d'autres collectivités publiques ou d'entreprises privées pour ce qui concerne la maintenance et l'ingénierie des infrastructures. Cela a cependant l'avantage de mettre en cohérence les ambitions de développement économique des communes et les infrastructures nécessaires à ce développement. Il est étonnant qu'aucune redevance portuaire ne soit perçue alors que ces revenus permettraient de mieux entretenir les infrastructures.
- Les autres sont gérés et exploités directement par le Conseil Général. Leurs programmes d'aménagements, d'extension et de construction sont entièrement décidés et budgétés par les collectivités locales avec tous les aléas que cela comporte.  
Leur exploitation quotidienne est davantage guidée par les usages et pratiques co-organisées par les usagers (désignation du poste à quai, circulation sur les appontements, équipements utilisés, horaires de départ ...) La présence d'un officier de port est discrète et peu de réglementation est édictée. La non perception de redevances portuaires contribue à la dégradation des infrastructures car aucun budget séparé ne permet d'équilibrer revenus et charges des ces ports, ces derniers n'étant alors plus considérés que comme des charges.

### **Sur le plan technique,**

Les ports sont tous dans un excellent ou en bon état mis à part Saint Louis de Marie Galante dont les travaux de réhabilitation posent des problèmes environnementaux difficiles à résoudre et le terminal pétrolier de Terre de Haut.

Les équipements sont d'un niveau variable : deux disposent d'une gare maritime moderne et confortable (Bergevin et Grand-Bourg), une dispose d'un abri plutôt que d'une gare (Saint-François) et les autres n'ont aucune installation pour les passagers. Le nombre de passagers a certes une influence sur la réalisation d'investissements pour de telles facilités mais, dans ce cas, on peut s'étonner que Trois Rivières ne dispose pas d'une gare maritime.

Peu de ports sont équipés d'eau, d'électricité et d'éclairage

### **Sur le plan opérationnel,**

Les ports, peut-être en raison de leurs statuts différents, sont plus ou moins bien managés.

- Les ports du PAG sont gérés comme dans tous les ports avec des règlements particuliers d'exploitation qui fixent en particulier les règles de sécurité et de police et de protection de l'environnement, le PAG n'ignorant pas tous ses responsabilités élevées en cas d'incident.
- Les ports sous DSP sont gérés par les communes. Nous n'avons pas pu savoir qui est le responsable du port dans chacune de ces communes : le Maire ou une personne désignée.
- Les ports exploités directement par le Conseil Général n'ont pas encore édicté de règlements particuliers d'exploitation et les problèmes quotidiens d'exploitation se règlent par des habitudes de bonnes pratiques ; il est permis de s'interroger sur l'attitude et le comportement des usagers en cas de crise grave et de conflits d'intérêts.

### **Sur le plan environnemental,**

Peu de règles ont été établies pour la conformité des ports aux réglementations internationales et françaises en la matière :

- Equipements pour l'élimination des déchets et lutte contre les pollution
- Equipements pour la collecte des déchets

Aucun port n'a entamé un processus de certification ISO 14000 ou ECOPORTS afin de marquer sa volonté d'établissement d'une politique de management des problèmes environnementaux.

Les ports des îles dépendantes peuvent être qualifiés « d'orphelins » dans la mesure où la plupart n'ont pas d'interlocuteur désigné ni de réglementation ni de procédures qui précisent les conduites à tenir dans tous les cas courants et exceptionnels voire dans les situations d'urgence

## 5. L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TRANSPORT MARITIME INTRA ARCHIPEL

La nature de l'impact environnemental ne sera mesuré qu'à travers les émissions des navires dans l'air, seuls effets mesurables. L'impact des aménagements portuaires n'a pas été traité dans le cadre de la présente étude. La collecte des informations nécessaires pour réaliser une telle recherche constituerait une étude en soi pour chaque port, à l'instar de celles réalisées lors des études de faisabilité des projets portuaires.

Les pollutions engendrées par les différents types de navires varient selon que les navires naviguent en mer ou sont en escale au port.

Le tableau ci-dessous récapitule en les pondérant les facteurs de pollution :

Navires		Nature pollution			
		Combustibles hydrocarbures	Eaux usées	Rejets atmosphère	Déchets ménagers
Types	Position				
Navires citernes	Mer	2	4	4	2
	Port	4	2	3	3
Navires de croisière	Mer	2	2	2	1
	Port	2	1	2	1
Cargos	Mer	4	5	4	4
	Port	2	1	2	1
Pêche	Mer	4	5	5	5
	Port	2	1	3	1
Plaisance	Mer	2	5	2	5
	Port	2	3	1	2

Le coefficient 1 correspond à une pollution faible et le coefficient 5 à une pollution maximale.

Source : Gwénaëlle TUSSEAU – Université de Droit d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille

On peut considérer que les navires à passagers peuvent être assimilés aux bateaux de pêche puisqu'ils consomment beaucoup d'énergie en mer et très peu au port puisqu'ils coupent les moteurs une fois amarrés.

Nous considérons que les recommandations concernant les rejets d'hydrocarbures sont appliquées par les armements opérant sur les différentes lignes et que la DRAM est attentive à ce point particulier.

Pour ce qui est de la pollution engendrée par les rejets dans l'atmosphère, rejets essentiellement engendrés par les systèmes de propulsion des navires ils concernent trois types de rejets :

- Pollution due à une mauvaise combustion des carburants
- monoxyde de carbone (CO)
- oxyde d'azote (NOx)

Il est difficile d'évaluer le degré de rejets dans l'atmosphère engendrés par les transbordeurs par manque d'information concernant les références des moteurs (à l'exception des moteurs équipant les navires de la compagnie Express des Îles qui sont conformes aux normes recommandées actuellement par OMI ; pour information ces deux navires sont équipés de moteurs MTU 16 v 396 TE 74 L.

## **Méthodologie**

On sait que les émissions dans l'air dépendent de la nature des combustibles et de la puissance effective des moteurs des navires. C'est donc à partir des informations recueillies sur les caractéristiques des vedettes et des barges en service sur la desserte de l'archipel que sont effectués les calculs de consommation.

Concernant la nature et les quantités des produits toxiques rejetés dans l'atmosphère, on a utilisé les recherches effectuées par le port de Rouen et les projets européens ECOPORTS et REALISE

- Dans un premier temps, sont estimés l'énergie consommée par les navires (puissance des moteurs X nombre d'heurs de service)
- Puis, dans un deuxième temps, cette énergie est convertie en quantités de rejets dans l'atmosphère des divers produits toxiques en appliquant des coefficients issus de la recherche ECOPORTS (2004/2005).
- Enfin, dans un troisième temps, les coûts pour la collectivité de ces rejets sont valorisés en utilisant également les valeurs unitaires calculées dans le cadre du projet européen REALISE (2005)

## **5.1. PERFORMANCES DES NAVIRES EN SERVICE**

Les navires qui sont mis en ligne sur les diverses routes maritimes ne fonctionnent qu'une partie de la journée. Il a donc été calculé le nombre moyen d'heures hebdomadaires de navigation des différents navires.

### ***5.1.1 Navires à passagers***

Par rapport aux navires cités ci-dessus les navires à passagers desservant les îles présentent tous la caractéristique de temps d'utilisation des moteurs qui est réduite.

En effet ces navires stoppent leurs engins de propulsion et annexes de production d'électricité et ne remettent en marche leurs moteurs que quelques minutes avant le départ.

Sur la base des durées moyennes de traversée sur les diverses liaisons, le tableau ci-dessous indique les moyennes de temps de navigation calculés sur une semaine.

Le temps d'utilisation des moteurs est relativement faible donc limite le phénomène de pollution par rejet dans l'atmosphère.

**Tableau XII - ESTIMATION DES ENERGIES CONSOMMEES PAR LES VEGETTES A PASSAGERS - EN KW,H**

Base: une semaine

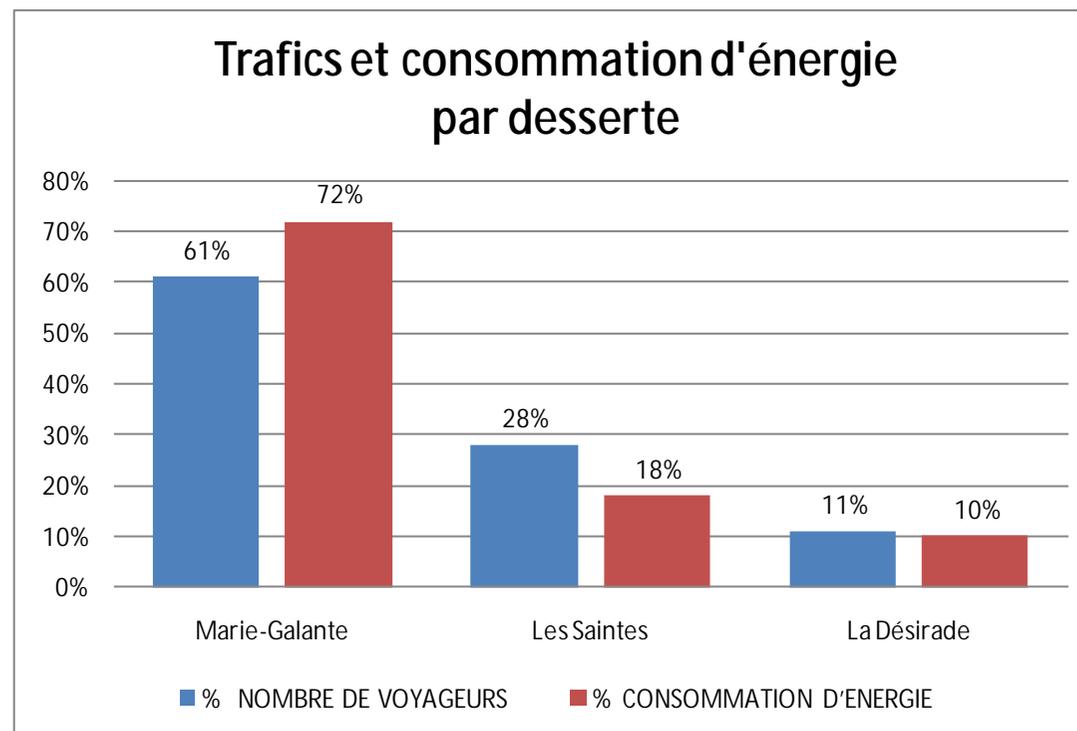
Origines	Destination		Fréquence hebdomadaire	Temps en mer heures	Puissance navires kw	Energie consommée Kw/h	Répartition par île
St François	Désirade		27	20	1 815	36 754	
Désirade	St François		27	20	1 815	36 754	73 508
							10%
PAP	Terre de HT		6	6	1 500	9 000	
Terre de HT	PAP		6	6	1 500	9 000	
3 rivières	Terre de HT	1	14	7	2 120	14 840	
Terre de HT	3 rivières	1	14	7	2 120	14 840	
3 rivières	Terre de HT	2	28	14	632	8 848	
Terre de HT	3 rivières	2	28	14	632	8 848	
Basse Terre	Terre de HT		12	6	3 942	23 652	
Terre de HT	Basse Terre		10	5	3 942	19 710	
St François	Terre de HT		2	3,5	1 815	6 353	
Terre de HT	St François		2	3,5	1 815	6 353	
Terre de Bas	Terre de HT		63	18,9	250	4 725	
Terre de HT	Terre de Bas		63	18,9	250	4 725	130 893
							18%
PAP	Marie Galante		32	32	7 916	253 312	
Marie Galante	PAP		32	32	7 916	253 312	
St François	Marie Galante		6	6	1 815	10 890	
Marie Galante	St François		6	6	1 815	10 890	528 404
							72%
<b>TOTAL ARCHIPEL</b>						<b>732 805</b>	

*Sur cette base, la répartition de la consommation d'énergie est de près de 38 millions de kWh sur une année*

Il a paru intéressant de rapprocher cette répartition de la consommation d'énergie du nombre de personnes transportées sur chaque île.

**Tableau XIII- Comparaison de trafics / consommation d'énergie entre les îles**

ILE DESSERVIE	% NOMBRE DE VOYAGEURS	% CONSOMMATION D'ENERGIE
Marie-Galante	61 %	72 %
Les Saintes	28 %	18 %
La Désirade	11 %	10 %



La comparaison fait clairement apparaître une consommation par voyageur supérieure sur Marie-Galante et inférieure sur les Saintes. Cette conclusion n'est pas surprenante car Marie Galante est l'île la plus éloignée et réclame la plus longue durée de transport, à l'opposé des Saintes qui sont proches de la côte.

### 5.1.2. Transporteurs de fret

Le calcul est difficile à réaliser avec précision.

Il est certain que là encore le temps de navigation est faible par rapport aux arrêts dans les ports.

Il faut cependant noter qu'en cours d'escale ces navires peuvent avoir recours à leur propre source d'énergie pour se maintenir en position correcte pour effectuer leurs opérations de chargement/déchargement, en outre, ces navires rouliers sont équipés d'un chariot élévateur qui fonctionne lui pendant les escales et qui, donc, pollue. Leur consommation au port n'est donc pas négligeable.

Les rouliers ont les rotations suivantes :

**Tableau XIII - Puissance consommée par les rouliers en une semaine**

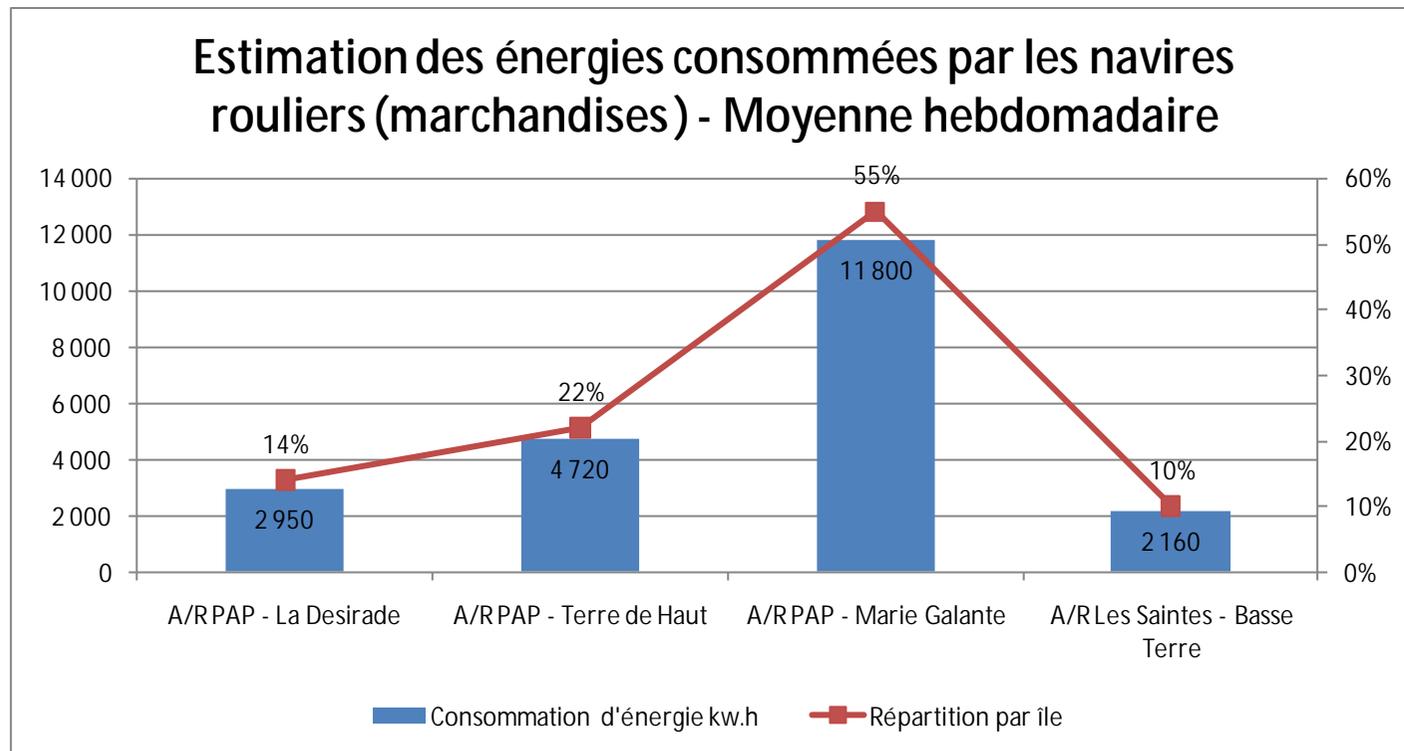
<b>Origine /Destination</b>	<b>Fréquence hebdomadaire</b>	<b>Temps en mer par voyage</b>	<b>Temps au port par escale</b>
PAP Désirade	1	2,5 heures	3 heures
Désirade PAP	1	2,5 heures	3 heures
PAP Terre de Haut	2	2 heures	3 heures
Terre de Haut PAP	2	2 heures	3 heures
PAP Folle Anse	5	2 heures	3 heures
Folle Anse PAP	5	2 heures	3 heures
Les Saintes Basse Terre	2	2 heures	3 heures
Basse Terre Les Saintes	2	2 heures	3 heures
<b>Utilisation hebdomadaire</b>		<b>33 heures</b>	<b>48 heures</b>

Sur la base des durées moyennes de traversée sur les diverses liaisons, le tableau ci-dessous indique les moyennes de temps de navigation et leur consommation d'énergie calculées sur une semaine.

**Tableau XII - ESTIMATION DES ENERGIES CONSOMMEES PAR  
LES ROULIERS A MARCHANDISES - EN KWH**

**Base: une semaine**

Origines	Destination	Fréquence hebdomadaire	Temps en mer Heures	Puissance navires kw	Energie consommée kw.h	Répartition par île
PAP	Désirade	1	2,5	590	1 475	
Désirade	PAP	1	2,5	590	1 475	2 950
						14%
PAP	Terre de HT	2	4,0	590	2 360	
Terre de HT	PAP	2	4,0	590	2 360	4 720
						22%
PAP	Marie Galante	5	10,0	590	5 900	
Marie Galante	PAP	5	10,0	590	5 900	11 800
						55%
Les Saintes	Basse Terre	2	4,0	270	1 080	
Basse Terre	Les Saintes	2	4,0	270	1 080	2 160
						10%
<b>TOTAL ARCHIPEL</b>					<b>21 630</b>	



Il apparaît clairement que l'énergie consommée pour les transports de fret est négligeable en comparaison de celle consommée par les vedettes à passagers (21 m Kwh par semaine contre 730 m Kwh )

Cela s'explique par le fait que les navires rouliers naviguent peu et ont une puissance faible en comparaison avec le niveau d'activité et les puissances motorisées des vedettes à passagers.

Il reste à convertir cette consommation d'énergie en quantités de produits toxiques.

## 5.2. REJETS DANS L'ATMOSPHERE

Les rejets des navires dans l'atmosphère dépendent de la nature et de la puissance des moteurs, de leur âge, de la vitesse de croisière et des carburants utilisés.

Aussi, a-t-il été considéré préférable de déterminer une fourchette d'émissions. Cette fourchette est le résultat d'une étude réalisée dans le cadre du projet européen ECOPORTS dont les conclusions sont indiquées dans le tableau XIV

**Tableau XIV – Rejets dans l'air des navires**

Paramètre	Quantité en g/kWh	Evaluation qualitative
CO <sub>2</sub> – Oxyde de Carbone	300 à 645 g/kwh	
NO <sub>x</sub> – Oxyde d'Azote	8 à 15 g/kwh	Moyenne
CO – Monoxyde de Carbone	0,8 à 1.6 g/kwh	Moyenne
COV - Composés Organiques Volatiles	0,1 g/kwh	Estimation basse
SO <sub>2</sub> – Oxyde de Soufre	5,5 g/kwh	Moyenne
Particules	0,3 à 0,5 g/kwh	Estimation basse
Métaux	0,025 g/kwh	Moyenne

Source : ECOPORTS Foundation – port of Grenland. 2005

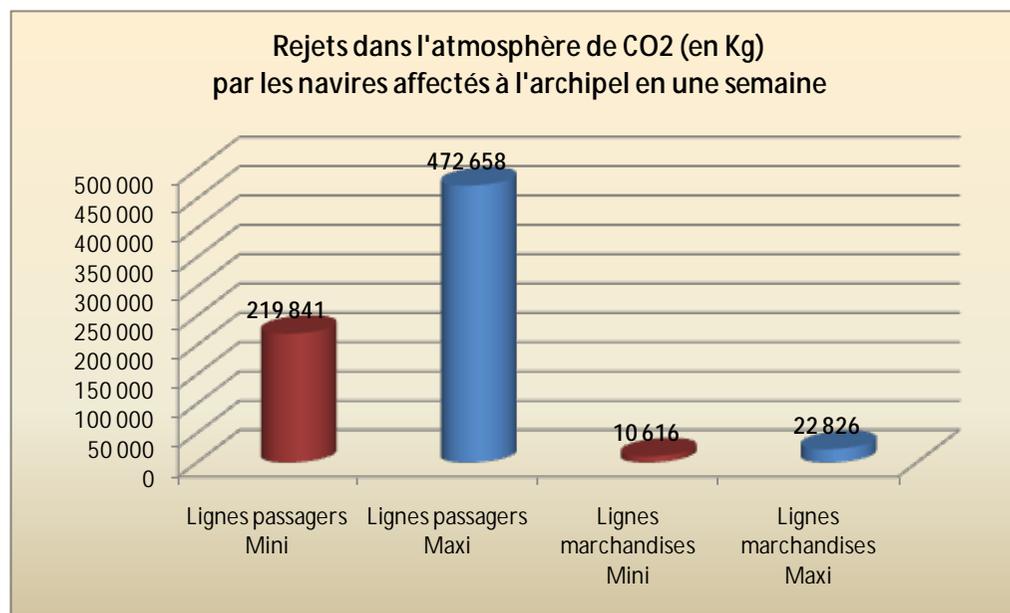
A partir de ce tableau, les divers rejets dans l'atmosphère ont été quantifiés pour les vedettes à passagers et pour les rouliers.

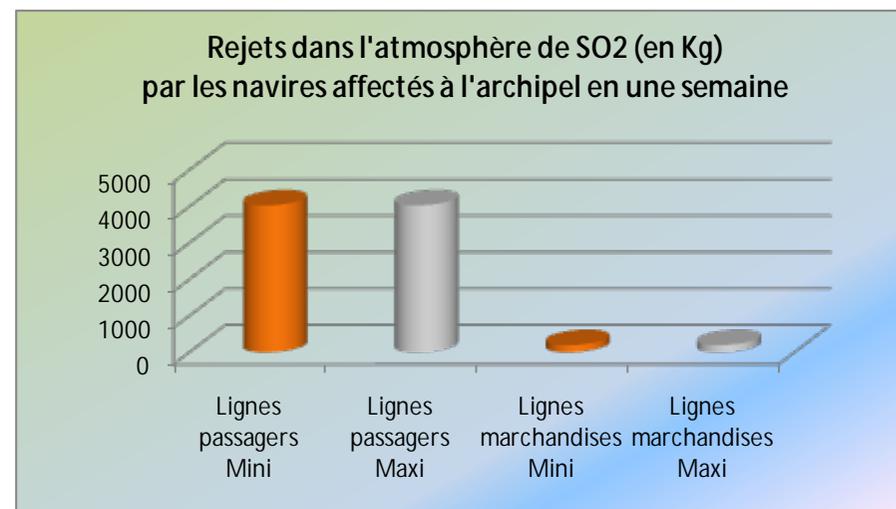
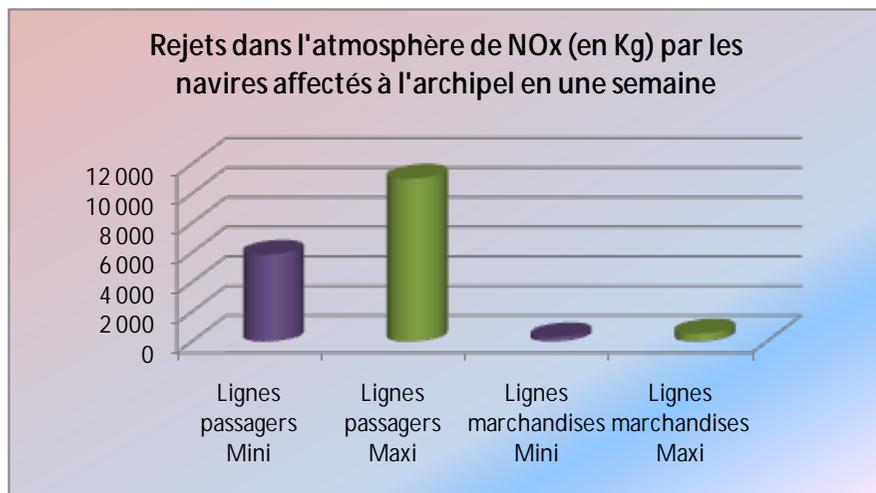
On trouvera en annexe 4 le tableau détaillé de calcul de ces rejets.

Le tableau XV en montre les résultats agrégés.

**Tableau XV – Rejets dans l’atmosphère par les navires affectés à l’archipel en une semaine**

Activités		CO2 en Kg	NOx en Kg	CO en Kg	COV en Kg	SO2 en Kg	PARTICULES en Kg	METAUX en Kg
Lignes passagers	Mini	219 841	5 862	586	73	4030	220	18
	<i>Maxi</i>	<i>472 658</i>	<i>10 992</i>	<i>1 172</i>	<i>73</i>	<i>4 030</i>	<i>366</i>	<i>18</i>
Lignes marchandise s	Mini	10 616	283	28	4	195	11	1
	<i>Maxi</i>	<i>22 826</i>	<i>531</i>	<i>57</i>	<i>4</i>	<i>195</i>	<i>18</i>	<i>1</i>
TOTAL	Mini	230 457	6 145	614	77	4 225	231	19
	<i>Maxi</i>	<i>495 484</i>	<i>11 523</i>	<i>1 229</i>	<i>77</i>	<i>4 225</i>	<i>384</i>	<i>19</i>





Le CO2 qui a un impact sur le climat en contribuant à l'effet de serre et donc au réchauffement de l'atmosphère est de beaucoup le plus important des rejets (entre 230 et 500 tonnes par semaine, soit moins de 12 mille à 26 mille tonnes par an).

Les autres produits bien qu'en moindres quantités sont toxiques et néfastes pour la santé.

### 5.3. VALORISATION DES COÛTS COLLECTIFS

Les recherches entreprises lors du projet européen REALISE ont porté sur l'inventaire de toutes les études réalisées en Europe sur l'évaluation des coûts externes pour la collectivité. De cette comparaison, est né un standard de coût collectif de chaque produit toxique émis dans l'atmosphère.

Les valeurs qui ont été ici adoptées sont les suivantes :

**Tableau XVI – Coût collectif des émissions dans l'air**

Produit	Valeur en Euros / tonne
CO2	2,40
NOx	4,02
CO	3,09
COV	1,12
SO2	11,24
Particules	302,7

L'application de ces coûts unitaires aux divers rejets dans l'atmosphère par les navires permet d'évaluer l'impact des transports de l'archipel.

Les coûts collectifs se situent entre 36 mille et 73 mille euros par an dont 95 ont pour origine les transports de passagers, soit environ 7 centimes par passager.

Le transport maritime est donc peu polluant pour l'atmosphère par rapport aux autres modes. Cette étude est limitée aux rejets dans l'air et il faudrait y ajouter les rejets dans la mer qui surviennent en général lors des opérations de ravitaillement en carburants et qui ne sont pas facilement quantifiables faute de données de base sur ces pollutions.

L'impact environnemental est donc faible et se résume à quelques centimes d'Euros par passager et par tonnes de marchandises.

## CHAPITRE II – PERSPECTIVES D'EVOLUTION ET RECOMMANDATIONS

### 1. ORGANISATION DU SECTEUR – EVOLUTIONS POSSIBLES

#### **Note introductive :**

Le diagnostic du système actuel de la desserte des îles pour les passagers et pour les marchandises, y compris les déchets, est complété ici d'une évaluation des perspectives du système de transport et prolongé par un inventaire critique des solutions possibles d'amélioration du système de transport afin d'atteindre les objectifs recherchés, soit :

- mettre ne place un système de transport efficace et économique permettant d'assurer la continuité territoriale
- contribuer au développement économique des îles, notamment d'activités touristiques s'inscrivant dans le cadre de leurs enjeux respectifs en la matière
- établir la durabilité dans les trois sens ce de terme, c'est-à-dire sans interruption, économiquement viable dans la durée et soucieux de la protection de l'environnement

Cette réflexion a été étayée par les exemples de desserte d'autres îles métropolitaines et ultra-marines.

Des scénarios sont proposés avant discussion de possibilités de complémentarités et de synergies entre services maritimes et terrestres d'une part, maritimes et aériens d'autre part, et de développement d'un secteur de transport interinsulaire associé à des activités permettant une optimisation de l'usage des infrastructures.

## 1.1.LES PERSPECTIVES DE LA DEMANDE DE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS

### 1.1.1. La demande : Aspects quantitatifs

Deux hypothèses de croissance de la demande ont été envisagées :

- une hypothèse "moyenne basse" fondée sur celle de la population, sans modification des économies des îles dépendantes, avec un taux annuel de croissance évalué à 1,5 %.
- une hypothèse "moyenne haute", assurée par le développement du tourisme sur Marie-Galante et sur Désirade, où cette activité et les capacités d'accueil sont encore limitées, notamment pour des facteurs liés au transport, avec une croissance atteignant 2,5 %, tirée par l'augmentation potentielle du nombre de touristes. La demande sur Les Saintes est supposée limitée au niveau de l'hypothèse basse car le tourisme y est déjà développé.

Sur ces bases raisonnables, la demande est estimée à 1,2 millions de passagers en hypothèse basse et à 1,3 millions en hypothèse haute.

**Estimation de la demande de transport interinsulaire de passagers en 2020**

Iles	Demande actuelle	Hypothèse basse	Hypothèse haute
Marie-Galante	610 000	720 000	780 000
La Désirade	110 000	130 000	140000
Les Saintes	300 000	350 000	350 000
<b>Total interinsulaire</b>	<b>1 020 000</b>	<b>1 200 000</b>	<b>1 270 000</b>

### ***1.1.2. La demande : Aspects qualitatifs***

Les entretiens avec les responsables institutionnels et les enquêtes auprès des passagers indiquent que les demandes exprimées portent sur :

- Des services réguliers quotidiens, continus et sans défaillance en périodes de pointe ou de creux de la demande
- Des horaires adaptés satisfaisant à la fois les besoins :
  - des résidents des îles qui se déplacent essentiellement pour des raisons professionnelles ou scolaires, et dans une moindre proportion pour d'autres motifs courants
  - des « continentaux » rendant visite à leur famille ou se déplaçant dans les îles pour leurs activités de loisir ou professionnelles
  - des touristes souhaitant passer une journée entière sur les îles, voire y résider plusieurs jours
- Une fréquence suffisante pour réduire les contraintes d'horaires aller et retour trop espacés
- Des connexions coordonnées avec les transports terrestres, afin de minimiser l'usage des véhicules particuliers et en réduire l'impact environnemental au bénéfice des transports collectifs
- Des navires respectueux de l'environnement, d'un bon niveau de confort et adaptés aux attentes des diverses catégories de passagers et aux conditions de traversée.

L'offre à mettre en place doit viser à satisfaire l'ensemble de ces exigences et attentes.

## **1.2. LES PERSPECTIVES DE LA DEMANDE DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES**

Comme dans le cas des passagers, les évaluations raisonnables situent entre 118 000 et 128 000 tonnes le tonnage de marchandises à transporter dans les deux hypothèses moyennes basse et haute.

Ces volumes excluent les transports de caractère exceptionnel générés par de grands travaux de construction de voies de communication ou de bâtiments publics ou encore les projets hôteliers quel que soit leur horizon de réalisation.

**Estimation de la demande de transport interinsulaire de marchandises en 2020 (tonnes)**

<b>Iles</b>	<b>Demande actuelle</b>	<b>Hypothèse basse</b>	<b>Hypothèse haute</b>
Marie-Galante	62 000	73 000	80 000
La Désirade	8 000	9 500	10 000
Les Saintes	16 000	19 000	20 000
Divers sur autres navires	14 000	16 500	18 000
<b>Total interinsulaire</b>	<b>100 000</b>	<b>118 000</b>	<b>128 000</b>

Les exigences de régularité et d'horaire des services "fret" sont moins fortes que pour les passagers. Le ravitaillement en produits de base et en produits pétroliers nécessite cependant une desserte organisée à jours fixes.

### Cas particulier des transports de déchets

Le plan départemental d'élimination des déchets a estimé le volume des déchets à transporter entre les îles dépendantes et la Guadeloupe continentale à près de 19 000 tonnes se répartissant comme indiqué dans le tableau suivant.

Volumes de déchets à transporter en 2010 (tonnes)

Des îles vers le « continent »	Marie Galante	Terre de Haut	Terre de Bas	Désirade	Total
Total annuel	13 500	2 000	1 500	1 700	<b>18 700</b>
<i>DONT REQUIS :</i>					
<i>Min. 2 jours</i>	30	4	3	4	<b>41</b>
<i>Min. hebdo.</i>	155	22	16	20	<b>213</b>

### 1.3. L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME A METTRE EN PLACE

L'offre de transport analysée et à (re)définir porte sur l'ensemble des composantes de l'offre :

- navires
- infrastructures
- interfaces terre/mer
- transports intérieurs de pré et post acheminements
- organisation générale

### *1.3.1. Rappel des conclusions du diagnostic*

L'analyse diagnostique de la situation actuelle des divers segments de la demande a fait apparaître les insuffisances du système actuel suivantes, associées ici aux composantes de l'offre à redéfinir :

- Services réguliers de transport de passagers :
  - des armateurs fragilisés par une concurrence exacerbée conduisant à des surcapacités de transport et, de façon paradoxale, à des défaillances occasionnelles de services, ainsi que, de façon plus systématique, des difficultés d'investissements en navires neufs
  - des prestations de service (fréquences, horaires), décidées par les armateurs, conduisant à des arbitrages sous-optimaux entre les transports des îliens, des touristes, et des « continentaux », avec des conséquences telles que la limitation des activités du tourisme
  - absence de régulation économique des dessertes des îles
  
- Services réguliers de transport des marchandises :
  - un duopole sinon un monopole de fait de compagnies maritimes, qui assurent le transport dans de bonnes conditions, mais avec les risques de discontinuité de desserte des îles en cas de défaillance d'un armateur unique
  - une solution à trouver pour le transport des déchets
  
- Ports :
  - des statuts hétéroclites qui multiplient les centres de décision
  - des capacités suffisantes, avec des besoins de travaux de renforcement et de sécurisation dans certains ports
  - une tarification hétérogène des infrastructures
  
- Transports de pré et post acheminement
  - un très faible usage des transports en commun et une préférence marquée pour la voiture individuelle
  - une forte dispersion géographique des origines et destinations des passagers, limitant l'utilisation massive de transports collectifs
  - quelques concentrations cependant autour de centres urbains qui laissent entrevoir la viabilité économique de ce type de solutions (transports collectifs)
  
- Un impact environnemental de l'ordre de 300 grammes de CO<sup>2</sup> par passager et de 200 grammes par tonne de marchandise, soit 0,6 centimes par passager et 0,4 centimes par tonne de marchandises, ce qui reste faible.

- Autorité(s) régulatrice(s)
  - la DRAM contrôle et autorise la navigation des navires dans les seuls domaines de la sécurité et de la réglementation sociale
  - le Conseil Général gère les infrastructures et n'a pas compétence pour autoriser et contrôler les services de transport maritime
  - le Conseil Régional accorde des subventions qui permettent de transporter à des tarifs moins élevés des passagers résidents des îles

Outre les déterminants ci-dessus, les trois scénarios d'établissement d'un système de desserte des îles tiennent compte des expériences des îles métropolitaines et ultra-marines.

### ***1.3.2. Scénarios de desserte des îles - Services passagers***

La présentation des scénarios des services passagers est associée aux actions collatérales à entreprendre pour faciliter le fonctionnement du système.

#### ***SCENARIO DE REFERENCE***

Il s'agit de la situation actuelle, sans Autorité organisatrice ou régulatrice des activités opérationnelles et commerciales, et dans laquelle le secteur privé a l'initiative, avec les conséquences positives et négatives décrites dans le diagnostic.

## **SCENARIO A : OPERATEURS PRIVES AVEC OBLIGATION DE SERVICE PUBLIC**

### *Objectifs recherchés*

- une organisation pérenne qui assure la continuité territoriale sans défaillance de services toute l'année
- le maintien de services séparés propres à la desserte de chaque île
- des fréquences et horaires plus conformes aux souhaits des passagers
- un moindre coût environnemental

### *Principe de coordination intermodale et modale de la desserte de chaque île*

- Implication :
  - une coordination avec des opérateurs terrestres effectuant les pré et post acheminements
  - une coordination avec le mode aérien pour la desserte de l'île aux heures creuses lorsque ce schéma s'avère économiquement plus viable que la desserte maritime
  - une coordination entre compagnies desservant les îles afin de procéder par affrètement de navires en cas d'arrêts techniques programmés ou non programmés

### *Moyens à mettre en œuvre*

- des navires neufs et peu polluants, basés sur l'île pour les îliens, et sur « le continent » pour les touristes et passagers se déplaçant pour leur loisirs
- des horaires plus proches des souhaits des passagers
- une organisation directe ou en sous-traitance de transports en commun pour les pré- et post-acheminements sur les centres urbains les plus représentés parmi les passagers, en connexion avec les horaires du service maritime.

### *Rôle de l'Autorité régulatrice*

- sélection d'un opérateur pour chaque île desservie par appel d'offre auprès des compagnies maritimes
  - l'opérateur unique peut être une seule compagnie ou un groupement de compagnies (groupement de moyens type GIE ou Coopérative)
  - seul l'opérateur sélectionné est susceptible de recevoir des subventions
- établissement d'un cahier des charges fixant les obligations et les conditions associées de service public
- appui à la coordination entre modes de transport et avec les autres opérateurs

### *Avantages du scénario*

- adaptation des navires aux besoins de chaque île
- achat de navires neufs (de type à définir) répondant aux normes modernes de contrôle des effluents dans l'atmosphère et dans l'eau
- regroupement des moyens sur un seul opérateur par île afin de limiter les conflits de concurrence et d'optimiser l'utilisation des flottes
- maintien sans heurts des opérateurs historiques sur chaque île (si leurs candidature répond aux conditions)
- affrètements de navires entre les opérateurs des trois îles afin d'assurer la continuité du service et de réduire les risques de surcapacité chronique
- contrôle par l'autorité organisatrice / régulatrice

### *Inconvénients du scénario*

- les offensives de concurrents outsiders ne sont pas exclues, avec les pratiques "d'écrémage" des trafics et leurs conséquences sur la fragilisation de l'opérateur désigné
- les charters tels ceux organisés par les hôtels ou tour-operators, qui peuvent également priver de revenus les opérateurs réguliers visant le trafic des périodes de pointe.

## **SCENARIO B : OPERATEURS PRIVES AVEC IMPLICATION DE L'AUTORITE ORGANISATRICE ET REGULATRICE**

### *Objectifs recherchés*

- Une organisation pérenne qui assure la continuité territoriale sans défaillance et au moindre coût
- Des fréquences et horaires plus conformes aux souhaits des passagers
- Un moindre coût environnemental

### *Principe du scénario*

- Un opérateur **unique** pour l'ensemble de la desserte sur toutes les îles
- Une coordination intermodale et modale obligatoire des transports
- Implication :
  - coordination formelle institutionnalisée avec les opérateurs terrestres pour les pré et post acheminements
  - coordination formelle avec le mode aérien pour la desserte aux heures creuses si ce schéma s'avère économiquement plus viable que la desserte maritime

### *Moyens à mettre en œuvre*

- Des navires neufs et peu polluants basés sur l'île pour les îliens, et sur « le continent » pour les touristes et passagers loisirs
- Des horaires plus proches des souhaits des passagers
- Une organisation directe ou en sous-traitance des transports en commun pour les pré- et post-acheminements sur les centres urbains les plus représentés parmi les passagers, en connexion avec les horaires des services maritimes.

### *Rôle de l'Autorité organisatrice / régulatrice*

- Sélection d'un opérateur par appel d'offre auprès des compagnies maritimes privées
  - l'opérateur unique peut être une seule compagnie ou de préférence un groupement de compagnies (groupement de moyens type GIE ou Coopérative)
  - seul l'opérateur sélectionné est susceptible de recevoir des subventions
- Etablissement d'un cahier des charges fixant les obligations de service public et les conditions associées
- Obligation de coordination entre modes de transport

### *Avantages du Scénario*

- Mutualisation des moyens navals pour assurer la desserte de l'ensemble des îles
- Achat de navires neufs (type à définir) répondant aux normes modernes de contrôle des rejets d'effluents dans l'atmosphère et dans l'eau
- Regroupement des moyens sur un seul opérateur dans un but d'optimisation de l'utilisation des flottes
- Economies d'échelle au niveau du management
- Mise en place d'une billetterie et d'un service unique de réservation
- Contrôle par l'autorité régulatrice

### *Inconvénients du Scénario*

- Incertitudes sur les arbitrages entre la situation de concurrence et les possibilités d'écarter ou d'encadrer les offensives d'outsiders même non subventionnés (les exemples du benchmark avec d'autres îles ne sont pas tous concluants en la matière)
- Les charters organisés par les hôtels ou tour-operators peuvent priver de revenus les opérateurs réguliers en écrémant le fret en période de pointe
- Un opérateur puissant extérieur au groupe des opérateurs historiques pourrait emporter la DSP, et le secteur en place dans l'archipel en serait affecté
- Des arbitrages peuvent s'avérer difficiles dans les choix de desserte des îles en cas de crise.

## **SCENARIO C: LIGNES OPEREES PAR UNE SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE**

### *Objectifs recherchés*

- Une organisation pérenne qui assure une continuité territoriale sans défaillance et au moindre coût économique
- Des fréquences et horaires plus conformes aux souhaits des passagers
- Un moindre coût environnemental
- Une politique d'intervention directe et volontariste dans l'organisation de la desserte

### *Principe du scénario*

- Création d'une compagnie d'exploitation **unique** détenant le monopole du transport maritime sur l'ensemble des îles
- Participation des Collectivités au capital de la compagnie d'exploitation à hauteur minimum de 34 % (minorité de blocage)

*Une variante extrême de ce principe, qui se rencontre en France Métropolitaine dans la desserte de certaines îles du littoral Atlantique, se traduit par l'acquisition ds navires par les Collectivités et leur exploitation en régie par une société, dédiée ou non, d'exploitation des lignes maritimes.*

- Une coordination obligatoire intermodale et modale de la desserte
- Implication :
  - une coordination formelle institutionnalisée avec les opérateurs terrestres pour les pré et post acheminements
  - une coordination formelle avec le mode aérien pour la desserte aux heures creuses lorsque ce schéma s'avère économiquement plus viable que la desserte maritime

### *Moyens à mettre en œuvre*

- Des navires neufs peu polluants basés les uns sur l'île pour les îliens, les autres sur « le continent » pour les touristes et passagers loisirs
- Des horaires répondant aux exigences requises par les collectivités en adéquation avec les besoins de leurs ressortissants et de leurs objectifs de fréquentation
- Une organisation directe ou en sous-traitance des transports en commun pour les pré- et post-acheminements sur les centres urbains les plus représentés parmi les passagers, en connexion avec les horaires des services maritimes
- Une tarification audacieuse pouvant aller jusqu'à un tarif unique identique sur toutes les dessertes et de bout en bout pour effacer les inégalités géographiques entre les îles (principe de prééquation)

### *Rôle de l'Autorité organisatrice / régulatrice*

- Sélection de l'opérateur unique par appel d'offre auprès des compagnies maritimes privées qui devraient y être associées  
L'opérateur unique peut être une seule compagnie ou un groupement de moyens de plusieurs entreprises, type GIE ou Coopérative
- Détermination de la politique de desserte des îles et du système tarifaire
- Imposition d'une coordination entre modes de transport.

### *Avantages du Scénario*

- Participation possible des compagnies historiques au capital de la société d'exploitation
- Mutualisation des moyens navals sur l'ensemble des îles
- Achat de navires neufs (de type à définir) répondant aux normes modernes de contrôle des effluents dans l'atmosphère et dans l'eau
- Faciliter l'émergence d'opérateurs privés par la participation au capital des collectivités locales.
- Regroupement des moyens sur un seul opérateur afin de supprimer les conflits de concurrence et d'optimiser l'utilisation des flottes
- Economies d'échelle en matière de gestion et d'opérations, et d'envergure pour la couverture commerciale de la desserte
- Management privé
- Mise en place d'une billetterie et d'un service unique de réservation
- Contrôle accru par l'autorité organisatrice / régulatrice

### *Inconvénients du Scénario*

- Le monopole de la desserte des îles en partenariat avec les collectivités peut alourdir le processus de décision.
- Des arbitrages peuvent s'avérer difficiles dans les choix de desserte des îles en cas de crise.

### ***1.3.3. Les scénarios de desserte des îles - Services marchandises***

Les scénarios relatifs au transport maritime des marchandises sont moins complexes que ceux relatifs au transport des passagers, même si l'enjeu en soit tout aussi stratégique puisque les îles dépendent entièrement de ces liaisons pour leur ravitaillement.

Deux scénarios ont été retenus.

#### ***SCENARIO MI : SERVICE INDEPENDANT DE LA SOCIETE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS DE PASSAGERS.***

##### *Objectifs recherchés :*

- une organisation pérenne qui assure la continuité territoriale sans défaillance et au moindre coût
- une desserte au moindre coût environnemental

##### *Principe du scénario*

Un opérateur privé ou un groupement de compagnies privées, indépendants de l'opérateur unique de transport des passagers dessert l'ensemble des trois îles.

Le duopole, voire le monopole de fait existant est confirmé et encadré par l'autorité de régulation.

##### *Moyens à mettre en œuvre*

- Des navires neufs peu polluants
- Des horaires à jours et heures fixes permettant de rationaliser la logistique des produits
- Une flotte suffisante pour pallier les arrêts techniques programmés (travaux de maintenance...) et non programmés (avaries...) des navires.

##### *Rôle de l'Autorité organisatrice / régulatrice*

- Sélection du ou des opérateur(s) par appel d'offre auprès du secteur privé
- Surveillance du niveau raisonnable des tarifs
- Détermination de la fréquence minimale de desserte de chaque île
- Suivi des activités

### *Avantages du Scénario*

- Non mixité des services des passagers et des marchandises (sauf exceptions limitées), permettant de suivre des politiques différentes adaptées aux spécificités des deux sous-secteurs
- Liberté d’initiative laissée au secteur privé pour assurer la flexibilité nécessaire à la logistique des produits dans le respect des obligations de capacité, régularité et autres du cahier des charges

### *Inconvénients du Scénario*

- L’étroitesse du marché conduit à la monopolisation ou renforce le duopole avec leurs risques et leurs inconnues

### **SCENARIO M 2 : SERVICE INTEGRE A LA SOCIETE D’EXPLOITATION DES TRANSPORTS DE PASSAGERS**

#### *Objectifs recherchés :*

- Une organisation pérenne qui assure la continuité territoriale sans défaillance et au moindre coût
- Moindre coût environnemental
- Contrôle des transports de marchandises

#### *Principe :*

Une entreprise ou un groupement d’entreprises de transport maritime de marchandises est intégrée à la société d’exploitation de desserte des îles, privée ou d’économie mixte.

#### *Moyens à mettre en œuvre*

- Des navires neufs peu polluants
- Une flotte suffisante pour pallier les arrêts techniques programmés et non programmés des navires
- Des horaires à jours et heures fixes

#### *Rôle de l’Autorité organisatrice / régulatrice*

- Sélection du ou des opérateurs par appel d’offre
- Détermination de la fréquence minimale de desserte de chaque île
- Suivi des activités des transporteurs

### *Avantages du Scénario*

- Contrôle facilité pour l’Autorité organisatrice / régulatrice
- Maîtrise des opérations et de leurs conditions économiques associant les deux sous-secteurs

### *Inconvénients du Scénario*

- Effets réduits de synergie et d'économies (coûts financiers et environnementaux) entre les transports de passagers et les transports de marchandises
- Risques liés aux arbitrages entre passagers et marchandises en cas de crise

### **1.3.4. Scénarios de gestion portuaire**

L’analyse diagnostique a montré que les statuts des ports de passagers et de marchandises étaient hétérogènes.

Les scénarios visent à remédier aux inconvénients de l'organisation actuelle :

- Absence d’unité de décision
- Dépendance de budgets de source différente les uns des autres pour assurer les travaux de construction et de maintenance des infrastructures
- Insuffisances dans la promotion de compétences professionnelles, voire perte de compétences

Trois scénarios sont possibles :

- Gestion directe par le Conseil Général
- Gestion directe par une collectivité locale intéressée à la bonne marche de la desserte (commerce insulaire par exemple)
- Gestion en partenariat avec la société d’exploitation des transports de passagers

### ***SCENARIO P 1 : GESTION UNIQUE PAR CG GUADELOUPE***

#### *Principe :*

Tous les ports de marchandises et de passagers dédiés aux services péninsulaires sont gérés par le CG Guadeloupe

#### *Avantages du scénario*

- Compétences des services techniques du Conseil Général
- Harmonisation et standardisation des installations, rendant la maintenance plus facile et plus économique

#### *Inconvénients du scénario*

- Différences de traitement entre les ports gérés, le PAG et les communes gestionnaires de certains ports

### ***SCENARIO P 2 : GESTION SEPARÉE PAR DES COLLECTIVITÉS LOCALES***

#### *Principe :*

Tel ou tel port de marchandises et de passagers est pris en gestion directe par la collectivité locale.

#### *Avantages du scénario*

- Le port accompagne la politique de mobilité des personnes et des marchandises définie par la collectivité.

#### *Inconvénients du scénario*

- Rivalités potentielles entre ports.

### ***SCENARIO P 3 : GESTION PAR L'OPERATEUR DE TRANSPORT MARITIME***

#### *Principe :*

La gestion portuaire est intégrée dans la Société d'Economie mixte d'exploitation des transports maritimes de passagers qui assure ainsi un système intégré de transport inter-îles.

#### *Avantages du scénario*

- suppression des conflits entre gérants de navires et gestionnaires de ports
- unicité de décision sur la desserte des îles
- utilisation de budgets clairement distingués des comptes des collectivités gestionnaires

## CONCLUSION

La desserte des îles est un système intégré constitué d'équipements navals, de Compagnies maritimes, d'infrastructures et équipements portuaires, et d'une Autorité organisatrice / régulatrice.

L'organisation de ce système est à l'heure des choix, après une longue période de laisser faire conduisant à des défaillances occasionnelles d'opérateurs d'un secteur entièrement privé opérant sans autre contrainte de régulation, que les règles sociales et de sécurité de la navigation.

Le passage d'une desserte maritime de passagers et de marchandises non organisée ou auto-organisée à un système régulé peut se faire suivant plusieurs types de scénarios qui ont été envisagés et discutés lors de la mission auprès de l'ensemble des acteurs et parties prenantes.

Trois scénarios déterminants portent sur l'organisation du système de dessertes maritimes, des sous-scénarios sont déclinés à partir de là sur la gestion des ports ou l'intermodalité.

Le premier scénario, qui propose une régulation légère des services maritimes, est fondé sur la coopération entre les acteurs maritimes d'abord, mais aussi avec les acteurs terrestres ou aériens, intervenants actuels ou potentiels sur l'une ou l'autre des dessertes des îles.

Le deuxième scénario, qui propose une intégration de tous les opérateurs maritimes en une seule entité privée, amène les acteurs à se regrouper pour éviter les dérives des luttes concurrentielles déstabilisatrices. Dans ce scénario, l'ensemble des îles est ainsi desservi par les mêmes acteurs maritimes, ces services "intégrés coopératifs" se coordonnent avec les autres moyens de transport.

Le troisième scénario, très directif, propose un système intégré constitué par une société d'exploitation de transport inter-îles qui gère les lignes maritimes de passagers et de marchandises ainsi que les ports, dans le cadre d'un partenariat entre les collectivités publiques et entre le secteur public et le secteur privé (PPP).

Les avantages et les inconvénients de chacun de ces scénarios ont été présentés afin de pouvoir éclairer les parties prenantes institutionnelles sur des choix pouvant s'appliquer en Guadeloupe.

En toute hypothèse, la réforme du système des dessertes inter-îles ne peut pas être entreprise sans préparation préalable d'un environnement favorable permettant d'améliorer la productivité du système.

Des synergies peuvent ainsi se développer par le biais de coopérations de plus en plus avancées entre acteurs privés et publics du secteur.

Tel serait le cas par exemple :

- avec le choix commun à chaque scénario d'investissements en une flotte jeune et standardisée pouvant constituer un marché potentiel pour un chantier de réparation navale qui disposerait alors de pièces et de compétences adaptées au type de navire choisi, alors que le système actuel de flotte hétéroclite oblige les armateurs à faire appel à des ateliers étrangers coûteux, avec en prime une augmentation de la durée d'indisponibilité des navires
- dans la promotion d'un secteur maritimo-portuaire de type "cluster", propre à l'archipel guadeloupéen et pouvant étendre au-delà les interventions de ses acteurs professionnels.

#### **1.4. NOTE SUR LES TRANSPORTS DE DECHETS**

Le plan d'élimination des déchets établi par la DDE prévoit entre autres de regrouper les déchets sur deux sites, à proximité de Pointe-à-Pitre et de Basse Terre.

Les déchets des îles du Sud seront acheminés vers ces deux plates-formes à partir d'un centre de collecte situé également à proximité des ports de chacune des îles, mais non dans leur périmètre direct.

Les besoins de transport se différencient entre :

- les déchets ménagers (DM) et hospitaliers, qui doivent être évacués sous 48 heures et présentent de ce fait le plus de contraintes
- les autres déchets, recyclables ou non, qui peuvent stationner au-delà de ce délai dans les centres de collecte.

Les quantités en jeu sont liées à la population et à la fréquentation touristique.

Elles ont ainsi été évaluées à :

- 1 à 2 tonnes par jour à La Désirade
- 2 à 3 tonnes par jour aux Saintes
- 20 à 25 tonnes par jour à Marie-Galante

#### **Le transport**

Il s'agit de transporter les déchets vers des centres de recoupe

Le transport de marchandises est assuré par la Compagnie TMDD et la Compagnie Saintoise, avec une fréquence qui n'est pas toujours compatible avec les contraintes d'évacuation sous 48 heures.

- A Marie-Galante, la fréquence est quotidienne, et la situation ne soulève pas de problème d'acheminement. Les cargos sont pleins à l'aller et vides au retour, les conteneurs amenés vides depuis Jarry sont récupérés pleins pour le trajet vers Jarry.
- Aux Saintes, la fréquence des vedettes à passagers est quasi quotidienne sur Basse-Terre, mais elle peut être espacée jusqu'à un rythme hebdomadaire seulement pour les marchandises.

- La Désirade enfin n'est desservie par TMDD qu'une fois par semaine.

Dans les cas de fréquence insuffisante, le respect de la réglementation relative aux déchets ménagers et hospitaliers conduit à faire appel aux vedettes à passagers des lignes desservant Les Saintes et La Désirade.

*Avantages de cette solution :*

Les transports étant quotidiens, les DIB et DMS peuvent être transférés sans délais, tandis que les encombrants et autres déchets végétaux et industriels ou chimiques sont acheminés par les cargos.

*Inconvénients :*

- La ligne de La Désirade ne touchant que Saint-François, les conteneurs devront être transférés par voie routière vers le centre de collecte. De même, les vedettes des Saintes touchant plus fréquemment Trois Rivières, les conteneurs devront être acheminés par la route vers le centre de Basse-Terre. Cet inconvénient est toutefois atténué en recourant aux services des lignes vers Basse-Terre et vers Pointe à Pitre, qui permettent d'envisager des transferts directs sur ces deux villes, à proximité des centres de traitement.
- Les vedettes de ligne touchent les seuls ports à passagers et n'ont pas la souplesse des cargos dont les caractéristiques autorisent à "beacher" au plus près des centres de traitement.

*Investissements induits :*

L'utilisation des vedettes impose plusieurs conditions techniques et réglementaires :

- conteneurisation des déchets (conteneurs et process standardisés)
- étanchéité du conteneur, notamment pour les déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux
- installation à l'arrière du navire d'une plateforme pour recevoir le conteneur
- moyen de chargement et de déchargement du conteneur à bord de la vedette

Dans le cadre d'une OSP relative au transport inter-îles, ces opérations de transport devraient être assorties d'obligations de service associées aux équipements ci-dessus. A titre de comparaison, la desserte des îles de Bretagne est assurée par des navires mixtes transportant à la fois les passagers et un ou deux conteneurs, et disposant pour cela d'aménagements spéciaux, dont la conception même a été définie avec les chantiers de construction pour répondre à la demande insulaire.

#### *Fréquences et horaires :*

Parmi les perspectives d'évolution du transport des passagers, il est envisagé d'augmenter la fréquence de desserte en mettant notamment en place un service de milieu de journée au moment où les vedettes sont sous-utilisées. Le nombre de passagers étant plus faible dans cette plage horaire, le conteneur de déchets pourra être transporté par ce service, qui disposera en outre de davantage de temps de chargement / déchargement sans occasionner de retards.

Au cas où cet horaire complémentaire devrait être aidé afin de le rendre économiquement viable, le transport du conteneur pourrait assurer un complément de revenu non négligeable, réduisant ainsi la subvention directe.

#### **Interface entre le port et le centre de regroupement**

L'organisation des prestations devrait être proposée par le transporteur maritime dans le cadre de la Délégation de Service Public (DSP), ce qui conduirait à lui demander d'assurer directement lui-même les transferts de conteneurs pleins et le repositionnement des vides.

Parmi les situations observées ailleurs, ces interventions de transferts intersites font généralement partie de la prestation globale associée au traitement des déchets.

Dans ces pratiques, le prestataire retenu en DSP facture généralement ses services jusqu'au traitement à l'EPCI qui en a la compétence.

## **Autorité organisatrice : le rôle des collectivités**

En règle générale, ce sont les Communautés de Communes ou d'Agglomération qui disposent de la compétence en matière de collecte et / ou de traitement des déchets ménagers (DM). Souvent organisées en Syndicats Mixtes, elles délèguent cette gestion à travers ces derniers à des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) qui peuvent eux-mêmes soit la confier à des groupes privés spécialisés (Veolia Environnement, SITA-Suez ou autres), soit la réaliser en Régie.

Ce type d'environnement institutionnel existe déjà à Marie-Galante où les communes de l'île sont déjà regroupées en communautés de communes.

L'analyse de benchmark appliqué au transport de déchets fournit un bon exemple de ce type d'organisation en Bretagne, entre Quiberon, Belle-Ile, Groix, Houat et Hoëdic.

- Veolia Transport a créé, en bénéficiant de l'attribution de la desserte, une société dédiée qui dispose de sites d'exploitation à la fois sur le Continent et sur les îles.
- Les prestations à réaliser sur les îles comprennent essentiellement :
  - la fourniture et mise à disposition de l'ensemble des moyens techniques et humains nécessaires aux opérations de transport maritime des déchets, y compris le transport terrestre et la collecte sur une des îles ;
  - la collecte des déchets ménagers dans un cas, leur ramassage sur une autre île ;
  - le chargement des colonnes à verre, des colonnes à journaux revues magazines, des colonnes et bacs à couvercle jaune pour emballages légers depuis les ports insulaires, le transport maritime et leur déchargement sur le continent ;
  - le chargement des caissons à tout venant depuis les ports des îles, leur transport maritime et leur déchargement sur le continent ;
  - le transport des déchets ménagers depuis les îles sur le continent, puis leur acheminement sur le site de traitement, et l'usine d'incinération du Continent ;
  - la recherche d'un site d'arrimage et de déchargement sur le territoire continental du Syndicat Mixte ;
  - la restitution des données au Syndicat Mixte.

## **2. BESOINS EN INFRASTRUCTURES**

Les besoins en infrastructures identifiés portent sur les installations pour les passagers, pour les marchandises et pour les déchets.

En ce qui concerne ce dernier point, il a été constaté dans la phase de diagnostic que les ports d'accueil des vedettes à passagers, à l'exception de Bergevin, ne comportaient pas de conteneurs pour recevoir les déchets des navires alors que la réglementation sur le traitement des déchets dans les ports rend obligatoire l'équipement en moyens de collecte et de recueil des déchets.

C'est pourquoi, dans les propositions d'investissements, il est indiqué dans la rubrique « postes à quai » l'investissement dans des conteneurs de recueil des déchets.

On trouvera en Annexe N° 4 les textes réglementaires qui rendent obligatoire ce type d'équipement.

### **2.1. INFRASTRUCTURES PASSAGERS**

#### ***2.1.1. Pointe à Pitre / Bergevin***

- Postes à quai:

Le nombre de postes à quai est suffisant pour accueillir l'ensemble des lignes desservant les îles du Sud.

- Gare maritime :

La concomitance des départs/arrivées des vedettes de la desserte inter-îles et des navires de la desserte internationale (Dominique, Sainte Lucie et Martinique) peut entraîner des situations de congestion en raison des opérations de contrôle de police et de douane qui créent des files d'attente.

La gare maritime peut se trouver saturée en période de pointe, et la solution consistant à imposer des intervalles de 30 minutes entre les départs de vedettes sur une même destination peut conduire à des conflits :

- avec les passagers qui souhaitent que les horaires adaptés à leurs besoins ne soient pas retardés par des attentes
- avec les armateurs, car les coefficients de remplissage de leurs vedettes sont fonction des différentes catégories de clientèle selon les horaires.

Afin de répondre aux exigences de qualité des embarquements, il sera nécessaire à terme de prévoir à Pointe-à-Pitre la construction de facilités abritées d'embarquement capables d'accueillir la capacité passagers de deux vedettes soit environ 700 passagers. A horizon de 5 ans, ces besoins se traduiront ainsi par une salle exclusivement réservée à la desserte des îles du Sud d'une surface de 1 500 M<sup>2</sup>, équipée de toilettes et disposant de 300 sièges pour les passagers en attente d'embarquement.

- Accès, parkings et terre-pleins

Le parking pour les voitures des passagers voyageant à la journée est de taille suffisante et bien situé en face de la gare maritime de Bergevin. Les taxis ou autobus touristiques peuvent accéder à la gare maritime, ce qui constitue un atout de confort.

- Liaisons avec la ville et avec les transports en commun.

Bien que la gare routière de Pointe-à-Pitre soit proche de la gare maritime, la distance entre les deux sites reste trop longue pour des passagers piétons chargés de bagages ou lorsque les circonstances météorologiques ne sont pas favorables.

Besoin et solution : *faciliter la communion entre modes* par la mise disposition des passagers d'une navette gratuite entre les deux gares, comme il en existe dans les aéroports pour la desserte des parkings, des différents terminaux et des hôtels.

### **2.1.2. Saint François**

- Postes à quai :

Le nombre de postes à quai est suffisant pour accueillir l'ensemble des lignes des dessertes sur La Désirade et sur Marie Galante / Les Saintes.

En revanche, les équipements sont insuffisants, en l'absence :

- de moyen de collecte des déchets
- de fourniture d'eau

Besoin et solution :

- installer sur le quai un conteneur de collecte des déchets des navires
- raccorder au réseau d'eau pour la fourniture aux navires

- Gare maritime :

Les installations d'accueil existantes, limitées à un abri pour une vingtaine de personnes et à des petits « chalets / kiosques » de vente des billets pour chacune des compagnies maritimes et les tour-opérateurs, ne correspondent pas vraiment à des standards même sommaire de type gare maritime.

Besoin à 2 ans et solution :

Une gare maritime en rapport avec les ambitions de la Mairie, qui souhaite disposer d'aménagements s'intégrant aux objectifs :

- du service public
- de la promotion du tourisme dans les îles
- du développement des liaisons avec les îles en « captant » les passagers résidents à l'Est de PAP, pour leur permettre de circuler à contre courant le matin comme le soir pour rejoindre Saint-François et les villes à l'Est de PAP (Gosier, Les Abymes, Ste Anne...).

Cette installation devrait contenir des facilités d'accueil pour 100 passagers, avec billetterie, toilettes et bar.

- Accès, parkings et terre-pleins

Il n'existe pas de parking dédié au port pour les voitures des passagers voyageant à la journée.

Besoins et solutions de deux à cinq ans :

- Création d'un parking dédié au port, pour une capacité de 50 à 60 véhicules
- Accès et espace réservés aux « dépose-minute », taxis et bus urbains et interurbains
- Accès et espace réservés pour 2 à 3 bus de tourisme

- Liaisons avec la ville et avec les transports en commun.

Bien que le port soit relativement proche du centre-ville, la distance reste trop longue pour des passagers piétons chargés de bagages ou lorsque les circonstances météorologiques ne sont pas favorables.

Besoin et solution : *faciliter l'intermodalité* en mettant à la disposition des passagers une navette aux heures de départ et d'arrivée des navires entre le port et le centre-ville.

Une liaison organisée entre le port et l'aéroport est en outre nécessaire en support d'un complexe touristique dont les atouts et le positionnement commercial sont précisément la présence simultanée d'un port et d'un aéroport.

### **2.1.3. Basse – Terre**

- Poste à quai

Le port de passagers de Basse Terre ne comporte qu'un poste à quai situé en contrebas du port de commerce à côté des quais de pêche et du poste roulier pour les marchandises.

Ce poste ne dispose pas de conteneur pour la collecte des déchets des navires.

Besoins et solutions :

- mise en place immédiate d'un conteneur de collecte des déchets
- à plus long terme, réhabilitation du quai pour accueillir des vedettes de nouvelle génération du type de celles recommandées dans la présente étude.
- Gare maritime

Le port ne comporte ni abri, ni toilette ni eau.

Besoin à 2 ans et solution :

- Construction d'un abri d'environ 100 M<sup>2</sup> pour les passagers, soit une capacité d'accueil de 50 personnes
- Facilités de billetterie, toilettes et eau.

- Accès terrestres, parkings et terre-pleins

L'accès au port se fait par une grille donnant sur le boulevard du bord de mer. Il n'y a pas de terre-plein spécifiquement dédié au trafic de passagers et le terre plein existant est de dimension trop réduite pour permettre un trafic de « dépose-minute ». En l'absence de parking pour les voyageurs à la journée, le parking public situé de l'autre côté du boulevard de bord de mer peut servir pour cette catégorie d'usagers.

- Liaisons avec la ville et avec les transports en commun

Compte tenu de la clientèle particulière du port, constituée notamment de scolaires, d'enseignants et de commerçants, la connexion avec les autobus urbains, plus utile que les parkings, s'effectue à la sortie des grilles du port.

Besoin et solution : ***Pour faciliter l'intermodalité***, il serait nécessaire de créer un espace à l'entrée du port pour l'arrêt et l'attente d'un bus dédié aux passagers dans des horaires liés à ceux des vedettes et selon un itinéraire approprié tel que la desserte du lycée et des écoles, de la Préfecture, de la Mairie et d'autres Collectivités publiques.

#### **2.1.4 Trois Rivières**

- Postes à quai

Le poste consiste en un wharf qui peut accueillir deux grandes vedettes et deux petites vedettes de part et d'autre de la plateforme. Cette structure est suffisante mais la largeur est à doubler pour permettre l'accès à des véhicules de service pour l'avitaillement des vedettes. Cet équipement ne comporte pas de conteneur de collecte des déchets.

Besoin à court terme et solution :

- mise en place d'un conteneur de collecte des déchets
- fourniture d'eau aux navires
- entretien assurant la propreté du poste de ravitaillement en carburant.

- Gare maritime

Le port ne dispose pas de gare maritime malgré le nombre élevé de passagers qui y transitent. Les guichets de vente des divers opérateurs, disséminés en ville avant l'entrée du port ou du parking, rendent difficile pour les touristes de passage la comparaison des services, des horaires et des tarifs.

Besoin et solution à deux ans : construction d'une gare maritime après définition plus avancée de son positionnement, comportant :

- au moins 300 M<sup>2</sup> de surface
- de l'eau et des toilettes
- une billetterie avec un guichet pour chaque opérateur (sauf dans le scénario d'une billetterie unique)

- Accès terrestres, parkings et terre-pleins

La topographie des lieux rend difficile l'accès au port mais un système de sens unique pallie ces contraintes.

Le parking situé sur un terrain en bord de mer à proximité du port, dispose de peu d'espace pour une extension éventuelle.

Besoin et solution à court terme : voie de liaison entre le parking et le wharf permettant de mettre en valeur les services offerts autour du port : cafés, restaurants et éventuellement boutiques.

- Liaisons avec la ville et avec les transports en commun

L'exiguïté du parking conduit à faciliter, voire à prolonger l'usage de transports collectifs. Cependant, la multiplicité des origines et destinations des passagers conduit à réserver ces transports en commun au seul service de Basse Terre.

Un bus dédié, aux horaires adaptés aux heures de départs et d'arrivée des vedettes, devrait disposer d'un emplacement réservé à l'entrée du parking.

### 2.1.5. *Grand-Bourg de Marie-Galante*

- Postes à quai

Le port de Grand Bourg, construit et réhabilité au cours des dernières années, est parfaitement adapté aux vedettes actuellement en service.

- Gare maritime

La gare est également neuve et bien adaptée au trafic actuel de passagers

- Accès terrestres, parkings et terre-pleins

Le parking, situé à proximité du port n'est pas pour autant réservé aux passagers des vedettes.

- Liaisons avec la ville et avec les transports en commun.

Le port étant situé au centre de la ville, la liaison avec la ville ne pose pas de problème, d'autant que des autobus urbains s'arrêtent devant le port. En revanche, les liaisons avec les autres villes de Marie Galante ne sont pas régulières, et les passagers utilisent soit leur voiture soit des taxis.

Besoin et solution à court terme : ***Faciliter l'intermodalité*** en créant un service de bus dédié aux passagers, avec des horaires adaptés à ceux des vedettes. Ce bus devrait disposer d'un espace de stationnement devant le port (voir problématique de la desserte de Saint-Louis).

### **2.1.6. Saint-Louis**

L'appontement de Saint-Louis doit être réhabilité pour offrir un usage confortable et permettre aux vedettes de stationner à quai. Cette réhabilitation et la construction d'un brise lame de protection posent cependant des problèmes environnementaux en raison de la proximité de sites marins protégés.

Les propositions relatives à l'intermodalité portent sur l'organisation d'un service de transports collectif terrestre entre Saint-Louis et Grand-Bourg dédié au transport des passagers maritimes. Il est raisonnable de considérer dans ce cas que, même en l'absence de chiffrage du coût de réhabilitation du port, le montant de l'investissement et le coût de fonctionnement de la ligne dédiée d'autobus serait plus économique que la réhabilitation de l'appontement.

***Il est à noter que la réhabilitation de ce port n'est pas envisagée dans le cadre des liaisons de continuité territoriale en raison de son affectation principale à des services touristiques avec liaisons jointes bus / vedette.***

### **2.1.7. Terre de Haut**

- Postes à quai

Terre de Haut dispose d'un wharf capable d'accueillir simultanément quatre vedettes ainsi que la vedette qui effectue la navette avec Terre de Bas grâce à un quai situé plus bas que le premier et situé en bout de wharf. Ce quai ne comporte pas de fourniture d'eau.

Besoin et solution à court terme :

- mise en place d'un conteneur de collecte des déchets des vedettes
- fourniture en eau

- Gare maritime

Terre de Haut ne dispose pas de gare maritime. Les nombreux cafés et restaurants situés au cœur de la ville servent d'abris et de lieux de repos pour les passagers et sont autant d'opportunités de valorisation du passage portuaire.

Cependant, un port public devrait comporter un abri, notamment pour les jours de pluie, pour les passagers souvent nombreux en attente d'embarquement.

Besoin et solution à court terme :

- construction d'un abri de 300 M<sup>2</sup> comportant des toilettes et fournissant de l'eau.
- billetterie commune à toutes les compagnies

#### **2.1.8. Terre de Bas**

Le port de Terre de Bas manque d'espace pour un accueil confortable des vedettes à passagers et des barges des marchandises.

Cependant, les perspectives de trafic ne permettent pas d'envisager une croissance forte des besoins.

Un abri de 50 m<sup>2</sup> pour les passagers, comportant électricité et eau est à prévoir ainsi qu'un conteneur pour la collecte des déchets.

#### **2.1.9. La Désirade**

- Postes à quai et accès maritimes

Le port de La Désirade souffre de deux handicaps :

- tirant d'eau insuffisant limité à 1,30 m
- mixité de l'utilisation du port pour les marchandises et pour les passagers.

Besoin à 10 ans :

Si le trafic se développe, notamment en raison d'activités touristiques, des vedettes de taille supérieures à celles actuellement en service doivent pouvoir servir le port, ce qui suppose :

- le déroctage de la passe d'entrée
- l'affectation du quai aux seules vedettes à passagers.

- Gare maritime

Comme dans les autres îles du Sud, le port de la Désirade ne comporte pas de gare maritime. La proximité du cœur de la ville pallie l'absence de gare maritime en offrant des opportunités d'abri et de repos.

Besoin et solution à deux ans : pour le confort des passagers en attente de la vedette, un abri d'environ 100 M<sup>2</sup> pour 50 personnes, comportant des toilettes et la fourniture d'eau ainsi qu'une billetterie.

## **2.2. INFRASTRUCTURES POUR LES MARCHANDISES**

Les infrastructures pour les marchandises dépendent des types de bateaux et des types de marchandises à transporter et à stocker.

Pour rappel, les marchandises acheminées du « continent » vers les îles du Sud sont essentiellement :

- des produits de consommation de base : produits alimentaires, boissons, vêtements, produits ménagers
- des matériaux de construction : sables, graviers, ciment, ronds à béton
- appareils ménagers, meubles et véhicules en quantités moindre
- produits pétroliers

Les marchandises acheminées des îles vers le « continent » sont essentiellement les emballages vides et des véhicules.

Les navires utilisés sont des barges à manutention horizontale.

En conséquence, les besoins d'infrastructures consistent en plans inclinés pour l'échouage des navires et en quelques magasins pour le stockage des produits périssables.

### ***2.2.1. Pointe-à-Pitre***

- Postes à quai

Le plan incliné du port de PAP situé près de Jarry est suffisant pour accueillir quatre barges simultanément tout en laissant un espace suffisant entre les navires pour que les opérations de chargement et de déchargement soient réalisées dans le même temps.

La souplesse d'utilisation des barges Ro-Ro amarrées perpendiculairement au plan incliné permettrait d'accueillir un navire supplémentaire si cela s'avérait nécessaire.

Les hangars sont d'une surface suffisante.

- Accès terrestres

L'accès au port de marchandises n'est pas facile, pas ou mal signalé et se fait par une route / piste dégradée peu compatible avec les exigences des marchandises fragiles.

Besoin et solution à court terme : réfection de la route d'accès au port.

### ***2.2.2. Folle Anse sur Marie-Galante***

- Postes à quai

Le plan incliné du port de Folle Anse, situé à côté du terminal sucrier, est géré par le Port Autonome de PAP. Il est suffisant pour accueillir deux barges en même temps tout en laissant un espace suffisant entre les navires pour que les opérations de chargement et de déchargement puissent s'exécuter simultanément.

La souplesse d'utilisation des barges Ro-Ro amarrées perpendiculairement au plan incliné permet d'accueillir un navire supplémentaire si cela s'avérait nécessaire.

Le hangar est d'une surface suffisante.

- Accès terrestres

L'accès au port de marchandises est dégradé.

Besoin et solution à court terme : réfection de la route d'accès au port.

### ***2.2.3. Terre de Haut***

Le quai à marchandises, séparé de celui des passagers, implique l'accostage d'un navire relativement haut. L'encombrement de la plateforme par des résidus stockés avant embarquement rend difficile l'exploitation de ce poste à quai, mais cette situation est provisoire.

Compte tenu d'un trafic hebdomadaire de l'ordre de 600 tonnes, le poste à quai existant est suffisant.

#### **2.2.4. Terre de Bas**

Le quai à marchandises est suffisant pour assurer l'embarquement et le débarquement d'un poids lourd ou de tout autre véhicule. Tout accroissement du trafic devrait néanmoins conduire à réaliser une étude de construction d'un quai supplémentaire.

#### **2.2.5. Basse Terre**

Le port dispose d'un plan incliné permettant aux barges de beacher.

Il n'y a pas de lieu de stockage abrité et fermé, ce qui oblige à n'amener la marchandise que le jour de départ du bateau.

Besoin et solution en superstructure : construction d'un abri de 100 M<sup>2</sup> pour les marchandises.

#### **2.2.6. La Désirade**

Le quai de La Désirade est utilisé conjointement pour les marchandises et les passagers.

Besoins et solution à 10 ans :

Si le trafic se développe notamment en raison d'activités touristiques, des barges plus nombreuses escaleront concomitamment aux vedettes à passagers, ce qui ne manquera pas de créer des conflits d'usage. La création d'un nouveau quai suppose :

- le déroctage de la passe d'entrée
- l'affectation séparée du quai aux passagers d'une part et aux marchandises d'autre part

### **2.3. BILLETTERIE**

Il a été proposé d'installer une billetterie dans tous les ports.

Un seul armateur est actuellement équipé pour émettre les billets avec indications des noms des voyageurs et des tarifs payés.

Les trois scénarios proposés d'organisation des dessertes conduisent à différencier les modalités d'organisation d'une billetterie adaptée à chacun d'eux :

#### **Scénario « de référence »**

L'intervention publique est limitée à son niveau actuel.

La billetterie permet de mieux appréhender le niveau des aides sociales.

Dans ce cas, le service de billetterie est individualisé pour chaque compagnie qui dispose de son guichet, et les guichets sont regroupés en gare maritime.

#### **Scénario coopératif**

Les compagnies sont incitées à mutualiser leurs moyens et à rationaliser leurs schémas d'exploitation.

Le service de billetterie est commun à toutes les compagnies sur une même desserte, et la répartition des recettes se fait a posteriori en fonction du nombre de billets vendus par chaque compagnie.

#### **Scénario « organisé »**

L'intervention directe de l'autorité organisatrice / régulatrice des transports détermine les conditions d'exécution des dessertes, cette intervention pouvant aller jusqu'à un appel d'offre pour l'organisation d'une desserte globale de l'ensemble des îles pour les passagers.

Dans ce cas, le service de billetterie est commun à l'ensemble des dessertes.

Quelle que soit la solution choisie, et de manière à minimiser le coût des investissements en un tel équipement, il est préconisé de sélectionner une entreprise indépendante qui effectue l'investissement et se rémunère par un « fee » sur chaque billet.

De l'expérience tirée sur des formules similaires en métropole et en Guadeloupe, le « fee » serait de l'ordre de **10 à 12 centimes d'€** par billet vendu.

## 2.4. EVALUATION DES INVESTISSEMENTS ET DES COUTS DE FONCTIONNEMENT

### 2.4.1. Coûts des investissements

Le montant des investissements est fondé sur des ratios et des prix unitaires utilisés en métropole, qu'il s'agisse des infrastructures ou des superstructures et bâtiments.

Les prix unitaires ayant servi de base de calcul sont mentionnés en valeurs minimales et maximales pour tenir compte des variations et incertitudes sur les conditions propres à chaque site et sur le niveau des prestations offertes dans les gares ou haltes maritimes préconisées.

L'ensemble des coûts sont établis sur ces bases et recoupés entre avis de professionnels. Ils sont donc indiqués en montants moyens ou en mini / max pour des installations et aménagements correspondant aux normes et standards répondant aux besoins identifiés dans l'étude et discutés avec les parties prenantes. Les coûts d'éventuelles améliorations supérieures à ces normes, telles qu'elles pourront résulter des choix des décideurs, viendraient s'ajouter à ces évaluations.

Les tableaux suivants synthétisent les estimations de coûts pour, respectivement :

- Les travaux d'investissement à réaliser pour la création ou la mise à niveau d'installations portuaires en rapport avec les objectifs généraux de la desserte maritime des îles, tant pour l'accueil des passagers que pour les opérations de passage des marchandises.

Les coûts d'aménagements liés aux interfaces modales entre transports maritimes et transports collectifs terrestres y sont présentés de façon distincte, car ils correspondent à des travaux à réaliser en dehors du périmètre strictement portuaire.

Les travaux identifiés sans qu'y soient associés de dépenses d'investissement correspondent à des installations et aménagements dont les besoins de financement sont déjà couverts par ailleurs (pris en charge ou intégrés par exemple dans des programmes plus larges) ou quasi-nuls ou indépendants des préconisations de l'étude.

Les montants sont individualisés par grands types de travaux, soit en principal :

- "gares maritimes", telles que décrites aux points précédents : installations d'accueil des passagers avant embarquement, à l'embarquement, et inversement au débarquement et à la réception
- facilités indispensables associées, essentiellement pour raccordement aux réseaux d'alimentation en eau et électricité

- infrastructures ou aménagements d'"intermodalité", permettant aux passagers de passer du moyen de transport terrestre (de préférence collectif) au navire et vice-versa.

La liste des sites de réalisation des aménagements est établie séparément pour le "continent", pour chacune des îles, et en cumuls totaux.

#### **BASES DE CALCUL DES TRAVAUX (€)**

<b>Nature</b>	<b>Unité</b>	<b>Valeur mini</b>	<b>Valeur maxi</b>
Quai	m	50 000	60 000
Raccordement réseaux	u	30 000	50 000
Construction gare maritime	m <sup>2</sup>	800	1 000
Bitumage	m <sup>2</sup>	50	100
Arrêt bus	u	10 000	20 000
Conteneur déchets	u	2 000	3 000

## RECEPTION DES DECHETS SUR LES QUAIS



**COUTS D'INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES (court terme) <sup>(1)</sup>**  
**BESOINS ET COUTS ESTIMATIFS (1/2)**

En K€	PAX.		MARCHANDISES		INTERMODALITE (Aménagements)	
	<b>PAP</b>	Bergevin Gare maritime 1 500 m <sup>2</sup>	1 200 - 1 500	Jarry Réfection voie d'accès 500 M	250 - 500	Arrêt bus
<b>Basse Terre</b>	Quai à réhabiliter Gare maritime 100 M <sup>2</sup> Adduction réseaux Parking	2 000 - 2 400 80 - 100 30 - 50 10 - 20	Réception déchets navire Entrepôt 100 m <sup>2</sup>	2 - 3 80 - 100	Arrêt bus	15
<b>St François</b>	Gare maritime 200 M <sup>2</sup> Parking 1 200 M <sup>2</sup> Adduction réseaux	160 - 200 60 - 150 15 - 25	Réception déchets navire accès routier	2 - 3 50 - 100	"Dépose minute" Parking 2 - 3 bus	10 - 20
<b>Trois Rivières</b>	Gare maritime 300 M <sup>2</sup> Parkings et accès Adduction réseaux	240 - 300 60 - 120 30 - 50	Réception déchets navire	2 - 3	Bitumage parking	10 - 20

**COUTS D'INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES (court terme) <sup>(1)</sup>**  
**BESOINS ET COUTS ESTIMATIFS (2/2)**

En K€	PAX.		MARCHANDISES		INTERMODALITE	
<b>Marie-Galante Grand-Bourg</b>			Accès Folle Anse 300 M Réception déchets navire	150 - 300 2 - 3		10 - 20
<b>Marie-Galante Saint-Louis</b>	[Réhabilitation totale digue ?]	<sup>(2)</sup>	-	-	-	
<b>Terre de Haut</b>	Gare maritime 300 M <sup>2</sup> Adduction réseaux	240 - 300 30 - 50	Réception déchets navire	2 - 3	-	
<b>Terre de Bas</b>	Gare maritime Adduction réseaux	30 - 50	Réception déchets navire	2 - 3	-	
<b>Désirade</b>	Gare maritime 100 M <sup>2</sup>	80 - 100	Réception déchets navire	2 - 3		

<sup>(1)</sup> Travaux non chiffrés : aménagements ou installations dont les financements sont déjà couverts ou quasi-nuls

<sup>(2)</sup> Non chiffré, selon décision de réalisation (long terme)

**TOTAL COUTS D'INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES (court terme)  
BESOINS ET COUTS ESTIMATIFS**

<b>En K€</b>	<b>PAX.</b>	<b>MARCHANDISES</b>	<b>INTERMODALITE</b>
<b>ILES</b>	380 - 500	150 - 300	-
<b>CONTINENT hors PAP</b>	2 685 - 3015	135 - 205	45 - 55
<b>PAP</b>	1 350	250 - 500	15
<b>GRAND TOTAL</b>	4 415 - 4 865	535 - 1 005	60 - 70

### 2.4.2. Coûts estimatifs de fonctionnement

Les coûts de fonctionnement sont essentiellement fondés sur les ressources humaines affectées à l'entretien courant, à la surveillance et au nettoyage des infrastructures et des bâtiments.

La collecte des ordures consiste à mettre en place dans chaque port un conteneur et à le charger sur un moyen de transport (chariot élévateur) pour le stocker avant expédition à Grande Terre pour traitement (100 €par jour).

#### COUTS ANNUELS DE FONCTIONNEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES <sup>(1)</sup>

Estimation K€/ an	Maintenance infrastructures	Compagnies / Agents <sup>(2)</sup>	Collecte des déchets des navires
St François	50	20 – 30	4
Trois Rivières	50	50	4
Marie-Galante	-	50	4
Saint-Louis	-	-	4
Terre de Haut	70	10 – 15	4
Terre de Bas			4
Désirade	50	5 – 10	4
<b>TOTAL</b>	<b>220</b>	<b>130 - 145</b>	<b>28</b>

<sup>(1)</sup> Hors Pointe-à-Pitre, compris dans les comptes du Port Autonome

<sup>(2)</sup> Hors billetterie : + 0,10 – 0,12 €/ passager, recouvré dans le prix des billets

### **2.4.3. Conclusion**

Les investissements nécessaires à l'amélioration de l'outil portuaire de chaque île sont relativement peu élevés. La construction récente des appontements de St François, de Terre de Haut, de Trois Rivières et de Grand-Bourg de Marie-Galante a contribué à l'amélioration du confort des passagers. Ces équipements ont été financés par le Conseil Général.

La construction par le PAG des ports de Bergevin et de Folle Anse a été décisive dans l'amélioration de la desserte des îles.

Les investissements à réaliser à court terme portent en priorité sur la mise aux normes pour la collecte des ordures (conteneurs), à l'amélioration du confort des escales (gares-abris pour les passagers), et aux raccordements avec les réseaux d'eau et d'électricité.

Les investissements les plus lourds concernent Saint-Louis, Basse-Terre et La Désirade, pour des volumes de trafics projetés qui demeurent faibles même par rapport aux flux actuels. Face à ces écarts, les solutions suivantes peuvent être préconisées :

- un schéma de desserte terrestre sur Saint-Louis, qui paraît mieux adapté en coûts et en consommation de carburants que des escales supplémentaires de vedettes à passagers ;
- une modernisation de la partie de Basse-Terre dédiée au service des îles proches, notamment en aménagements intermodaux et en capacités de stockage des marchandises ;
- l'acquisition de vedettes rapides à faible tirant d'eau et plus large pour desservir La Désirade, permettant de poursuivre cette ligne.

En dehors des installations gérées par le PAG, le total cumulé des investissements à prévoir se situe ainsi **en-deçà de deux millions d'Euros**.

## **2.5. SOLUTIONS DE FINANCEMENT ET AIDES MOBILISABLES**

Face aux besoins en infrastructures, les sources de financement et conditions d'éligibilité de ce type de projets (ainsi que dans d'autres domaines en rapport) se trouvent à la fois du côté national (Etat et collectivités) et du côté européen.

### ***2.5.1. Au niveau national***

La loi pour le développement économique des outre-mer (LODEOM) de mai 2009 et les décisions du Conseil Interministériel de l'Outre-mer (CIOM) de novembre 2009 ont à la fois enrichi, mis à jour et clarifié les objectifs et les dispositifs d'aides publiques et d'incitations dont peuvent bénéficier les investissements outre-mer.

Pour le secteur des transports, il convient d'en relever plus particulièrement :

- **La défiscalisation**

Ce dispositif classique et actualisé par les dispositions de 2009 est confirmé, à savoir :

- le caractère éligible des activités de transport (et de tourisme)
- l'application exclusive à des biens corporels neufs, amortissables et concourant à l'activité
- des conditions et modalités (agrément, octroi, etc.) qui autorisent dans le cas d'espèce un traitement des dossiers de façon décentralisée puisque les montants en cause sont en-deçà du seuil de 1,5 M€
- la possibilité de "partager" la défiscalisation ("défiscalisation indirecte") entre les investisseurs bénéficiaires des déductions fiscales et les exploitants (en société)

- **Les aides financières directes**

Ces aides sont accordées :

- au bénéfice des transports collectifs et aux initiatives de planification des déplacements
- en accompagnement de la modernisation du port de Pointe-à-Pitre, notamment en ce "qu'elle répond aux besoins locaux..." (CIOM)
- par ailleurs, les engagements de l'A.F.D. destinés au soutien de la commande publique doivent être renforcés en direction de secteurs prioritaires, dont les transports

- **Appuis indirects éventuels**

D'autres initiatives peuvent se traduire par :

- la possibilité de bénéficier, par des retombées indirectes, des actions de développement en faveur du port de Basse-Terre "port de croisière", pour le cas où les liaisons avec les Saintes y soient associées
- des impacts induits sur la demande de transport, notamment le fret, résultant du régime de zone franche d'activité (ZFA) dont devraient explicitement profiter les entreprises des îles périphériques de la Guadeloupe.

- **Régimes fonciers**

La situation foncière des différentes zones portuaires ou para-portuaires diffère selon les territoires et les institutions qui les contrôlent, depuis l'emprise nationale du Port Autonome de Guadeloupe jusqu'à la communauté de communes (Marie-Galante) ou aux municipalités, sur les îles ou sur le Continent.

L'idée de la création d'un groupement d'intérêt public (GIP) pour favoriser la gestion foncière des espaces portuaires pourrait s'appliquer afin de réduire les risques de conflit ou en cas d'autre nécessité, tout en étant associée à des opérations d'aménagement urbain.

## · **Note sur les aides à la continuité territoriale**

Pour mémoire, et bien que ces dispositions soient différentes en nature et sans rapport direct avec les investissements maritimo-portuaires, il peut être rappelé ici que les mesures spécifiques d'aide de l'Etat aux déplacements des résidents ultra-marins s'appliquent :

- au transport aérien pour alléger les coûts de voyage entre la Guadeloupe et la métropole
- aux "passeports-mobilités", dont doivent bénéficier les jeunes et les étudiants insulaires, indépendamment de tarifs réduits de la traversée maritime
- à l'aide destinée à alléger les surcoûts d'éloignement qui pèsent sur les frets et dont relèvent les marchandises importées et exportées par l'archipel.

### **2.5.2. Dispositifs européens**

Le statut de Région Ultrapériphérique (RUP) donne accès en Guadeloupe aux divers instruments de financement de l'Union Européenne. Des investissements portuaires figurent parmi les exemples d'aides directes allouées ces dernières années à la Nouvelle-Calédonie, avec un "quai FEDER" à Nouméa et des installations portuaires de moindre importance ailleurs dans l'archipel.

Le Programme opérationnel FEDER souligne ainsi que les gares maritimes multimodales seront financées, "qu'elles s'inscrivent dans un système de transport urbain (PDU de Pointe-à-Pitre, démarche volontaire de l'agglomération de Basse-Terre et Marie-Galante) ou dans le système de transport inter-urbain du Conseil Général" (programme opérationnel 3<sup>ème</sup> partie, p. 83).

Le même document indique que le FEDER pourra participer aux aménagements intermodaux et à leurs supports, permettant d'assurer la continuité territoriale : gares maritimes comme pôles d'échange, signalétique spécifique, supports d'information y compris en moyens, par exemple technologies d'information et de communication.

La priorité est donnée aux investissements dans les principales infrastructures assurant les liaisons entre la Guadeloupe et ses îles : "installations portuaires et aéroportuaires destinées aux transports de marchandises et de voyageurs sur les îles.

Au total, les fonds européens doivent couvrir des "projets d'infrastructures, de superstructures et d'équipements portuaires et aéroportuaires" et intégrer "les mises aux normes internationales indispensables à la sécurité, à la sûreté et au développement durable".

Le programme 2007 – 2013 du FEDER insiste dans son préambule sur :

- la nécessité de réduire le handicap de double insularité des îles de la Guadeloupe
- le besoin de modernisation des infrastructures portuaires et aéroportuaires dans l'objectif de continuité territoriale
- la rationalisation d'un système "mal maîtrisé" de l'offre de déplacement de personnes en défaveur d'alternatives efficaces à l'usage de la voiture
- l'intérêt des démarches engagées par le Conseil Général et d'autres entités organisatrices de transport (dont la Communauté de communes de Marie-Galante) pour résoudre ces difficultés.

Il est ainsi explicitement reconnu que les fonds du FEDER peuvent et doivent être utilisés pour la promotion d'une desserte inter-îles intermodale :

- dans la mise en œuvre du scénario qui sera choisi par l'ensemble des parties prenantes ;
- pour assurer et conforter l'éligibilité des infrastructures permettant d'améliorer les conditions de desserte et les interconnexions entre modes de transport

### ***2.5.3. Conclusions sur les financements d'aides publiques***

Les coûts d'investissements à réaliser dans le cadre des liaisons maritimes (et aériennes) paraissent au total bien modestes :

- par rapport aux financements disponibles au niveau européen (FEDER), dont il a déjà été décidé d'affecter une partie à ces infrastructures, voire à des superstructures et à d'autres actions d'accompagnement

- par rapport aux dispositifs nationaux, notamment de défiscalisation, auxquels peuvent recourir les investisseurs de Guadeloupe et de métropole, ouvrant la voie à des schémas strictement publics ou publics / privés.

Le Port Autonome de la Guadeloupe ayant déjà obtenu l'aval de ses ambitieux projets de développement, il conviendra de voir, parmi les travaux identifiés le concernant, si certaines composantes de ces investissements peuvent bénéficier à la desserte des îles, ou si inversement tout ou partie des montants estimés peuvent s'inscrire dans d'autres programmes nationaux ou européens.

Pour les investissements dans les îles ou de connexions avec les îles, des collectivités locales ont préparé ou préparent par ailleurs leur propre projet, qui semblent pouvoir être repris au moins pour partie dans ces programmes.

Il paraît bien clair au total que la totalité des investissements préconisés devraient tous être éligibles à l'un ou l'autre de ces dispositifs, que ces réalisations soient assurées par le secteur public ou par le secteur privé, ou encore par les deux en partenariat.

### 3. ORGANISATION DES DESSERTES

L'objectif est double, il consiste à :

- assurer la continuité du service aux conditions demandées par l'autorité régulatrice des transports
- optimiser les conditions économiques

L'expérience a montré que l'autorégulation par la profession était insuffisante pour satisfaire le premier objectif, et inefficace pour satisfaire le second

#### Scénario de référence

Les excès de concurrence conduisent à des gaspillages et à des surcoûts en raison de la faiblesse des coefficients de remplissage des vedettes, et même à des défaillances de service malgré le nombre élevé de vedettes (8) actuellement en service sur les trois itinéraires principaux de desserte des trois îles du Sud.

#### Scénario coopératif

Le principe :

Un ou plusieurs armateurs répondent *en commun* à un appel d'offre pour une desserte déterminée.

Le cahier des charges leur indique la fréquence et les horaires des services et les capacités à mettre en ligne.

Une participation financière fixe de l'Autorité organisatrice est déterminée en fonction des obligations imposées aux opérateurs, telles que la desserte à des horaires contraignants (heures creuses...).

L'intérêt des opérateurs est de réduire les investissements en exploitant en commun une vedette pour assurer les services en périodes de pointe et en cas d'indisponibilité d'autres vedettes ainsi qu'en billetterie.

Cette même logique devrait conduire à sélectionner des vedettes de même type afin d'en faciliter la maintenance (personnels formés, pièces de rechange...).

*Desserte de La Désirade :*

- La desserte de La Désirade nécessite une vedette de 150 passagers assurant la ligne avec Saint-François. Un seul navire est suffisant pour une fréquence bi-quotidienne.
- Un service amélioré comprenant une desserte en milieu de journée peut être assuré avec la même vedette de 150 passagers sans nécessité la mise en place de capacités complémentaires.
- Un deuxième navire doit être disponible pour pallier les arrêts ou défaillances techniques et les périodes de pointe. Ce navire, par exemple l'une des petites vedettes de 40 sièges en ligne entre Trois Rivières et Terre de Haut, peut ou doit, selon les termes fixés par le cahier des charges de la D.S.P. être frété par un autre armateur de la place.

Cela signifie qu'un des navires actuellement en service par les deux compagnies n'est pas nécessaire, et que son opérateur peut l'utiliser pour des transports touristiques en charter sans aide de la part du Conseil Régional.

La coopération avec les armateurs desservant les autres îles, si elle était systématisée par des accords permanents et réciproques volontaires, permettrait d'éviter de surinvestir dans cette deuxième vedette.

Une telle orientation devrait aboutir à terme à des investissements communs en navires identiques, pour un investissement unitaire de l'ordre de 2 millions €

*Desserte des Saintes par Trois Rivières*

- Cette desserte nécessite une vedette d'une capacité de 200 passagers pour les heures de pointe (matin et soir) et une vedette de faible capacité (40 – 50 places) pour les heures creuses
- Le service de milieu de journée est déjà assuré et il n'y a pas de demande pour une fréquence complémentaire.
- Au total, et compte tenu de la forte pointe des mois de Juillet et d'Août (coefficient 2,2), un navire supplémentaire devrait être mis en ligne durant cette période et pour pallier les arrêts techniques

- Une autre solution consisterait à remplacer l'"Antoinette" (200 sièges) par le "Miss Guadeloupe" (300 sièges), habituellement en service sur Basse-Terre pendant les deux mois d'été.

Ceci signifie que les vedettes actuellement en ligne sont suffisantes pour absorber la demande prévisible dans les 5 prochaines années.

La coopération avec les armateurs desservant les autres îles, si elle était systématisée par des accords permanents et réciproques volontaires, permettrait d'éviter de surinvestir dans une troisième vedette.

#### *Desserte Terre de Haut – Terre de Bas*

Une vedette de 40 places est suffisante pour assurer la correspondance avec les vedettes touchant Terre de Haut en provenance et à destination de Trois Rivières.

Les horaires doivent correspondre aux 4 fréquences quotidiennes de desserte de Trois Rivières et de la fréquence quotidienne de desserte de Basse-Terre.

#### *Desserte de Marie-Galante par Pointe à Pitre*

- Le service existant à deux départs quotidiens par deux vedettes aux heures de pointe permet de transporter plus de 700 000 passagers par an
- En milieu de journée, une seule vedette au lieu de deux suffirait à transporter plus de 200 000 passagers par an
- Cependant, compte tenu du fort coefficient de pointe et des arrêts techniques, une troisième vedette est nécessaire en complément.

Ceci signifie qu'il est nécessaire soit de disposer d'un navire d'appoint d'environ 300 sièges, soit d'effectuer une rotation supplémentaire en heures de pointe, tout en rappelant que la demande d'une desserte à la mi-journée est satisfaite.

Au total, ce scénario coopératif privilégie les dessertes individuelles, avec un seul itinéraire par île. Il requiert la mise en service de 7 ou de 8 vedettes (dont deux de faible capacité)

## Scénario organisé

### Le principe

Un groupement d'armateurs répond **en commun** dans le cadre d'un appel d'offre de DSP afin de desservir l'ensemble des îles du Sud. Le cahier des charges leur indique la fréquence et les horaires des services et les capacités à mettre en ligne.

Une contribution fixe de l'Autorité Publique est déterminée en fonction des obligations telle la desserte aux heures creuses et des surcoûts qu'elles occasionnent.

### *Organisation de la desserte des trois îles*

Dans ce scénario, toutes les vedettes sont mises en commun et peuvent être transférées d'une île à l'autre selon les besoins (périodes de pointe, arrêts techniques), sous réserve de leur tirant d'eau qui est un facteur limitant notamment sur La Désirade.

Le nombre de vedettes nécessaires est de :

- une vedette de 150 sièges et de tirant d'eau inférieur à 1,30 m pour La Désirade
- deux vedettes de 350 – 400 sièges pour desservir Marie-Galante
- une vedette de 200 sièges et une vedette de moins de 50 sièges pour Les Saintes.

Au total, la desserte de l'ensemble des îles par un service commun peut être assurée par 5 vedettes en service permanent, auxquelles s'ajoutent une vedette de faible capacité et une vedette de 150 passagers pour faire face aux pointes et aux arrêts techniques. La Vedette de faible capacité de l'ordre de 50 sièges servirait de secours ou d'appoint soit sur la desserte des Saintes, soit sur celle de La Désirade. Celle de 150 passagers servirait de secours ou de d'appoint soit sur La Désirade, soit sur Marie-Galante. Cette solution constitue une situation confortable.

On pourrait encore réduire cette flotte en ne gardant qu'une seule vedette de secours de 150 sièges, les pointes de trafic étant systématiquement assurées par des rotations supplémentaires. C'est la pratique qui montrera si une seule vedette est suffisante pour assurer le remplacement durant les arrêts techniques des autres vedettes.

*Desserte Terre de Haut – Terre de Bas*

Une vedette de 40 places est suffisante pour assurer la correspondance avec les vedettes touchant Terre de Haut en provenance et à destination de Trois Rivières.

Les horaires doivent correspondre aux 4 fréquences quotidiennes de desserte de Trois Rivières et de la fréquence quotidienne de desserte de Basse-Terre.

En cas d'indisponibilité de cette vedette, il serait fait appel à la vedette de faible capacité desservant Terre de Haut à partir de 3 Rivières.

## Récapitulatif

La comparaison entre la situation actuelle et les deux scénarios proposés montre que le scénario coopératif ne réduit pas le nombre de vedettes en service mais en améliore la rentabilité par un usage optimisé, tout en améliorant la qualité de services.

Le scénario organisé permet de réduire la flotte d'au moins unité grâce au partage de vedettes entre les diverses lignes.

C'est donc un investissement de 2 à 3 millions € qui est ainsi évité et un coût global de fonctionnement de l'ordre de 300 000 € par an (hors carburant).

### Nombre de vedettes en service en fonction des scénarios

	Situation actuelle	Scénario coopératif	Scénario ordonné
Service actuel non satisfaisant	8 vedettes dont 3 à faible usage		
Service amélioré		7 ou 8 vedettes dont 1 à faible usage	6 ou 7 vedettes dont 1 ou 2 partagées

## Evaluation des besoins en capacités de transport

**Note :** Dans un but de simplification, sont présentés ici les besoins en capacités de transport sur les trois axes retenus comme référence entre le "Continent" et chacune des îles.

### DESIRADE / ST FRANCOIS

	<b>Pax / capacités</b>	Dont pointes	Dont heures creuses
Trafic pax attendu 5 ans	<b>110 000</b>	100 000	10 000
Capacité vedettes en pax	<b>150</b>	150	150
Coefficient moyen de remplissage		0,90	0,90
Nombre voyages / jour (actuel)	<b>2</b>	2	
Nombre voyages / jour amélioré	<b>3</b>	2	1
Capacité / jour améliorée	<b>810</b>	540	270
Capacité annuelle	<b>291 600</b>	194 400	97 200
Nombre vedettes requises	<b>1 + 1 en réserve</b>	1	1

**TERRE DE HAUT / TROIS RIVIERES**

	<b>Pax / capacités</b>	Dont pointes	Dont heures creuses
Trafic pax attendu 5 ans	<b>300 000</b>	250 000	50 000
Capacité vedettes en pax		240	40
Coefficient moyen de remplissage		0,90	0,90
Nombre voyages / jour (actuel)	<b>4</b>	2	2
Nombre voyages / jour amélioré	<b>4</b>	2	2
Capacité / jour améliorée	<b>1 008</b>	864	144
Capacité annuelle	<b>362 880</b>	311 040	51 840
Nombre vedettes requises	<b>2 + 1 en réserve</b>	1	1

**GRAND BOURG / PAP**

	<b>TOTAL</b>	Dont pointes	Dont heures creuses
Trafic pax attendu 5 ans	<b>630 000</b>	500 000	130 000
Capacité vedettes en pax	<b>550</b>	550	360
Coefficient moyen de remplissage		0,90	0,90
Nombre voyages / jour (actuel)	<b>6</b>	2	1
Nombre voyages / jour amélioré	<b>6</b>	2	1
Capacité / jour améliorée	<b>2 628</b>	1 980	648
Capacité annuelle	<b>946 080</b>	712 800	233 280
Nombre vedettes requises	<b>2</b>	2	2

**EVALUATION DES COUTS FIXES D'EXPLOITATION DES VEDETTES A PASSAGERS (€)**

**BASES DE CALCUL PAR TYPE DE VEDETTE**

<b>COUTS FIXES / VEDETTE</b>	<b>Amortissement</b>	<b>Entretien</b>	<b>Equipage</b>	<b>Frais généraux et commerciaux</b>	<b>Total / an</b>	<b>TOTAL / JOUR</b>
Coût exploitation vedette 150 pax Carburant /AR = 250 €	180 000	120 000	1 600 000	160 000	2 060 000	5 644
Coût exploitation vedette 200 pax carburant /AR = 250 €	220 000	130 000	1 800 000	160 000	2 310 000	6 329
Coût exploitation vedette 360 / 400 pax carburant /AR = 1860 €	700 000	350 000	2 700 000	270 000	4 020 000	11 014
Coût exploitation vedette 40 pax carburant /AR = 100 €	120 000	100 000	1 300 000	130 000	1 650 000	4 521

**Notes :**

- **Coûts fixes estimés en fonction d'hypothèses moyennes sur les différences entre opérateurs dans les conditions de financement de leurs navires (anciens / amortis, récents...) ainsi que de leurs frais généraux et marges.**
- **Ces bases de calcul sont reprises dans le tableau de la page suivante.**

**EVALUATION DES COUT D'EXPLOITATION PAR LIGNE (€)**  
**Scénario de référence**

	Carburant A/R	A/ R / Jour	Coût fixe / jour	Carburant / jour	Total /jour	Total / an	Coût / pax
<b>ST FRANCOIS / DESIRADE</b>							
Vedette 150 pax	250	2	5 644	500	6 144	2 242 500	24,8
Vedette réserve			660		660	240 900	
Voyage milieu journée	250	1	1 670	250	1 920	700 800	70,1
<b>TROIS RIVIERES / TERRE DE HAUT</b>							
Vedette 200 pax	300	2	6 329	600	6 929	2 529 000	15,6
Vedette 40 pax	100	4	4 521	400	4 921	1 796 000	
Vedette réserve			360		360	131 400	
<b>POINTE A PITRE / GRAND BOURG</b>							
Vedette 360 pax	2 670	3	11 014	8 010	19 024	6 943 650	17,4
Vedette 200 pax	300	3	6 329	900	7 229	2 638 500	

Source : tableau précédent

### COUT TOTAL ANNUEL PAR SCENARIO ET PAR ILE

	Scénario de référence	Scénario coopératif	Scénario coopératif +	Scénario organisé	Scénario organisé +
<b>SAINT-FRANÇOIS / DESIRADE</b>					
Vedette 150 pax	2 242 500	2 242 500	2 943 300	2 242 500	2 943 300
Vedette réserve	240 900	240 900	240 900		
<b>TOTAL</b>	<b>2 483 400</b>	<b>2 483 400</b>	<b>3 184 200</b>	<b>2 242 500</b>	<b>2 943 300</b>
<b>TROIS RIVIERES / SAINTES</b>					
Vedette 200 pax	2 529 000	2 529 000	2 529 000	2 529 000	2 529 000
Vedette 40 / 50 pax	1 796 000	1 796 000	1 796 000	1 796 000	1 796 000
Vedette réserve 40 / 50 pax	131 400	131 400	131 400		
<b>TOTAL</b>	<b>4 456 400</b>	<b>4 456 400</b>	<b>4 456 400</b>	<b>4 325 000</b>	<b>4 325 000</b>
<b>PAP / MARIE-GALANTE</b>					
Vedette 350 / 400 pax	6 943 650	6 943 650	6 943 650	6 943 650	6 943 650
Vedette 200 pax	2 638 500	2 638 500	2 638 500	2 638 500	2 638 500
<b>TOTAL</b>	<b>9 582 150</b>	<b>9 582 150</b>	<b>9 582 150</b>	<b>9 582 150</b>	<b>9 582 150</b>
<b>VEDETTES PARTAGEES</b>					
Vedette réserve 40 / 50 pax				Si nécessaire	Si nécessaire
Vedette réserve 150 pax				240 900	240 900
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>16 521 950</b>	<b>16 521 950</b>	<b>17 222 750</b>	<b>16 390 550</b>	<b>17 091 350</b>

Cette analyse montre que les différences de coûts ne sont pas déterminantes pour le choix des scénarios, mais que ce choix sera déterminé sur la qualité du service et la capacité d'assurer un trafic supplémentaire sans coût additionnel.

## **4. POLITIQUE TARIFAIRE**

- La tarification du transport maritime des personnes et des marchandises entre le "continent" et les îles relève aujourd'hui de niveaux et de conditions commerciales établies par :
  - les pratiques du marché à partir de conditions de référence (historique)
  - la coexistence de recettes de transport et d'aides publiques aux résidents insulaires
  - les évolutions conjoncturelles et tendanciennes de la concurrence entre les compagnies exploitantes
- dans une organisation de la desserte plus régulée, une tarification remise à plat relèverait :
  - de principes non contestables associés à la politique générale de desserte
  - d'options résultant d'objectifs d'appuis ou d'incitations en faveur de populations ou de marchandises cibles
  - d'objectifs clarifiés d'équilibre des comptes d'exploitation et de rentabilité financière, compromis entre les recettes tarifaires et les aides publiques selon leur poids respectifs dans les ressources des compagnies de transport.

La tarification, actuelle ou future, se traduit ainsi par un niveau et par une structure des prix de référence, assortis de conditions commerciales générales et particulières.

### **4.1. TARIFS PASSAGERS**

- Principes acquis :

L'exercice de comparaison entre les dessertes insulaires fait apparaître des principes communs incontournables, qui se retrouvent sur tous les marchés de transport de passagers (mer et air) ou de voyageurs (rail ou autocar), lesquels distinguent :

- les résidents sur les îles et certains de leurs visiteurs, qui peuvent bénéficier de tarifs résidents lorsqu'ils séjournent sur le "continent" par obligation et rendent visite à leur famille dans les îles (condition soumise à justificatifs et / ou à fréquence de passage) ;

- des réductions selon l'âge (enfants, seniors), le statut (familles, étudiants, fonctionnaires) ou le nombre (groupes) éventuellement associées au statut (touristes ou autres)
  - des formules d'abonnement ou de réductions liées à la fréquence des traversées
- Principes optionnels :
    - forfaits A/R 1 port / 1 port ou tarifs combinés, par exemple triangulaire (port A / port B / port C)
    - tarifs incitatifs pour des transports publics terrestres combinés avec la traversée par mer
    - prix combinés mer + air dans les cas envisagés au cours de l'étude de dessertes plus économiques ou attractives pour certaines clientèles, ou encore en fonction des horaires (par exemple pour éviter les traversées quasi à vide d'un navire)
    - abonnements ou prix préférentiels en faveur des utilisateurs fréquents
  - Autres conditions commerciales

Les tarifs peuvent varier ou non selon les horaires de traversées, les jours, avec par exemple une différenciation incitant à l'étalement dans la journée, la semaine ou les périodes (saisons, événements).

En toute hypothèse, le tarif doit être public et accessible à tous les utilisateurs sur simple demande, et cette obligation relève de doubles réglementations, nationale et européenne, en cas de D.S.P.

Les recettes de bord (boissons...) peuvent constituer un appoint pour les compagnies de transport.

#### **4.2.TARIFS MARCHANDISES**

Les prix de transport d'un tarif marchandises actualisé et rationalisé se différencieraient, suivant les pratiques du secteur :

- sur des critères correspondant aux caractéristiques des marchandises
  - volumes (m<sup>3</sup>), poids (t), valeur (en cas de surprime d'assurance par exemple)
  - conditionnement (unité...)
  - nature, lorsque celle-ci nécessite des précautions particulières : température contrôlée, dangerosité (sécurisation) fragilité (arrimage)

Comme pour les passagers, la règle de la publicité tarifaire s'imposerait dans tout scénario de régulation.

- en fonction d'incitations positives ou négatives
  - liées à la régularité et l'importance des flux
  - pour des marchandises "sensibles", d'importance critique pour les îliens, sous condition de justification économique et sociale

#### **4.3.AUTRES QUESTIONS TARIFAIRES**

- La question du respect des tarifs et de leur éventuel contrôle a été évoquée lors d'entretiens pendant la mission. Ce sujet est particulièrement sensible en raison de son impact sur la situation concurrentielle (écrémage, effets stimulants...), l'équilibre des comptes des compagnies, voire à l'avenir sur les besoins d'aides publiques en cas d'organisation renforcée de la desserte. Aucune recommandation définitive ne peut être proposée, sinon que le scénario le plus volontariste et intégré (transport de passagers) se prête davantage que les autres aux vérifications d'application, tandis que ces derniers n'imposent pas de pratiques contraignantes.
- La question de la péréquation ne s'est pas réellement posée pendant les entretiens avec les acteurs et parties prenantes de la desserte. Il a au contraire semblé acquis que les prix de transport soient différents suivant les îles, en fonction principalement de leur éloignement du "Continent". C'est dans le scénario d'intégration avancée de la desserte, et de combinaison des dessertes, que cette éventualité pourrait se présenter, puisqu'elle a été évoquée dans certains débats publics. La formule de tarifs communs serait alors envisageable dans ce seul schéma où l'autorité organisatrice unique serait garante des ressources et des résultats de la (des) compagnies de transport.

## **5. ORGANISATION DE L'INTERMODALITE**

### **Principe**

Les compagnies maritimes et un ou plusieurs transporteurs terrestres s'accordent sur un service et un itinéraire à fournir en liaison avec les horaires d'arrivée et de départ des vedettes à passagers.

- les armateurs émettent des billets de bout en bout valables pour le trajet maritime et pour le trajet terrestre
- réciproquement, le transporteur terrestre émet un billet de bout en bout pour le trajet terrestre et pour le trajet maritime
- l'un et l'autre s'accordent sur les tarifs combinés et la rétribution de chacun à partir des recettes de billets vendus pour compte commun
- en fin de période (semaine, mois...), les opérateurs soldent leurs comptes

### **Mise en œuvre**

La mise en œuvre nécessite des accords conclus entre armateurs (ou groupes d'armateurs) et une Compagnie de transport terrestre sur chaque ligne maritime.

Concrètement :

- un accord est conclu entre le groupement d'armateurs desservant Marie-Galante et un transporteur terrestre sur Marie-Galante qui effectuera le trajet Grand-Bourg / Saint-Louis aux mêmes fréquences que les vedettes maritimes
- un autre accord sera conclu sur les mêmes bases entre le groupement d'armateurs desservant Les Saintes / Trois Rivières et un transporteur terrestre desservant Basse-Terre

Le cahier des charges comprendra au moins les clauses suivantes :

- obligation d'attendre l'arrivée des vedettes
- obligation de coordonner les horaires de départ de Saint-Louis avec celui du bateau
- nombre et lieux des arrêts en cours de route
- indications sur les capacités des bus effectuant les trajets

La répartition des recettes et la tenue des statistiques ne peuvent être mises en œuvre que s'il existe auparavant une billetterie qui regroupe tous les billets émis et l'indication des divers transporteurs.

## **6. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX**

L'évaluation de l'impact environnemental des scénarios d'organisation de la desserte inter-îles porte essentiellement sur les effets de l'amélioration de la cohérence des dessertes et sur les alternatives entre modes de transport qui traduisent les objectifs de ces scénarios.

### **6.1. IMPACT DE L'AMÉLIORATION DE L'ORGANISATION DE LA DESSERTE DES ÎLES**

L'analyse des besoins en capacités de transports sur les principales lignes a montré que les seules améliorations significatives possibles concernent la desserte de La Désirade, puisque les dispositions envisagées sur les autres îles n'ont que peu ou pas d'impacts en termes de gains environnementaux.

L'analyse de la desserte de La Désirade compare donc les coûts environnementaux dans les trois cas suivants :

- La situation actuelle, scénario de référence, dans laquelle deux vedettes effectuent 27 rotations A/R par semaine entre Saint-François et Désirade
- Le scénario coopératif, qui préconise l'utilisation d'une seule vedette pour une desserte deux fois par jour, soit 14 rotations hebdomadaires
- Le scénario coopératif ou organisé amélioré, qui prévoit trois fréquences quotidiennes 5 jours par semaine, et deux fréquences le week-end, soit 19 rotations A/R hebdomadaires. Deux hypothèses sont émises dans ce cas :
  - 10 % des passagers empruntent la vedette de la mi-journée, soit 18 passagers par voyage et 10 000 passagers sur une année
  - 5% seulement des passagers empruntent la vedette de demi-journée, soit 9 passagers par voyage et 5000 par passagers par an

Le tableau suivant présente les impacts environnementaux de chaque scénario, évalués suivant les mêmes méthodes de calcul que celles retenues dans l'analyse diagnostique de la situation actuelle.

**Impacts environnementaux par scénario toutes lignes**  
**Rejets en tonnes**

<b>Impact</b>	<b>Scénario de référence Situation actuelle</b>	<b>Scénario coopératif sans A/R mi-journée</b>	<b>Scénario coopératif avec A/R mi-journée</b>
CO2	2 465,4	1 278,4	1734,9
NOx	57,3	29,7	40,3
CO	6,1	3,2	4,3
COV	0,4	0,2	0,3
SO2	21,0	10,9	14,8
Particules	1,9	1,0	1,3
Métaux	0,1	0,05	0,07
Bilan en %		- 48 %	- 30 %

Source : Tableau annexe

Note : Les impacts du scénario "organisé", qui conduit à exploiter le même nombre d'unités navales, sont également ceux du scénario "coopératif" dans les deux hypothèses.

**Conclusions :**

- L'organisation plus ordonnée de la desserte permet de réduire de près de la moitié l'impact environnemental du transport maritime de passagers.
- L'addition d'une fréquence supplémentaire à la mi-journée, bien que plus pénalisante, présente néanmoins un impact moindre que la situation actuelle.
- L'impact de cette rotation supplémentaire de la mi-journée apparaît cependant de façon plus marquée lorsque les émissions sont rapportées au nombre de personnes transportées, comme indiqué dans le tableau suivant.

**Emissions dans l'air par scénario toutes lignes  
Kg par passager**

Impact	Scénario de référence Situation actuelle	Scénario coopératif sans 3 <sup>ème</sup> rotation A/R	Impact marginal de la 3 <sup>o</sup> rotation pax	
			Hyp. 10 000 pax	Hyp. 5 000 pax
CO2	22,4	11,6	45,7	91,3
NOx	0,5	0,3	1,1	2,1
CO	0,1	0,0	0,1	0,2
COV	0,0	0,0	0,0	0,0
SO2	0,2	0,1	0,2	0,8
Particules	0,0	0,0	0,0	0,1
Métaux	0,0	0,0	0,0	0,0

Source : Tableau annexe

**Conclusions :**

- L'impact marginal sur les émissions dans l'air par passager utilisant la troisième rotation est significatif lorsque la vedette se déplace avec un nombre réduit de passagers.
- Ce résultat conduit à s'interroger sur l'opportunité d'une offre alternative aérienne pour les passagers désireux de voyager en milieu de journée dans cette hypothèse de faible fréquentation.

## 6.2. COMPARAISON MER ET AIR SUR LES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES

Le transport aérien n'étant pas couvert par les dispositions du protocole de Kyoto, l'Union Européenne a décidé de mettre en œuvre la réglementation ETS (Emission Trading Scheme / Echange de droits d'émission) à partir de 2012.

Cette mesure programmée explique sans doute la grande discrétion actuelle dont font preuve les motoristes : s'il est relativement facile d'obtenir des informations qualitatives sur les progrès relatifs accomplis en 20 ou 30 ans par famille et type d'avions, il est en revanche extrêmement difficile, sinon impossible pour le moment, d'obtenir des renseignements précis sur les émissions des petits moteurs à pistons ou turbines.

Dans le cas particulier du réseau interinsulaire, et compte tenu de la faiblesse du trafic, le problème des émissions se pose à ce stade dans des termes plus théoriques. Au cas où l'autorité régulatrice aurait à arbitrer entre le maritime et l'aérien, le calcul suivant est proposé : partant d'une consommation de 0,2 Kg de Jet A par CV et par heure, l'appareil C 208 actuellement exploité sur le réseau, d'une puissance de 600 CV, consomme 120 Kg par heure et rejette donc  $120 \times 3,15 = 378$  Kg de CO<sup>2</sup> par heure de vol.

Un vol Pointe-à-Pitre / Désirade d'une longueur de 22 Nm à une vitesse de 185 Kts dure 7mn 8 sec, soit 15mn aller / retour en tenant compte du temps de roulage. L'émission de CO<sup>2</sup> s'élève à  $378 \times 15 / 60 = 94,5$  Kg soit **10,5 kg par pax** payant si l'avion est plein, et **21 Kg** par passager si le retour de fait à vide. L'avion effectue deux rotations pour transporter 18 passagers.

Dans cet exemple, l'avion effectue le trajet de Désirade à Pointe à Pitre alors que le passager empruntant la vedette doit encore se rendre à PAP par voie routière, augmentant son rejet carbone.

Sur le plan environnemental, il paraît donc intéressant d'envisager l'alternative aérienne pour la desserte de mi-journée.

## 6.3. DESSERTE DE SAINT-LOUIS DE MARIE-GALANTE

Des passagers et les élus de Marie Galante ont avancé l'hypothèse que les vedettes desservant Grand Bourg puissent escaler à Saint-Louis, dans le but d'éviter que les personnes qui y résident ne se déplacent par route vers le port de Grand Bourg.

L'escale supplémentaire de Saint Louis rallonge la durée du trajet de PAP à Grand Bourg d'environ 15 minutes.

Durant ces 15 minutes, la vedette de 360 sièges consomme 400 litres de carburant.

Le bilan environnemental est indiqué dans le tableau suivant.

**Comparatif des rejets dans l'air Escale vedette vs transport intermodal**

	<b>Vedette mer</b>	<b>Par pax (50 passagers)</b>	<b>Bus urbain</b>	<b>Par pax (50 passagers)</b>
Conso carburant	360 l	7,2 l	3 l	négligeable
CO2	1 701,9	34,0	0,03	négligeable
NOx	39,6	0,8		
CO	4,2	0,1		
COV	0,3	0,0		
SO2	14,5	0,3		
Particules	1,32	0,0		
Métaux	0,1	0,0		

Ce tableau montre clairement que, du seul point de vue environnemental, l'organisation d'un service intermodal mer/bus est préférable à l'organisation d'une escale maritime « en route » à Saint-Louis.

## **Conclusion**

L'analyse de l'impact environnemental du transport de passagers de et vers les îles du Sud montre que, ramenées au passager :

- les émissions dans l'air par les vedettes ne sont pas excessives ;
- sur des courtes distances, les solutions alternatives s'avèrent avantageuses si le nombre de personnes à transporter n'excède pas la capacité d'un moyen de transport autre que la navette maritime (avion ou autocar).

Ces résultats conduisent à préconiser, toutes choses égales par ailleurs, d'encourager l'inter-modalité dans les transports inter-îles ainsi que pour les pré- et post- acheminements.

**EVALUATION ENVIRONNEMENTALE  
REJETS DANS L'ATMOSPHERE PAR SCENARIO  
VEDETTE A PASSAGERS (Moyenne Maxi + Mini <sup>(1)</sup>)**

DESIRADE / SAINT-FRANCOIS	Conso. énergie maxi KW/H	Conso. énergie effective KW/H	REJETS DANS L'ATMOSPHERE						
			CO2	Nox	CO	COV	SO2	PARTIC.	METAUX
			Kg	Kg	Kg	Kg	Kg	Kg	Kg
COEFFICIENTS max en grammes	1,00	0,80	645,00	15	1,60	0,10	5,50	0,50	0,025
<i>min en grammes</i>			<i>300,00</i>	<i>8</i>	<i>0,80</i>	<i>0,10</i>	<i>5,50</i>	<i>0,30</i>	<i>0,025</i>
<b>27 rotations hebdomadaires - Deux vedettes en concurrence</b>									
<b>Situation actuelle - Hebdo.</b>	<b>73 507,50</b>	<b>58 806,00</b>	<b>37 929,87</b>	<b>882,09</b>	<b>94,09</b>	<b>5,88</b>	<b>323,43</b>	<b>29,40</b>	<b>1,47</b>
<b>Situation actuelle - Année</b>	<b>3 822 390</b>	<b>3 057 912</b>	<b>1 972 353</b>	<b>45 869</b>	<b>4 893</b>	<b>306</b>	<b>16 819</b>	<b>1 529</b>	<b>76</b>
<b>14 rotations par semaine - Une vedette sans concurrence</b>									
<b>Scenario coopératif sans amélioration de service - Hebdo.</b>	<b>38 115</b>	<b>30 492</b>	<b>19 667,34</b>	<b>457,38</b>	<b>48,79</b>	<b>3,05</b>	<b>167,71</b>	<b>15,25</b>	<b>0,76</b>
<b>Scenario coopératif sans amélioration de service - Année</b>	<b>1 981 980</b>	<b>1 585 584</b>	<b>1 022 702</b>	<b>23 784</b>	<b>2 537</b>	<b>159</b>	<b>8 721</b>	<b>793</b>	<b>40</b>
<b>19 rotations par semaine - Une vedette sans concurrence</b>									
<b>Scénario coopératif avec amélioration du service - Hebdo.</b>	<b>51 728</b>	<b>41 382</b>	<b>26 691,39</b>	<b>620,73</b>	<b>66,21</b>	<b>4,14</b>	<b>227,60</b>	<b>20,69</b>	<b>1,03</b>
<b>Scénario coopératif avec amélioration du service - Année</b>	<b>2 689 830</b>	<b>2 151 864</b>	<b>1 387 952</b>	<b>32 278</b>	<b>3 443</b>	<b>215</b>	<b>11 835</b>	<b>1 076</b>	<b>54</b>

<sup>(1)</sup> Voir hypothèses Maxi et Mini en annexe. Cette présentation en moyenne reflète un "mix" de vedettes anciennes et récentes.

## REJETS DANS L'ATMOSPHERE PAR SCENARIO et PAR PASSAGER

DESIRADE / SAINT-FRANCOIS		Rejets dans l'atmosphère						
		CO2	Nox	CO	COV	SO2	PARTIC.	METAUX
		Kg	Kg	Kg	Kg	Kg	Kg	Kg
<b>Coût environnemental</b>								
	Scénario actuel	17,93	0,42	0,04	0,00	0,15	0,01	0,00
	Scénario coopératif sans amélioration	9,30	0,22	0,02	0,00	0,08	0,01	0,00
	Scénario coopératif avec rotation mi journée	12,62	0,29	0,03	0,00	0,11	0,01	0,00
<b>Coût envir. marginal du 3<sup>ème</sup> A/R</b>	<b>18 pax A/R</b>	<b>36,53</b>	<b>0,85</b>	<b>0,09</b>	<b>0,01</b>	<b>0,31</b>	<b>0,03</b>	<b>0,00</b>
	<b>9 pax A/R</b>	<b>73,05</b>	<b>1,70</b>	<b>0,18</b>	<b>0,01</b>	<b>0,62</b>	<b>0,06</b>	<b>0,00</b>

## **ANNEXES TRANSPORT MARITIME**

**Annexe 1 – Offre détaillée de la desserte des îles**

**Annexe 2 – Tonnage des ports de Folle Anse et de Basse Terre**

**Annexe 3 – Enquêtes Passagers**

**Annexe 4 – Tableau des calculs de l'impact environnemental**

**Annexe 5 – Texte réglementaire**

**ANNEXE 1 - DESSERTE DES ILES**

	jours	bateau	prix normal	réductions	horaires matin	mi-journée	horaires après-midi
<b>PAP - LesSaintes</b>							
Sté VAL FERRY	1, 3, 5,6,7	monocoque	AR 32	jeunes, seniors: AR 28	dép 8:30		
		150 places	AS 17	résidents : AR 20			retour: 16:30
Express des Iles	, 4	Silver Express	AR 33,50		dép 8:00		
		360 places	AS 24				retour: 16:30
<b>PAP - Marie Galante St Louis</b>							
Sté VAL FERRY	2, 4	monocoque	AR: 32	jeunes, seniors: AR 28	dép 9:00		
		150 places	As/ 17	résidents : AR 20			retour: 17:00
<b>PAP - Marie Galante Grand Bourg</b>							
Caribbean Spirit Spirit (CMC)	1,2,3,4,5,	Spirit 1	AR : 24		dép : 7:45	dép 12:15	dép 16:15
		350 places	AS 12		retour: 9:00	retour 13:30	retour 17:30
	,6,7				dép: 7:45		
							retour:17:30
<b>Marie Galante Grand Bourg - PAP</b>							
Express des Iles	1,2,3,4,5,6,	Gold Express	AR: 39,50		dép 6:00	dép 9:00	dép 16:00
		446 places	AS 24,15		retour 8:15	retour 12:45	retour:17:15
	7				dép 6:00		dép 18:00
					retour 8:15		retour: 19:00
<b>Terre de Haut - 3 rivières</b>							
Deher	1,2,3,4,5,6,7	miss Guadeloupe	AR 21		dép 6:45		dép 16:00
		Antoinette	AS 14		retour: 9:00		retour:16:30
		total: 500 pass					
Sté Mar des iles du Sud	1,2,3,4,5,6,7	Wapayou	AR 20		dép 6:00	dép 8:30	dép 14:45
		Ouyva	AS 12		retour: 8:00	retour 9:30	dép 17:15
							retour 18:00

	jours	bateau	prix normal	réductions	horaires matin	mi-journée	horaires après-midi
<b>Terre de Bas - 3 Rivières***</b>							
Sté Mar des îles du Sud	1,2,3,4,5,6,7	Wapayou	AR 20		dép: 5:50	dép 8:40	dép 14:30
		Ouyva	AS 12		retour: 8:00	retour 9:30	retour 15:30
							retour 17:00
							retour 18:00
<b>Terre de Haut - Terre de Bas</b>							
Brudey	1,2,3,4,5,6	Inter 2	AR 6		dép 6:45	dép 9:30	Dép 15:00
		80 places	AS 4		retour 8:20	dép: 11:30	Dép 16:00
						retour 10:45	retour 15:20
							retour 16:15
<b>Terre de Haut - Basse-Terre</b>							
Brudey	1,2,3,4,5,6	Flycat	AR 24		dép 5:45		
		200 passagers	AS 17			retour 12:30	
<b>La Désirade - St François</b>							
SOMADE - COLIBRI	2,3,4	Colibri 2	AR 22		dép 6:15		dép 15:45
		146 places	AS 15				retour 16:45
	1,,,,,, ,5,6,7				dép 6:15		dép 15:45
					retour 8:00		retour 16:45
COMATRILE	1,2,3,4,5,6,7	Archipel 1	AR 24		dép 6:15		dép 16:00
	,,,,3,4, ,6,7	287 pasagers	AS 14		retour 8:00		retour 16:45
<b>Saint François - Terre de Haut</b>							
COMATRILE	,2,	Iguana Sun	AR 30		dép 7:15		
			AS 20				retour 15:40
SOMADE - COLIBRI	,2, 4	Colibri 2			dép 8:00		
<b>Saint François - Marie Galante</b>							
SOMADE - COLIBRI	, 3, 5	Colibri 2			dép 8:00		

	jours	bateau	prix normal	réductions	horaires matin		mi-journée	horaires après-midi	
<b>Ligne circulaire archipel</b>									
<b>COMATRILE</b>									
Saint-François	3, 5,6,7	Iguana Beach	AR 38		dép 7:45				
Saint Louis MG	3, 5,6,7	193 passagers	AS 28		arrivé 17:15	dép 8:30			
Terre de Haut	3, 5,6,7					retour 16:30	arr: 9:30		
							dép 15:40		

Légende: \*\*\*: en continuation ou en escale intermédiaire de la ligne Terre de Haut/3 Rivières

## ANNEXE 2 - TONNAGE DES PORTS DE FOLLE ANSE ET DE BASSE TERRE

### ANNEE 2008

MARIE-GALANTE	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAL
DEPART	21806	21405	25824	20723	26187	22888	31087	38580	17571	20657	20985	25023	292736
ARRIVEE	22720	21036	25869	20233	25218	23056	28634	39653	17972	18014	22668	23123	288196
TOTAL	44526	42441	51693	40956	51405	45944	59721	78233	35543	38671	43653	48146	580932

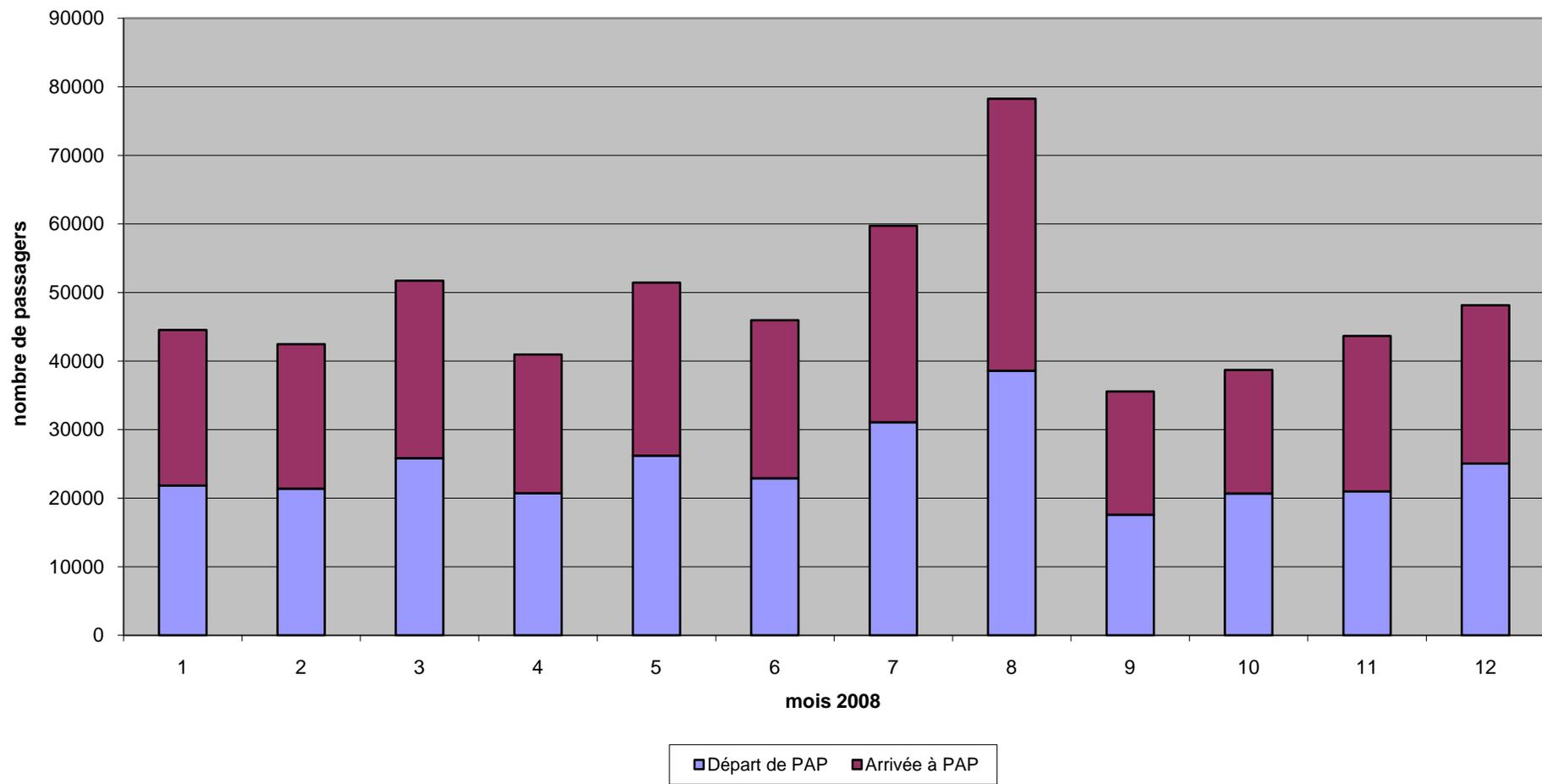
LES SAINTES	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAL
DEPART	1018	1327	1787	0	464	280	1851	1956	79	207	533	317	9819
ARRIVEE	1191	1249	1810	303	461	286	1995	2099	79	192	607	315	10587
TOTAL	2209	2576	3597	303	925	566	3846	4055	158	399	1140	632	20406

Annee	Sens de navigation	Site Portuaire	Type de fret	Type de fret detail	Tonnage net	
2000	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	agrégats	55019	
2000	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Autres	3741	
2000	SORTIES	Marie galante	VRAC LIQUIDE	Autres	2751	
2000	SORTIES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Sucre brut	9215	70 726
2001	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	agrégats	46234	
2001	SORTIES	Marie galante	VRAC LIQUIDE	Autres	2658	
2001	SORTIES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Sucre brut	7867	56 759
2002	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	agrégats	47558	
2002	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Autres	2200	
2002	SORTIES	Marie galante	VRAC LIQUIDE	Autres	2578	
2002	SORTIES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Sucre brut	8134	60 470
2003	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	agrégats	57582	
2003	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Pouzzolane	3400	
2003	SORTIES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Sucre brut	9404	70 386
2004	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	agrégats	75506	
2004	SORTIES	Marie galante	VRAC LIQUIDE	Autres	2480	
2004	SORTIES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Sucre brut	10721	88 707
2005	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	agrégats	26394	
2005	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Pouzzolane	28400	
2005	SORTIES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Sucre brut	14048	68 842
2006	ENTREES	Marie galante	Marchandises diverses non conteneurisées	Autres	173	
2006	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	agrégats	25232	
2006	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Pouzzolane	22003	
2006	SORTIES	Marie galante	Marchandises diverses non conteneurisées	Autres	261	
2006	SORTIES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Sucre brut	12386	60 055
2007	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	agrégats	20800	
2007	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Pouzzolane	22000	
2007	SORTIES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Sucre brut	13460	56 260
2008	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	agrégats	23200	
2008	ENTREES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Pouzzolane	24000	
2008	SORTIES	Marie galante	Marchandises diverses non conteneurisées	Autres	222	
2008	SORTIES	Marie galante	VRAC LIQUIDE	Mélasse	2499	
2008	SORTIES	Marie galante	VRAC SOLIDE	Sucre brut	11364	61 286

moyenne annuelle

65 943

### Evolution mensuelle du trafic passagers - 2008 - PAP Marie-Galante



Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	ENTREES	Pouzzolane	VRAC SOLIDE	Marie galante	24000
2008		Sables Communs et Gravier	VRAC SOLIDE	Marie galante	23200
	<b>ENTREES</b>			<b>Somme :</b>	<b>47200</b>

2008	SORTIES	Camions poids total a vide inf 5T	Marchandises diverses non conteneurisees	Marie galante	8
2008		Camions poids total a vide sup ou inf 5T	Marchandises diverses non conteneurisees	Marie galante	13
2008		Machines, Appareillages et Moteurs Electriques	Marchandises diverses non conteneurisees	Marie galante	0
2008		Melasse	VRAC LIQUIDE	Marie galante	2499
2008		Pieces detaches auto et autres pieces	Marchandises diverses non conteneurisees	Marie galante	20
2008		Quincaillerie et outillage divers	Marchandises diverses non conteneurisees	Marie galante	4
2008		Sucre Brut	VRAC SOLIDE	Marie galante	11364
2008		Tracteur, Machines et Appareillages Agricoles	Marchandises diverses non conteneurisees	Marie galante	178
	<b>SORTIES</b>			<b>Somme :</b>	<b>14086</b>

				<b>Somme :</b>	<b>61286</b>
--	--	--	--	----------------	--------------

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	ENTREES	Dechets de Fer et Acier	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	2107
2008	ENTREES	Voitures Particulieres	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	2080
2008	ENTREES	Engrais Composes Autres Engrais Manufactures	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	1650
2008	ENTREES	Caoutchouc Naturel, Brut ou Regenere	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	1250
2008	ENTREES	Autres Legumes Frais ou Congeles et Fruit Frais	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	865
2008	ENTREES	Marchandises Diverses (NDA)	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	732
2008	ENTREES	Vehicules Automobiles de Tourisme	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	385
2008	ENTREES	Bouteilles de gaz vides	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	262
2008	ENTREES	Articles Manufactures NDA	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &grave; Pitre	260
2008	ENTREES	Autres Boisson Non Alcoolisees	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	176
2008	ENTREES	Tracteur, Machines et Appareillages Agricoles	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	117
2008	ENTREES	Effets Personnels	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	100
2008	ENTREES	Oranges	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	99
2008	ENTREES	Articles Manufactures NDA	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	81
2008	ENTREES	Pamplemousses	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	74
2008	ENTREES	Bananes	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	64
2008	ENTREES	Noix de Coco	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	60
2008	ENTREES	Machines, Appareillages et Moteurs Electriques	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	55
2008	ENTREES	Camions poids total a vide sup ou inf 5T	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &grave; Pitre	53
2008	ENTREES	Remorques ou Semi Charges, un poids a vide sup ou egale 5t	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &grave; Pitre	53
2008	ENTREES	Poste/Sacs courriers	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &grave; Pitre	48
2008	ENTREES	Fourniture, materiel pour restaurant	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &grave; Pitre	47
2008	ENTREES	Haricots Secs	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &grave; Pitre	45
2008	ENTREES	Autres Boisson Alcoolisees	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &grave; Pitre	43
2008	ENTREES	Preparations Alimentaires NDA	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &grave; Pitre	42

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	ENTREES	Explosifs Manufactures Munitions de Chasse et de Sport	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	41
2008	ENTREES	Autres Legumes Secs	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	39
2008	ENTREES	Citrons	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	39
2008	ENTREES	Carottes	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	39
2008	ENTREES	Pieces detaches auto et autres pieces	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	38
2008	ENTREES	Gazoles, Fioul Liegers et Domestiques	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	35
2008	ENTREES	Vins	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	35
2008	ENTREES	Autres Boisson Non Alcoolisees	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	34
2008	ENTREES	Huiles usagees	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	33
2008	ENTREES	Articles de bazar	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	29
2008	ENTREES	Poissons, Crustaces Frais ou Congeles	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	27
2008	ENTREES	Articles hygieniques	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	27
2008	ENTREES	Articles Manufactures en Papier et Carton	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	27
2008	ENTREES	Bateaux, yacht, vedette	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	26
2008	ENTREES	The, Mat , Epices	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	25
2008	ENTREES	Eaux Minerales	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	23
2008	ENTREES	Articles de Voyages, Vetements, Bonneterie, Chaussures	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	22
2008	ENTREES	Autres produits cong ou surgeles	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	22
2008	ENTREES	Quincaillerie et outillage divers	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	22
2008	ENTREES	Preparations Alimentaires NDA	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	21
2008	ENTREES	Autres Articles Manufactures NDA	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	20
2008	ENTREES	Articles de sport	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	20
2008	ENTREES	Traverses en Bois, Bois Equarris ou Scies	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	20
2008	ENTREES	Bougies	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	18
2008	ENTREES	Machines, Appareillages et Moteurs Electriques	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	17
2008	ENTREES	AUTres MACHines et Moteurs Non Electriques	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	17

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	ENTREES	Effets Personnels	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	17
2008	ENTREES	Bouteilles oxygene	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	15
2008	ENTREES	P.V.C et autres matieres plastiques	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	15
2008	ENTREES	Fleurs et plantes	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	15
2008	ENTREES	Camions poids total a vide sup ou inf 5T	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	15
2008	ENTREES	Meubles et Articles Ameublement Neufs	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	14
2008	ENTREES	Articles de bazar	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	14
2008	ENTREES	Dechets de produits pharmaceutiques	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	14
2008	ENTREES	Vins	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	13
2008	ENTREES	Camions et Autobus	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	13
2008	ENTREES	Cacao et Chocolat	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	13
2008	ENTREES	Cosmetiques	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	13
2008	ENTREES	Pieces detaches auto et autres pieces	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	12
2008	ENTREES	Vehicules de Tourisme y Compris Moto et Scooter egale a 50cm3	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	12
2008	ENTREES	Camions poids total a vide inf 5T	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	12
2008	ENTREES	Preparations et Conserves de Fruits	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	12
2008	ENTREES	Vehicules a Deux Roues y compris Moto et Scooter inf a 50 cm3	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	12
2008	ENTREES	Aerosols	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	11
2008	ENTREES	AUTres MACHines et Moteurs Non Electriques	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	11
2008	ENTREES	Quincaillerie et outillage divers	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	10
2008	ENTREES	Parfumeris et Huiles Essentielles	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	10
2008	ENTREES	Pommes de Terre	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	9
2008	ENTREES	Glucose, Dextrose, Autres Sucres, Confiserie	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	9
2008	ENTREES	Vehicules Automobiles de Tourisme	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	8
2008	ENTREES	Mandarines-Clementines	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	8

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	ENTREES	Jus de Fruits	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	8
2008	ENTREES	Produits Entretien et Savons	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	8
2008	ENTREES	Cosmetiques	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	8
2008	ENTREES	Peinture	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	8
2008	ENTREES	Articles de Voyages, Vetements, Bonneterie, Chaussures	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	7
2008	ENTREES	Carrelage	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	7
2008	ENTREES	Materiel de construction	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	7
2008	ENTREES	Articles Manufactures en Papier et Carton	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	7
2008	ENTREES	Beurre, Fromage, Autres produits Laitiers	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	6
2008	ENTREES	Eaux Minerales	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	6
2008	ENTREES	Mobilier de Deménagement	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	6
2008	ENTREES	Pneumatiques et Chambres et Air	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	6
2008	ENTREES	Remorques ou Semi Charges, un poids a vide inf 5t	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	6
2008	ENTREES	Produits Pharmaceutiques et Medicinaux	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	6
2008	ENTREES	Jus de Fruits	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	5
2008	ENTREES	Vehicules a Deux Roues y compris Moto et Scooter inf a 50 cm3	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	5
2008	ENTREES	Confiserie et sucrerie	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	5
2008	ENTREES	Articles de sport	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	4
2008	ENTREES	Literie(matelas,sommier)	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	4
2008	ENTREES	Bouteilles de gaz pleines	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	4
2008	ENTREES	Materiel de construction	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	4
2008	ENTREES	Peinture	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	4
2008	ENTREES	Literie(matelas,sommier)	Marchandises diverses conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	4
2008	ENTREES	Toles Acier Lamines en Feuilles ou en Rouleaux	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	3
2008	ENTREES	Bateaux, yacht, vedette	Marchandises diverses non conteneurises	Pointe &agrave; Pitre	3

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	ENTREES	Bieres	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	3
2008	ENTREES	Tubes, Tuyaux et Accessoires de Tuyauteries	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	3
2008	ENTREES	Autres Boisson Alcoolisees	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	3
2008	ENTREES	Charpentes	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	ENTREES	Traverses en Bois, Bois Equarris ou Scies	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	ENTREES	Farine	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	ENTREES	Dechets de Fer et Acier	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	ENTREES	Cafe	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	ENTREES	Sables Communs et Gravier	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	ENTREES	Materiel HIFI	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	ENTREES	Aluminium et ses Alliages Bruts	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	ENTREES	Remorques ou Semi Charges, un poids a vide inf 5t	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	ENTREES	Imprimes	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	ENTREES	Insecticides	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	ENTREES	Bougies	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	ENTREES	Haricots Secs	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	ENTREES	Matieres et Produits Chimiques NDA	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	ENTREES	Animaux Vivants poids superieur a 100 kg	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	ENTREES	Autres Produits Chimique de BAse	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	ENTREES	Minerais Aluminium et Concentres, Bauxites	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	ENTREES	Materiel medical	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	ENTREES	Rhum	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	ENTREES	Cables	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	ENTREES	Materiaux etancheite et irrigation	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	ENTREES	Autres Articles Manufactures en Bois et Liege Sauf Meubles	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	ENTREES	Alcools Industriels	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	1
	<b>ENTREES</b>			<b>Somme :</b>	<b>11957</b>

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	SORTIES	Ciments	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	17147
2008	SORTIES	Dechets de Fer et Acier	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	11571
2008	SORTIES	Eaux Minerales	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2228
2008	SORTIES	Barres Laminees et Profiles a Froid ou Forges	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	814
2008	SORTIES	Autres Legumes Frais ou Congeles et Fruit Frais	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	625
2008	SORTIES	Articles Manufactures NDA	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	573
2008	SORTIES	Vehicules Automobiles de Tourisme	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	516
2008	SORTIES	Materiel de construction	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	516
2008	SORTIES	Elements de Construction Finis	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	471
2008	SORTIES	Peinture	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	419
2008	SORTIES	Eaux Minerales	Marchandises diverses conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	361
2008	SORTIES	Engrais Composes Autres Engrais Manufactures	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	333
2008	SORTIES	Bouteilles de gaz pleines	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	277
2008	SORTIES	Autres produits cong ou surges	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	244
2008	SORTIES	Traverses en Bois, Bois Equarris ou Scies	Marchandises diverses conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	220
2008	SORTIES	Machines, Appareillages et Moteurs Electriques	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	183
2008	SORTIES	Effets Personnels	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	178
2008	SORTIES	Beurre, Fromage, Autres produits Laitiers	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	167
2008	SORTIES	Voitures Particulieres	Marchandises diverses conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	157
2008	SORTIES	Preparations Alimentaires NDA	Marchandises diverses conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	98
2008	SORTIES	Toles Acier Laminees en Feuilles ou en Rouleaux	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	98
2008	SORTIES	Bouteilles oxygene	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	89
2008	SORTIES	Traverses en Bois, Bois Equarris ou Scies	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	86
2008	SORTIES	Rhum	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	84
2008	SORTIES	Quincaillerie et outillage divers	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	80
2008	SORTIES	Sons et Issues, Autres Nourritures Pour Animaux	Marchandises diverses non conteneurs&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	77

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	SORTIES	Vins	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	68
2008	SORTIES	Autres Articles Manufactures en Bois et Liege Sauf Meubles	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	68
2008	SORTIES	Vehicules Automobiles de Tourisme	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	58
2008	SORTIES	Preparations Alimentaires NDA	Marchandises diverses non conteneurs	Pointe &grave; Pitre	56
2008	SORTIES	Pieces detaches auto et autres pieces	Marchandises diverses non conteneurs	Pointe &grave; Pitre	55
2008	SORTIES	Quincaillerie et outillage divers	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	54
2008	SORTIES	Farine	Marchandises diverses non conteneurs	Pointe &grave; Pitre	54
2008	SORTIES	The, Mat , Epices	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	54
2008	SORTIES	Carrelage	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	48
2008	SORTIES	Remorques ou Semi Charges, un poids a vide sup ou egale 5t	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	46
2008	SORTIES	AUTres MACHines et Moteurs Non Electriques	Marchandises diverses non conteneurs	Pointe &grave; Pitre	46
2008	SORTIES	Articles Manufactures NDA	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	46
2008	SORTIES	Beurre, Fromage, Autres produits Laitiers	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	44
2008	SORTIES	Cables	Marchandises diverses non conteneurs	Pointe &grave; Pitre	42
2008	SORTIES	Jus de Fruits	Marchandises diverses non conteneurs	Pointe &grave; Pitre	42
2008	SORTIES	Produits Entretien et Savons	Marchandises diverses non conteneurs	Pointe &grave; Pitre	39
2008	SORTIES	Terreau	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	39
2008	SORTIES	Rails et Elements	Marchandises diverses non conteneurs	Pointe &grave; Pitre	38
2008	SORTIES	Soude Caustique et Lessive de Soude	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	38
2008	SORTIES	Aluminium et ses Alliages Bruts	Marchandises diverses non conteneurs	Pointe &grave; Pitre	38
2008	SORTIES	Barres Lamines et Profiles a Froid ou Forges	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	37
2008	SORTIES	Tubes, Tuyaux et Accessoires de Tuyauteries	Marchandises diverses non conteneurs	Pointe &grave; Pitre	36
2008	SORTIES	Verrerie, Poterie, Ceramiques	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	33
2008	SORTIES	Camions poids total a vide sup ou inf 5T	Marchandises diverses non conteneurs	Pointe &grave; Pitre	29
2008	SORTIES	Articles de bazar	Marchandises diverses non conteneurs	Pointe &grave; Pitre	28
2008	SORTIES	Fil de Fer ou Acier	Marchandises diverses conteneurs	Pointe &grave; Pitre	26

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	SORTIES	Carrelage	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	25
2008	SORTIES	Agglomeres ponceux, pieces en beton et en Ciment	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	24
2008	SORTIES	Fil de Fer ou Acier	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	24
2008	SORTIES	Articles Manufactures en Papier et Carton	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	22
2008	SORTIES	P.V.C et autres matieres plastiques	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	22
2008	SORTIES	Lait uht	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	21
2008	SORTIES	Aluminium et ses Alliages Bruts	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	20
2008	SORTIES	Produits Pharmaceutiques et Medicinaux	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	19
2008	SORTIES	Camions poids total a vide inf 5T	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	19
2008	SORTIES	Mais	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	19
2008	SORTIES	Meubles et Articles Ameublement Neufs	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	19
2008	SORTIES	Sucre Raffine	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	18
2008	SORTIES	Enduits	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	15
2008	SORTIES	Insecticides	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	15
2008	SORTIES	Materiel medical	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	15
2008	SORTIES	Materiaux etancheite et irrigation	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	15
2008	SORTIES	Viande Fraiche, Refrigeree ou Congelee	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	14
2008	SORTIES	Papiers, Cartons Bruts	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	14
2008	SORTIES	Bobines metalliques	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	14
2008	SORTIES	Articles de Voyages, Vetements, Bonneterie, Chaussures	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	14
2008	SORTIES	Camions et Autobus	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	13
2008	SORTIES	Tracteur, Machines et Appareillages Agricoles	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	13
2008	SORTIES	Articles de bazar	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	13

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	SORTIES	Briques, Tuiles et Matériaux de Construction en Argile	Marchandises diverses conteneurisées	Pointe à Pitre	13
2008	SORTIES	Grillage, rideaux métalliques	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	13
2008	SORTIES	Camions poids total à vide sup ou inf 5T	Marchandises diverses conteneurisées	Pointe à Pitre	13
2008	SORTIES	Imprimés	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	12
2008	SORTIES	Jus de Fruits	Marchandises diverses conteneurisées	Pointe à Pitre	12
2008	SORTIES	Poste/Sacs courriers	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	11
2008	SORTIES	Effets Personnels	Marchandises diverses conteneurisées	Pointe à Pitre	11
2008	SORTIES	Oeufs	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	11
2008	SORTIES	Meubles et Articles Ameublement Neufs	Marchandises diverses conteneurisées	Pointe à Pitre	11
2008	SORTIES	Cosmétiques	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	10
2008	SORTIES	Articles hygiéniques	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	9
2008	SORTIES	Tabac Manufactures	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	9
2008	SORTIES	Matières et Produits Chimiques NDA	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	9
2008	SORTIES	Autres produits cong ou surgelés	Marchandises diverses conteneurisées	Pointe à Pitre	9
2008	SORTIES	Confiserie et sucrerie	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	8
2008	SORTIES	Autres Huiles et Graisses, Origine Animale ou Végétale NDA	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	8
2008	SORTIES	Machines, Appareillages et Moteurs Électriques	Marchandises diverses conteneurisées	Pointe à Pitre	8
2008	SORTIES	Charbon en vrac	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	8
2008	SORTIES	Pneumatiques et Chambres et Air	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	8
2008	SORTIES	Remorques ou Semi Charges, un poids à vide inf 5t	Marchandises diverses conteneurisées	Pointe à Pitre	7
2008	SORTIES	Tubes, Tuyaux et Accessoires de Tuyauteries	Marchandises diverses conteneurisées	Pointe à Pitre	7
2008	SORTIES	Véhicules de Tourisme y compris Moto et Scooter égale à 50cm <sup>3</sup>	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	7
2008	SORTIES	Véhicules à Deux Roues y compris Moto et Scooter inf à 50 cm <sup>3</sup>	Marchandises diverses non conteneurisées	Pointe à Pitre	7

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
008	SORTIES	Pieces detaches auto et autres pieces	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	7
2008	SORTIES	Autres Articles Manufactures en Bois et Liege Sauf Meubles	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	6
2008	SORTIES	Articles de Voyages, Vetements, Bonneterie, Chaussures	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	6
2008	SORTIES	Fourniture, materiel pour restaurant	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	6
2008	SORTIES	Electromenager	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	6
2008	SORTIES	Autres Boisson Alcoolisees	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	6
2008	SORTIES	Huiles et Graisses Lubrifiantes	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	5
2008	SORTIES	Literie(matelas,sommier)	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	5
2008	SORTIES	Bieres	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	5
2008	SORTIES	Lait uht	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	5
2008	SORTIES	Platre	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	5
2008	SORTIES	Bateaux, yacht, vedette	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	5
2008	SORTIES	Peaux et Pelleteries Brutes	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	5
2008	SORTIES	Fourniture, materiel pour restaurant	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	5
2008	SORTIES	Literie(matelas,sommier)	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	4
2008	SORTIES	Fleurs et plantes	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	4
2008	SORTIES	Pierres Calcaires pour l'Industrie	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	4
2008	SORTIES	Autres Boisson Non Alcoolisees	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	3
2008	SORTIES	Camions poids total a vide inf 5T	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	3
2008	SORTIES	Imprimeries	Marchandises diverses conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	3
2008	SORTIES	Glucose, Dextrose, Autres Sucres, Confiserie	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	3
2008	SORTIES	Produits Colorants	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	SORTIES	The, Mat , Epices	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	SORTIES	Autres Legumes Secs	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	SORTIES	Autocar de Tourisme	Marchandises diverses non conteneuris&eacute;es	Pointe &agrave; Pitre	2

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	SORTIES	Bouteilles de gaz vides	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	SORTIES	Gaz Naturel Liquide	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	SORTIES	Articles hygieniques	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	SORTIES	Riz	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	SORTIES	Autres Poissons Sales ou Fumes	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	2
2008	SORTIES	Cosmetiques	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Verrerie, Poterie, Ceramiques	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Champagne	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Materiel de construction	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Produits Entretien et Savons	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Chaux	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Marchandises Diverses (NDA)	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Paille, Foin, Balle de Cerales, Fourrages	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Preparations et Conserves de Fruits	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Cables	Marchandises diverses conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Fils, Files Tissus, Articles Textiles et Produits Connexes	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Materiel HIFI	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Lait Frais et Creme Fraiche	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Remorques ou Semi Charges, un poids a vide inf 5t	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Autres Produits a base de cereales	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Volaille congele	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Bougies	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Acier Brut	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1
2008	SORTIES	Charpentes	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe &agrave; Pitre	1

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	SORTIES	Charcuterie	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe a Pitre	1
2008	SORTIES	Articles de sport	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe a Pitre	1
2008	SORTIES	Viande Fraiche, Refrigeree ou Congelee	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe a Pitre	1
2008	SORTIES	Marbre	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe a Pitre	1
2008	SORTIES	Autres Fruits Frais	Marchandises diverses non conteneurisees	Pointe a Pitre	1
	<b>SORTIES</b>			<b>Somme :</b>	<b>39550</b>
				<b>Somme :</b>	<b>51507</b>

Annee	Sens de navigation	NST4	Type de fret	Site Portuaire	Tonnage net
2008	ENTREES	Fil de Fer ou Acier	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	19516
2008	ENTREES	Traverses en Bois, Bois Equarris ou Scies	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	16016
2008	ENTREES	Bois Contreplaque	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	4492
2008	ENTREES	Platre	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	4418
2008	ENTREES	Bobines metalliques	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	3471
2008	ENTREES	Papiers, Cartons Bruts	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	2100
2008	ENTREES	Articles Manufactures en Papier et Carton	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	586
2008	ENTREES	Bateaux, yacht, vedette	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	378
2008	ENTREES	Articles Manufactures NDA	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	323
2008	ENTREES	Charpentes	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	244
2008	ENTREES	Tubes, Tuyaux et Accessoires de Tuyauteries	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	139
2008	ENTREES	Fleurs et plantes	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	76
2008	ENTREES	Quincaillerie et outillage divers	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	25
2008	ENTREES	Materiel de construction	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	8
2008	ENTREES	Camions et Autobus	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	8
2008	ENTREES	Remorques ou Semi Charges, un poids a vide sup ou egale 5t	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	7
2008	ENTREES	Verre	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	4
2008	ENTREES	Vehicules Automobiles de Tourisme	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	1
2008	ENTREES	Pieces detaches auto et autres pieces	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	1
2008	ENTREES	Cafe	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	0
2008	ENTREES	Articles de Voyages, Vetements, Bonneterie, Chaussures	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	0
2008	ENTREES	Autres Articles Manufactures en Bois et Liege Sauf Meubles	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	0
2008	ENTREES	Barres Lamines et Profiles a Froid ou Forges	Marchandises diverses non conteneurisees	Basse Terre	0
	<b>ENTREES</b>			<b>Somme :</b>	<b>51812</b>

2008	SORTIES	Bateaux, yacht, vedette	Marchandises diverses non conteneurisées	Basse Terre	22
2008		Farine	Marchandises diverses non conteneurisées	Basse Terre	25
2008		Fil de Fer ou Acier	Marchandises diverses non conteneurisées	Basse Terre	343
2008		Sel Brut ou Raffiné	Marchandises diverses non conteneurisées	Basse Terre	2
2008		Sons et Issues, Autres Nourritures Pour Animaux	Marchandises diverses non conteneurisées	Basse Terre	152
	<b>SORTIES</b>			<b>Somme :</b>	<b>544</b>
				<b>Somme :</b>	<b>52356</b>

### **ANNEXE 3 - ENQUETE SUR LES TRANSPORTS INTER-ILES DE PERSONNES GUADELOUPE**

#### **Objectif général de l'enquête – Identification et analyse :**

- des besoins différenciés actuels et futurs des déplacements de porte à porte des personnes résidant dans l'archipel ;
- des diverses demandes de déplacements touristiques pouvant également requérir des acheminements de porte à porte.

#### **Objectifs spécifiques**

- Typologie des déplacements, classés par motif (travail, santé, procédures administratives, loisirs, éducation/formation, tourisme...), en classant les passagers selon la fréquence de leurs déplacements (quotidienne, hebdomadaire, mensuelle ...)
- Critères de choix du mode de transport : facilités A/R, contraintes horaires associées (Ex : connexion avec un vol longue distance), confort, prix...
- Modes d'acheminement successifs et / ou préalables au transport maritime ou aérien (Exemple : route – mer – route).

#### **Périmètre**

Inter et intra-îles Basse-Terre, Grande-Terre, La Désirade, Marie-Galante, Les Saintes.

Les déplacements en zone urbaine ou inter-urbaine de grande proximité (Agglo. de PAP) ne sont pas pris en compte.

#### **Résultats attendus de l'enquête**

- ÿ Répartition horaire,
- ÿ Motifs de déplacements,
- ÿ Origines premières et destinations finales,
- ÿ Moyens de pré et post acheminement (véhicule personnel, taxis, bus et accompagnement par un tiers...),
- ÿ Appréciations sur la qualité de service et les raisons de leur choix modal,
- ÿ Attentes d'amélioration : connexion, fréquence, qualité...

Note : Un accent particulier sera mis dans les questionnaires d'enquête sur les voyages quotidiens ou très fréquents pour des motifs de travail, de scolarité, santé... d'une part, et sur les touristes d'autre part, afin de mieux connaître leurs besoins spécifiques.

## **Orientations méthodologiques**

- préparation des questionnaires par les étudiants et leur encadrement, échange et validation par le donneur d'ordre ;
- prise en compte des jours et heurs d'enquête et / ou de déplacement des usagers ;
- échantillonnage représentatif en nombre et lieux d'enquête.

## **Réalisation de l'enquête**

Les enquêtes ont été réalisées au Mois de Mars par les étudiants de l'IUT management de Saint Claude. Les Jeudi et Dimanche à bord des vedettes des Cies maritimes SAUMADE (pour La Désirade), DEHER (pour Les Saintes) et l'EXPRESS DES ILES (pour Marie Galante) Seuls les itinéraires les plus fréquentés ont été enquêtés ( St François- Désirade, Trois Rivières Terre de Haut et PAP – Grand Bourg) Les horaires d'enquête ont été les premiers voyages du matin et le dernier du soir sur chacun des itinéraires à partir des ports de la Guadeloupe continentale. Cela permettait d'interroger le soir les passagers qui avaient fait le trajet inverse le matin.

En raison de la période troublée durant laquelle l'enquête a été réalisée, la population interrogée minimise les passagers touristes mais cela a permis d'approfondir préoccupation des résidents dans leurs vœux d'amélioration des services ;ces dernières. Auraient été « noyées » dans d'autres préoccupations si les touristes avaient été majoritaires dans les réponses au questionnaire.

Le texte du questionnaire qui a servi de base à l'enquête est joint.

---

## Enquête inter-îles

Mars 2009

Nom du bateau :

Heure de départ :

Heure d'arrivée :

Aller

Retour

### Destination

1. Quel itinéraire empruntez-vous ?

- 1. Saint-François/Dés lade
- 2. Pointe-à-Pitre/Maro-Galante
- 3. Trois-Îsles/Les Saintes
- 4. Ne se prononce pas

### Motivations

2. Dans quel cadre s'inscrit votre voyage ?

- 1. Travail/Affaires
- 2. Visite familiale
- 3. Raison de santé
- 4. Tourisme/Loisir
- 5. Autres
- 6. Ne se prononce pas

3. Voyagez-vous :

- 1. Seul
- 2. En groupe
- 3. En famille
- 4. Accompagné d'enfants < 12ans
- 5. Autres
- 6. Ne se prononce pas

4. Si vous êtes accompagné d'enfants, combien sont-ils ?

5. Indiquez votre fréquence de voyage :

- 1. Moins de 2 fois par semaine
- 2. 3 à 5 fois par semaine
- 3. plus de 5 fois par semaine
- 4. ne se prononce pas

6. Quand souhaiteriez vous une rotation supplémentaire ?

- 1. Matin
- 2. Après-midi
- 3. Soir
- 4. Ne se prononce pas

7. Indiquez la durée de votre séjour :

- 1. 1 jour
- 2. 2 jours
- 3. Entre 2 et 7 jours
- 4. > à 7 jours
- 5. Ne se prononce pas

### Tarif et paiement

8. De quel tarif avez-vous bénéficié ?

- 1. Tarif normal
- 2. Tarif résident
- 3. Tarif étudiant
- 4. Carte d'abonné
- 5. Tarif compris dans un forfait tourisme
- 6. Tarif promotionnel
- 7. Ne se prononce pas

### Transport

9. Quel mode de transport avez-vous utilisé pour vous rendre à ce embarcadere ?

- 1. Voiture
- 2. Bus
- 3. Taxi
- 4. Accompagnement par un tiers
- 5. Autres.....
- 6. Ne se prononce pas

### Satisfaction

10. Cochez les trois services, parmi cette liste, qui vous apportent le plus de satisfaction :

- 1. Temps total du trajet
- 2. Fréquence des voyages
- 3. Confort
- 4. Horaire
- 5. Prise en charge des bagages
- 6. Ponctualité
- 7. Régularité

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).*

### Améliorations

11. Parmi cette liste, quels sont les trois services dans lesquels vous souhaiteriez avoir une amélioration?

- 1. Plus de confort
- 2. système de rangement de bagages
- 3. Tarif adapté aux tranches d'âges
- 4. Services de restauration
- 5. Autres
- 6. Ne se prononce pas

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).*

### Fiche signalétique

12. Indiquez votre sexe:

- 1. Homme
- 2. Femme
- 3. Ne se prononce pas

13. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous?

- 1. 18-25 ans
- 2. 26-40 ans
- 3. 41-60 ans
- 4. Plus de 60 ans
- 5. Ne se prononce pas

14. A quelle catégorie socio-professionnelle appartenez-vous?

- 1. Sans profession
- 2. Agriculteur exploitant
- 3. Ouvrier
- 4. Agent de maîtrise
- 5. Cadre d'entreprise industrielle ou commerciale
- 6. Fonctionnaire catégorie A et au-dessus ou assimilés
- 7. Autres fonctionnaires
- 8. Profession libérale (Avocat, médecin)
- 9. Commerçant
- 10. Etudiant/lycéen
- 11. Dirigeants de société
- 12. Autres
- 13. Ne se prononce pas

15. Précisez le code postal de votre commune de résidence:

ANNEXE 4 - TABLEAU CALCULS DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

ESTIMATION DES ENERGIES CONSOMMEES PAR LIGNE (KW/H)  
Vedettes à passagers

Base hebdomadaire

Origines	Destination	Fréquence hebdo.	Temps en mer (h)	Puissance navires (Kw)	Energie consommée (Kw / h)	Répartition / île
St François	Désirade	27	20	1 815	36 754	
Désirade	St François	27	20	1 815	36 754	<b>73 508</b>
						<b>10%</b>
PAP	Terre de Haut	6	6	1 500	9 000	
Terre de Haut	PAP	6	6	1 500	9 000	
3 Rivières	Terre de Haut	1	14	2 120	14 840	
Terre de Haut	3 rivières	1	14	2 120	14 840	
3 Rivières	Terre de Haut	2	28	632	8 848	
Terre de Haut	3 rivières	2	28	632	8 848	
Basse Terre	Terre de Haut	12	6	3 942	23 652	
Terre de Haut	Basse Terre	10	5	3 942	19 710	
St François	Terre de Haut	2	3,5	1 815	6 353	
Terre de Haut	St François	2	3,5	1 815	6 353	
Terre de Bas	Terre de Haut	63	18,9	250	4 725	
Terre de Haut	Terre de Bas	63	18,9	250	4 725	<b>130 893</b>
						<b>18%</b>
PAP	Marie Galante	32	32	7 916	253 312	
Marie Galante	PAP	32	32	7 916	253 312	
St François	Marie Galante	6	6	1 815	10 890	
Marie Galante	St François	6	6	1 815	10 890	<b>528 404</b>
						<b>72%</b>
<b>TOTAL ARCHIPEL</b>						<b>732 805</b>

**ESTIMATION DES ENERGIES CONSOMMEES PAR LIGNE (KW/H)  
Rouliers marchandises**

**Base hebdomadaire**

Origines	Destination	Fréquence hebdo.	Temps en mer (h)	Puissance navires (Kw)	Energie consommée (Kw / h)	Répartition / île
PAP	Désirade	1	2,5	590	1 475	
Désirade	PAP	1	2,5	590	1 475	<b>2 950</b>
						<i>14%</i>
PAP	Terre de HT	2	4,0	590	2 360	
Terre de HT	PAP	2	4,0	590	2 360	<b>4 720</b>
						<i>22%</i>
PAP	Marie Galante	5	10,0	590	5 900	
Marie Galante	PAP	5	10,0	590	5 900	<b>11 800</b>
						<i>55%</i>
Les Saintes	Basse Terre	2	4,0	270	1 080	
Basse Terre	Les Saintes	2	4,0	270	1 080	<b>2 160</b>
						<i>10%</i>
<b>TOTAL ARCHIPEL</b>					<b>21 630</b>	

EVALUATION DES REJETS DANS L'ATMOSPHERE  
 VEETTES A PASSAGERS      **hypothèse maximale**  
**base une semaine**

LIGNE	ENERGIE CONSOMMEE KW,H	ENERGIE EFF CONSOMMEE KW,H	REJETS DANS L'ATMOSPHERE						
			CO2 Kg	Nox Kg	CO Kg	COV Kg	SO2 Kg	PARTICULES Kg	METAUX Kg
COEFFICIENTS max en grammes	1	0,8	645	15	1,6	0,1	5,5	0,5	0,025
<i>min en grammes</i>			300	8	0,8	0,1	5,5	0,3	0,025
DESIRADE/ST,FRANCOIS	73 508	58 806	47 412,34	1 102,61	117,61	7,35	404,29	36,75	1,84
<b>TOTAL DESIRADE</b>	<b>73 508</b>	<b>58 806</b>	<b>47 412,34</b>	<b>1 102,61</b>	<b>117,61</b>	<b>7,35</b>	<b>404,29</b>	<b>36,75</b>	<b>1,84</b>
PAP / TERRE DE HAUT	18 000	14 400	11 610,00	270,00	28,80	1,80	99,00	9,00	0,45
ST FRCOIS / TERRE DE HAUT	12 705	10 164	8 194,73	190,58	20,33	1,27	69,88	6,35	0,32
3 RIVIERES/TERRE DE HAUT	47 376	37 901	30 557,52	710,64	75,80	4,74	260,57	23,69	1,18
BASSE TERRE/TERRE DE HT	43 362	34 690	27 968,49	650,43	69,38	4,34	238,49	21,68	1,08
TERRE DE BAS/TERRE DE HT	9 450	7 560	6 095,25	141,75	15,12	0,95	51,98	4,73	0,24
<b>TOTAL LES SAINTES</b>	<b>130 893</b>	<b>104 714</b>	<b>84 425,99</b>	<b>1 963,40</b>	<b>209,43</b>	<b>13,09</b>	<b>719,91</b>	<b>65,45</b>	<b>3,27</b>
PAP / MARIE GALANTE	506 624	405 299	326 772,48	7 599,36	810,60	50,66	2 786,43	253,31	12,67
ST FRCOIS / MARIE GALANTE	21 780	17 424	14 048,10	326,70	34,85	2,18	119,79	10,89	0,54
<b>TOTAL MARIE GALANTE</b>	<b>528 404</b>	<b>422 723</b>	<b>340 820,58</b>	<b>7 926,06</b>	<b>845,45</b>	<b>52,84</b>	<b>2 906,22</b>	<b>264,20</b>	<b>13,21</b>
<b>TOTAL ARCHIPEL</b>	<b>732 805</b>	<b>586 244</b>	<b>472 658,90</b>	<b>10 992,07</b>	<b>1 172,49</b>	<b>73,28</b>	<b>4 030,42</b>	<b>366,40</b>	<b>18,32</b>

EVALUATION DES REJETS DANS L'ATMOSPHERE  
 ROULIERS MARCHANDISES **hypothèse maximale**  
 base une semaine

LIGNE	ENERGIE CONSOMMEE KW,H	ENERGIE EFF CONSOMMEE KW,H	REJETS DANS L'ATMOSPHERE						
			CO2 Kg	Nox Kg	CO Kg	COV Kg	SO2 Kg	PARTICULES Kg	METAUX Kg
COEFFICIENTS max en grammes	1	0,8	645	15	1,6	0,1	5,5	0,5	0,025
<i>min en grammes</i>			300	8	0,8	0,1	5,5	0,3	0,025
DESIRADE / PAP	2 950	<b>2 360</b>	1 902,75	44,25	4,72	0,30	16,23	1,48	0,07
<b>TOTAL DESIRADE</b>	<b>2 950</b>	<b>2 360,00</b>	<b>1 902,75</b>	<b>44,25</b>	<b>4,72</b>	<b>0,30</b>	<b>16,23</b>	<b>1,48</b>	<b>0,07</b>
LES SAINTES / PAP	4 720	3 776	3 044,40	70,80	7,55	0,47	25,96	2,36	0,12
LES SAINTES / BASSE TERRE	2 160	1 728	1 393,20	32,40	3,46	0,22	11,88	1,08	0,05
<b>TOTAL LES SAINTES</b>	<b>6 880</b>	<b>5 504</b>	<b>4 437,60</b>	<b>103,20</b>	<b>11,01</b>	<b>0,69</b>	<b>37,84</b>	<b>3,44</b>	<b>0,17</b>
FOLLE ANSE / PAP	11 800	9 440	7 611,00	177,00	18,88	1,18	64,90	5,90	0,30
<b>TOTAL MARIE GALANTE</b>	<b>11 800</b>	<b>9 440</b>	<b>16 486,20</b>	<b>383,40</b>	<b>40,90</b>	<b>2,56</b>	<b>140,58</b>	<b>12,78</b>	<b>0,64</b>
<b>TOTAL ARCHIPEL</b>	<b>21 630</b>	<b>17 304</b>	<b>22 826,55</b>	<b>530,85</b>	<b>56,62</b>	<b>3,54</b>	<b>194,65</b>	<b>17,70</b>	<b>0,88</b>

**VALORISATION DE L'IMPACT DES REJETS DANS L'ATMOSPHERE**

sur une année

TOTAL EMISSIONS VEETTES PASSAGERS (EN KG)		24 578 263	571 588	60 969	3 811	209 582	19 053	953
VALEUR UNITAIRE EMISSION EN €/TONNE		2,4	4,02	3,09	1,12	11,24	302,7	
<b>MONTANT DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL EN EUROS</b>		<b>58 988</b>	<b>2 297,78</b>	<b>188,40</b>	<b>4,27</b>	<b>2 355,70</b>	<b>5 767,32</b>	<b>-</b>
TOTAL EMISSIONS ROULIERS MARCHANDISES (EN KG)		1 186 981	27 604	2 944	184	10 122	920	46
VALEUR UNITAIRE EMISSION EN €/TONNE		2,4	4,02	3,09	1,12	11,24	302,7	
<b>MONTANT DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL EN EUROS</b>		<b>2 849</b>	<b>111</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>114</b>	<b>279</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL TOUS TRANSPORTS (EN EUROS)</b>		<b>61 837</b>	<b>2 409</b>	<b>197</b>	<b>4</b>	<b>2 469</b>	<b>6 046</b>	<b>-</b>

**TOTAL = 72 963 EUROS**

dont passagers: 69 601 95%  
 marchandises 3 361 5%

EVALUATION DES  
REJETS DANS  
L'ATMOSPHERE  
VEGETES A  
PASSAGERS

hypothèse minimale

base une semaine

LIGNE	ENERGIE CONSOMMEE KW,H	ENERGIE EFF CONSOMMEE KW,H	REJETS DANS L'ATMOSPHERE						
			CO2 Kg	Nox Kg	CO Kg	COV Kg	SO2 Kg	PARTICULES Kg	METAUX Kg
COEFFICIENTS max en grammes	1	0,8	645	15	1,6	0,1	5,5	0,5	0,025
<i>min en grammes</i>			300	8	0,8	0,1	5,5	0,3	0,025
DESIRADE/ST,FRANCOIS	73 508	58 806	22 052,25	588,06	58,81	7,35	404,29	22,05	1,84
<b>TOTAL DESIRADE</b>	<b>73 508</b>	<b>58 806</b>	<b>22 052,25</b>	<b>588,06</b>	<b>58,81</b>	<b>7,35</b>	<b>404,29</b>	<b>22,05</b>	<b>1,84</b>
PAP / TERRE DE HAUT	18 000	14 400	5 400,00	144,00	14,40	1,80	99,00	5,40	0,45
ST FRCOIS / TERRE DE HAUT	12 705	10 164	3 811,50	101,64	10,16	1,27	69,88	3,81	0,32
3 RIVIERES/TERRE DE HAUT	47 376	37 901	14 212,80	379,01	37,90	4,74	260,57	14,21	1,18
BASSE TERRE/TERRE DE HT	43 362	34 690	13 008,60	346,90	34,69	4,34	238,49	13,01	1,08
TERRE DE BAS/TERRE DE HT	9 450	7 560	2 835,00	75,60	7,56	0,95	51,98	2,84	0,24
<b>TOTAL LES SAINTES</b>	<b>130 893</b>	<b>104 714</b>	<b>39 267,90</b>	<b>1 047,14</b>	<b>104,71</b>	<b>13,09</b>	<b>719,91</b>	<b>39,27</b>	<b>3,27</b>
PAP / MARIE GALANTE	506 624	405 299	151 987,20	4 052,99	405,30	50,66	2 786,43	151,99	12,67
ST FRCOIS / MARIE GALANTE	21 780	17 424	6 534,00	174,24	17,42	2,18	119,79	6,53	0,54
<b>TOTAL MARIE GALANTE</b>	<b>528 404</b>	<b>422 723</b>	<b>158 521,20</b>	<b>4 227,23</b>	<b>422,72</b>	<b>52,84</b>	<b>2 906,22</b>	<b>158,52</b>	<b>13,21</b>
<b>TOTAL ARCHIPEL</b>	<b>732 805</b>	<b>586 244</b>	<b>219 841,35</b>	<b>5 862,44</b>	<b>586,24</b>	<b>73,28</b>	<b>4 030,42</b>	<b>219,84</b>	<b>18,32</b>

EVALUATION  
DES REJETS  
DANS  
L'ATMOSPHERE  
ROULIERS  
MARCHANDISES *hypothèse minimale*  
base une  
semaine

LIGNE	ENERGIE CONSOMMEE KW,H	ENERGIE EFF CONSOMMEE KW,H	REJETS DANS L'ATMOSPHERE						
			CO2 Kg	Nox Kg	CO Kg	COV Kg	SO2 Kg	PARTICULES Kg	METAUX Kg
COEFFICIENTS max en grammes	1	0,8	645	15	1,6	0,1	5,5	0,5	0,025
<i>min</i> en grammes			300	8	0,8	0,1	5,5	0,3	0,025
DESIRADE / PAP	2 950	<b>2 360</b>	885,00	23,60	2,36	0,30	16,23	0,89	0,07
<b>TOTAL DESIRADE</b>	<b>2 950</b>	<b>2 360,00</b>	<b>885,00</b>	<b>23,60</b>	<b>2,36</b>	<b>0,30</b>	<b>16,23</b>	<b>0,89</b>	<b>0,07</b>
LES SAINTES / PAP	4 720	3 776	1 416,00	37,76	3,78	0,47	25,96	1,42	0,12
LES SAINTES / BASSE TERRE	2 160	1 728	648,00	17,28	1,73	0,22	11,88	0,65	0,05
<b>TOTAL LES SAINTES</b>	<b>6 880</b>	<b>5 504</b>	<b>2 064,00</b>	<b>55,04</b>	<b>5,50</b>	<b>0,69</b>	<b>37,84</b>	<b>2,06</b>	<b>0,17</b>
FOLLE ANSE / PAP	11 800	9 440	3 540,00	94,40	9,44	1,18	64,90	3,54	0,30
<b>TOTAL MARIE GALANTE</b>	<b>11 800</b>	<b>9 440</b>	<b>7 668,00</b>	<b>204,48</b>	<b>20,45</b>	<b>2,56</b>	<b>140,58</b>	<b>7,67</b>	<b>0,64</b>
<b>TOTAL ARCHIPEL</b>	<b>21 630</b>	<b>17 304</b>	<b>10 617</b>	<b>283</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>195</b>	<b>11</b>	<b>1</b>

**VALORISATION DE L'IMPACT DES  
REJETS DANS L'ATMOSPHERE**

sur une année

TOTAL EMISSIONS VEETTES PASSAGERS (EN KG)			11 431 750	304 847	30 485	3 811	209 582	11 432	953
VALEUR UNITAIRE EMISSION EN €/TONNE			2,4	4,02	3,09	1,12	11,24	302,7	
<b>MONTANT DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL EN EUROS</b>			<b>27 436</b>	<b>1 225,48</b>	<b>94,20</b>	<b>4,27</b>	<b>2 355,70</b>	<b>3 460,39</b>	<b>-</b>
TOTAL EMISSIONS ROULIERS MARCHANDISES (EN KG)			552 084	14 722	1 472	184	10 122	552	46
VALEUR UNITAIRE EMISSION EN €/TONNE			2,4	4,02	3,09	1,12	11,24	302,7	
<b>MONTANT DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL EN EUROS</b>			<b>1 325</b>	<b>59</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>114</b>	<b>167</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL TOUS TRANSPORTS (EN EUROS)</b>			<b>28 761</b>	<b>1 285</b>	<b>99</b>	<b>4</b>	<b>2 469</b>	<b>3 628</b>	<b>-</b>

**TOTAL = 36 246 EUROS**

dont passagers: 34 576 95%  
marchandises 1 670 5%

## ANNEXE 5 - TEXTE REGLEMENTAIRE

### **Article 76** *(Non modifié)*

Le titre V du livre I<sup>er</sup> du code des ports maritimes est complété par un chapitre VI ainsi rédigé :

#### « CHAPITRE VI

#### « *Dispositions tendant à assurer l'adoption, dans les ports maritimes décentralisés, de plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison*

« *Art. L. 156-1.* - Le représentant de l'État dans le département adresse une mise en demeure à la collectivité territoriale ou au groupement compétent qui n'a pas élaboré et adopté, pour chacun des ports maritimes relevant de sa compétence, un plan de réception et de traitement des déchets des navires et des résidus de cargaison.

« Lorsque cette mise en demeure est restée infructueuse pendant un délai d'un an, le représentant de l'État peut constater par arrêté la carence de cette collectivité territoriale ou groupement compétent.

« *Art. L. 156-2.* - Lorsqu'il constate la carence en application des dispositions de l'article L. 156-1, le représentant de l'État dans le département arrête le montant d'un prélèvement sur les ressources fiscales de la collectivité territoriale ou groupement compétent, en tenant compte, le cas échéant, des difficultés rencontrées par la collectivité territoriale ou le groupement compétent.

« Le prélèvement est effectué mensuellement jusqu'à la communication du plan adopté.

« Il ne peut excéder, sur une période d'un an, la somme de 1 000 € multipliée par le nombre d'anneaux ou de postes à quai dans le port.

« Le produit de la taxe foncière sur les propriétés bâties, de la taxe foncière sur les propriétés non bâties, de la taxe d'habitation et de la taxe professionnelle inscrit à la section de fonctionnement du budget de la collectivité territoriale ou du groupement compétent est diminué du montant du prélèvement. Celui-ci est imputé sur les attributions mentionnées au premier alinéa de l'article L. 2332-2 du code général des collectivités territoriales. Lorsque l'autorité portuaire est un syndicat mixte, le montant du prélèvement constitue une dépense obligatoire.

« La somme correspondant au prélèvement est consignée entre les mains du comptable public, dans les conditions fixées à l'article L. 216-1 du code de l'environnement, jusqu'à l'adoption définitive du plan de réception et de traitement des déchets, dans le délai fixé par le représentant de l'État dans le département. Si le plan n'est pas adopté dans ce délai, la somme est définitivement acquise à l'État qui se substitue à la collectivité territoriale ou au groupement compétent défaillant pour l'élaboration et l'adoption du plan de réception et de traitement des déchets. »

**DEUXIEME PARTIE**

**LE TRANSPORT AERIEN**  
**ETUDE DIAGNOSTIC**

## **DEUXIEME PARTIE : LE TRANSPORT AERIEN**

### **CHAPITRE 1 - ETUDE DIAGNOSTIC**

#### **1. SOMMAIRE**

Ce rapport est consacré au volet aérien de l'étude confiée à Copétrans par la DDE et l'ADEME du département de la Guadeloupe sur le thème du transport interinsulaire. Il représente la synthèse des observations, analyses et propositions de l'expert aéronautique de l'équipe de consultants qui ont étudié in vivo ce secteur essentiel de la vie économique et sociale du département.

Le chapitre 1 décrit le contexte dans lequel évolue le transport aérien interinsulaire, très fortement contraint par la concurrence lourde du secteur maritime et une concurrence plus discrète mais quasi insupportable d'un secteur informel dynamique et fortement marqué par une incontournable influence américaine.

Le chapitre 2 analyse la demande, de transport, bien sûr, mais aussi d'activités de loisirs qui contribuent à la qualité de vie des guadeloupéens et des touristes ou résidents occasionnels et donc à l'image touristique du département. Une approche de la demande potentielle de transport aérien est présentée dans ce chapitre.

Le chapitre 3 présente l'offre de transport aérien et analyse les moyens des professionnels et ... des privés ainsi que les outils aéroportuaires à leur disposition. Des fiches détaillées concernant chaque aéroport figurent en annexe. Le traitement – taxes et redevances - du petit transport est analysé ici et son poids relatif dans le coût du siège x Km apparaît exorbitant.

Le chapitre 4 expose l'insuffisante organisation du secteur et sa non-réponse aux attentes des usagers en termes de continuité territoriale avec les conséquences économiques et sociales qui en découlent. Il propose plusieurs pistes de réflexion et des politiques susceptibles de résoudre les problèmes rencontrés et de revivifier ce secteur, en particulier en favorisant l'exercice d'activités liées à l'aérien ou à l'aéroport.

Le chapitre 5 présente et détaille des propositions de promotion d'activités en synergie avec l'activité aéroportuaire susceptibles d'améliorer la situation économique des aéroports des trois îles du sud et, partant, de diminuer l'effort budgétaire consenti par le Département.

Le chapitre 6 reprend les conclusions partielles énoncées dans le corps de l'étude et résume les recommandations faites par le consultant. Des fiches récapitulatives des principaux sujets abordés figurent en annexe.

## **2. CONTEXTE – OBJECTIFS DE L'ETUDE**

### **2.1. AVERTISSEMENT**

Cette partie du rapport a été préparée à l'issue des phases de diagnostic puis de propositions concernant le transport aérien interinsulaire, propositions validées par le Comité de Pilotage du 23 juin 2009. Tous les aspects du secteur ont été étudiés. L'impact sur l'environnement, en particulier, a été abordé conformément aux termes de référence de l'étude et les conséquences des dits scénarios d'exploitation constitueront des paramètres significatifs de décision pour les autorités.

Le consultant a pu rencontrer et/ou s'entretenir avec les présidents, directeurs généraux ou représentants des compagnies aériennes françaises exploitant en Guadeloupe, avec les fonctionnaires responsables de la Région et du Département, avec le directeur du Comité du Tourisme et avec les cadres en charge de l'étude au sein de la DDE et de l'ADEME. Il a eu des entretiens avec le Directeur départemental de la jeunesse et des sports, avec un cadre supérieur du Rectorat et les deux proviseurs des lycées de Providence-Abymes et de Marie Galante, une séance de travail avec le Maire de la Désirade et une autre avec le directeur de la CCMG. Il a eu l'occasion de s'entretenir avec quelques passagers des lignes maritimes Saint François/Désirade et Pointe à Pitre/Grand Bourg qui ne constituent évidemment pas un échantillon représentatif.

Le niveau d'activité du transport aérien interinsulaire est aujourd'hui si faible qu'une étude de son impact environnemental et une comparaison avec le transport maritime serait dénuée de sens. De plus le transport aérien n'entre pas, pour le moment, dans le cadre des dispositions du Protocole de Kyoto, ce qui explique sans doute la grande discrétion dont font preuve les motoristes quant aux effluents gazeux. En revanche, en fonction des scénarios que le consultant aura à développer, l'impact de ce mode sera étudié au vu de la nouvelle organisation du secteur, du développement prévisible du trafic et des types de machines qui seront mis en ligne (vols de milieu de journée). Voir fiche en annexe.

### **2.2. CONTEXTE. LE TRANSPORT INTERINSULAIRE**

Le département de la Guadeloupe est divisé entre la Guadeloupe "continentale", elle-même s'appuyant sur la Grande-Terre et la Basse-Terre, et les trois "Dépendances" du sud: l'archipel des Saintes, Marie Galante et Désirade auxquelles il convient d'ajouter de nombreux îlets inhabités.

Les superficies et populations (valeurs approchées) sont les suivantes:

	<b>Superficie Km<sup>2</sup></b>	<b>Population</b>	<b>Densité Hab. /Km<sup>2</sup></b>
Grande Terre	586	200.000	337
Basse Terre	848	190.000	220
Terre de Haut	5,2	1.840	352
Terre de Bas	7,6	1.050	136
Marie Galante	158	12.000	76
Désirade	21	1.600	74

La densité de la population en métropole est de l'ordre de 100 Ha/Km<sup>2</sup>.

Si la densité et la qualité du réseau routier (suppression du goulot d'étranglement du pont de la Gabarre, petit réseau autoroutier, nombreuses 2 x 2 voies et 1 x 3 voies) se sont considérablement améliorées depuis une quinzaine d'années sur la Grande Terre et la Basse Terre, rendant la circulation interurbaine rapide et (presque) sûre, la circulation intra urbaine ressortit souvent, entre 07:00 et 19:00H, au cauchemar – les coûts social et environnemental de la circulation intra-urbaine mériteraient d'être évalués afin d'accélérer la prise de conscience collective et les nécessaires révisions de la politique de transports qui s'ensuivront ; le réseau routier des dépendances est, par contre, assez sommaire et cela participe, au moins aux yeux du touriste de passage, du charme de ces îles et de leurs spécificités économiques et sociologiques. Sans doute pas aux yeux du résident permanent...

La desserte maritime des dépendances, tout à fait prépondérante aujourd'hui (trafic passagers 25 fois supérieur à celui de l'aérien, secteurs formel et informel réunis), présente des caractéristiques, développées par ailleurs dans le rapport qui lui est consacré, très critiquables en termes d'organisation du secteur, d'inorganisation et de non régulation de la concurrence induisant des conséquences économiques et sociales dommageables pour le département : dégradation partielle de la qualité et de la distribution de l'offre dans le temps, inadéquation de l'offre à la demande, gaspillages et surcoûts tarifaires, etc.

Ceci est probablement et en partie lié au transfert massif de près de 300.000 passagers de l'aérien vers le maritime au début des années 80 qui a brutalement aiguisé des appétits incontrôlés : la mise en ligne de bateaux modernes et rapides, hydrofoils puis catamarans, a, en effet, "siphonné" les lignes de Marie Galante (max. 280.000 passagers en 1976) et des autres dépendances du sud, grâce au confort nouveau et à la rapidité de la liaison offerts par les moyens maritimes. Ce reflux de la clientèle a contraint Air Guadeloupe, création du Département au début des années 70, à se restructurer et à se spécialiser sur des avions plus importants (ATR 42 et 72 puis Canadian Regional Jets) sur des lignes à plus fort potentiel du réseau régional (potentiel maintenu malgré les tentatives de liaison ferry sur la Martinique, par exemple), vers le sud (Martinique et Guyane) et le nord (Antigua, St Martin, San Juan etc.). Quant aux autres petits transporteurs aériens, ils ont peu à peu disparu ou se sont reconvertis dans des activités d'école de pilotage, de location d'avion dans des conditions parfois discutables, de travail aérien etc.

L'activité aérienne **régulière, commerciale et licite**, sur les trois aérodromes des îles du sud est aujourd'hui très faible, ne concerne qu'une toute petite partie du trafic passagers, pas du tout le fret, et s'exécute dans des conditions économiques difficiles pour l'unique transporteur et ... pour ses passagers. Le programme d'été 2009 prévoit quatre liaisons hebdomadaires sur Marie Galante (A/R depuis PTP 164€), trois sur Terre de Haut (A/R 152€) et 0 sur Désirade. Les vols sont opérés par la petite compagnie Tropic Airlines, sous numéro de vol Air Caraïbes, au profit de touristes venus d'Europe ou de passagers guadeloupéens et s'apparentent plus à des produits d'appel pour nombre d'entre eux ("pour 1€ de plus, allez passer une journée à Marie Galante ou aux Saintes"... ) qu'à une forme de transport répondant à une réelle demande sociale, familiale ou économique.

Par ailleurs une caractéristique originale et récurrente de l'aviation légère en Guadeloupe et, plus généralement, aux Antilles-Guyane françaises, réside dans sa relation parfois tumultueuse et, plus souvent, discrètement conflictuelle avec la réglementation et l'administration de l'aviation civile aggravée par son environnement et son "imprégnation" US qui entretiennent ses pratiquants dans l'idée qu'ils ne sont ni compris ni aidés par la DGAC et qu'il est donc normal qu'ils se "défendent" et s'organisent pour pratiquer leur activité (au détriment des transporteurs réguliers qui travaillent dans un environnement réglementaire et donc économique très différent).

C'est ainsi, par exemple, que 19 petites compagnies<sup>1</sup> de 7 nationalités différentes exploitent, en vol non régulier mais très officiellement autorisé, depuis les USA jusqu'à Antigua 30 avions (dont plus des 2/3 sous immatriculation US) de moins de 10 sièges passagers (sauf un DHC6 de 19 sièges), mono- ou bi- moteurs ou turbopropulseurs avec des fréquences s'étageant de illimité ou 20 vols/jour jusqu'à 1 vol/jour. Il s'agit d'une clientèle touristique, pas très nombreuse mais à forte capacité contributive, qui attise évidemment les convoitises. La tentation est alors forte, pour des propriétaires d'avions privés ou des pilotes d'aéroclub, de proposer leurs services sous couvert de vols privés (pseudo partage des frais) ou de location d'avion coque nue avec fourniture en sous-main d'un pilote professionnel (qui ne l'est d'ailleurs pas toujours).

---

<sup>1</sup> Il convient d'ajouter à ces 19 bénéficiaires ceux du sud de la Martinique autorisés par la délégation de l'aviation civile dans ce département. La sensation de déferlement subi par les professionnels et les pilotes privés des deux départements est très forte...

Quand on sait que les conditions réglementaires américaines et les conditions de surveillance par la FAA des activités exercées hors du territoire national US par ses ressortissants sont marquées par une "compréhension" certaine, pour ne pas parler de laxisme, on comprend les frustrations ressenties par les pilotes et les professionnels de Guadeloupe ou de Martinique.

Un seul exemple servira à illustrer ce propos : la réglementation française interdit d'effectuer un vol commercial en monomoteur en condition de vol aux instruments (IFR) alors que la réglementation US l'autorise : on pourra ainsi voir des clients débarquer d'un avion monomoteur immatriculé US, piloté par un pilote professionnel titulaire d'une licence US, à l'aéroport du Raizet en provenance de San Juan à minuit alors que c'est impossible avec le même avion et le même pilote mais dotés d'une immatriculation et d'une licence française.



*Photographie publiée sur le site de l'administration canadienne de l'aviation civile à l'appui de sa thèse sur les niveaux de sécurité comparés entre le vol aux instruments (IFR) et le vol à vue (VFR).*

*L'humour de la légende apparaîtra clairement aux yeux du lecteur familier de la réglementation aérienne..*

Cela est, par contre, autorisé si l'avion est en vol privé avec un pilote privé titulaire d'une qualification "IFR privé". De là à proposer (et cela s'observe tous les jours) ses services dans l'aérogare, voire sur le tarmac, de Juliana ou d'Antigua, ou sur Internet, il n'y a qu'un pas. Quand l'offre officielle ne peut pas s'adapter à la demande, il est compréhensible que naisse et prospère un marché informel. Le lecteur se rendra encore mieux compte de l'influence US dans la Guadeloupe et ses dépendances (anciennes ou présentes) en observant les chiffres du tableau de la page suivante.

Au cas particulier du transport interinsulaire, il serait intéressant d'essayer de **décompter**, sur les 10 dernières années par exemple, **le nombre de vols de transport public en monomoteur de/vers les 3 îles du sud qui ont été retardés, déroutés, annulés pour cause météo et qui seraient « passés » en IFR.**

Quand on compare le prix de l'affrètement à l'Aéroclub des Ailes Guadeloupéennes d'un avion avec pilote pour un vol à **destination successivement des trois aérodromes** des **Saintes**, de **Marie Galante** puis de **Désirade** pour trois passagers pour environ **220€** avec le prix d'**un seul A/R sur Marie Galante** pour environ **165€**, encore que le temps d'attente du pilote soit à négocier avec lui en cas de petite promenade des passagers à partir de l'un des aérodromes intermédiaires dans le premier cas, on ne peut pas s'empêcher de penser que quelque chose ne va pas dans l'application des règlements français au cas particulier de la Guadeloupe ou d'autres départements dans une situation et un environnement analogue.

Nous allons voir plus loin que des demandes existent, qu'elles ne sont pas forcément bien satisfaites, qu'elles sont partiellement ou totalement solvables, qu'elles procèdent soit de la cohésion sociale et économique et de la continuité territoriale soit de la constitution et de la mise sur le marché d'un produit touristique complet et de qualité. Il n'est pas question de transiger avec les règles de qualité et de sécurité du transport aérien, quel que soient l'enjeu économique et les conséquences en termes d'image du produit touristique, mais il convient de trouver des solutions (elles l'ont déjà été, au moins partiellement, dans des pays aussi avancés que la France au plan aéronautique), mais il faut être pragmatique et répondre aux attentes du marché qui, autrement, continuera de passer outre à des interdits non réellement observés.

### AVIONS BASÉS EN GUADELOUPE

Avions basés :	Immatriculés F	Immatriculés N
PTP	28	9
Saint François	4	10
Capesterre Grand Café	3 (travail agricole)	0
Saint Barthélémy	0	16
St Martin Grand Case	0	7

### 2.3. OBJECTIFS DE L'ETUDE

Les objectifs assignés à l'étude confiée par la DDE et l'ADEME à COPETRANS ont été énoncés dans le CCTP annexé au marché : il s'agit d'étudier les paramètres qui concourent à la continuité territoriale et l'incidence de celle-ci sur le développement local des dépendances du sud de la Guadeloupe, sur le tourisme et les services en particulier. Ceci passe par une bonne connaissance de la mobilité des passagers et des flux de marchandises, l'élaboration de scénarios de desserte, au besoin multimodale, l'analyse des marchés et des typologies d'usagers, l'analyse des infrastructures existantes et de leurs besoins en termes d'entretien et grosses réparations, d'évolution et de projets à moyen terme, des opérateurs et des matériels utilisés, de la viabilité économique actuelle et de son évolution.

Ce rapport s'efforcera également d'évaluer ce que pourrait être le trafic évoluant au fil de l'eau et de proposer des projets d'aménagement et de développement susceptibles de pérenniser un système aujourd'hui considéré comme très fragile.

\* \*

\*

### 3. DEMANDE EXPRIMEE - DEMANDE SOUS-JACENTE

Le transport aérien entre Guadeloupe et dépendances est aujourd'hui très marginal, comparé au trafic maritime ; sous les habituelles réserves appliquées aux éléments statistiques fournis par les opérateurs (en l'occurrence aucune donnée) ou les administrations concernées (Délégation de l'Aviation Civile et services du Conseil Général), considérant qu'une partie du trafic échappe complètement à tout enregistrement, que les préposés sur les aérodromes ne sont pas toujours présents pour enregistrer les mouvements, le tableau ci-après et son rapprochement avec les données issues du trafic maritime permettent de se faire une idée de la modicité du trafic aérien actuel. Le consultant observe que pour la première fois depuis très longtemps la DGAC n'a pas publié les chiffres de trafic 2008 des aérodromes départementaux.

Les données qui ressortent de ce tableau, pour inexplicables qu'elles apparaissent parfois, permettent d'observer l'importance du trafic passager "privé", en vérité procédant pour partie du transport public illicite mais plus ou moins toléré car satisfaisant, au demeurant, un besoin bien réel.

#### TRAFIC PASSAGERS / MOUVEMENTS D'AVIONS

Sources: C.G. et Délégation DGAC

Pax aériens com. / privés	Marie Galante	Terre de Haut	Désirade	Saint François
2006	7.167 tot. 13.487	3.353 tot. 2.223	14 tot. N.C.	N.C./ N.C. tot.15.828
2007	1.889 tot. 5.207	N.C./N.C. tot. 3925	29 tot. 1.214	N.C./N.C. tot. 22.074
2008	2.947 tot. 8.428	1.084 tot. 1.521	98 tot. 2.213	1.376 tot. 22.131
<b>Mouvements avions commerciaux / totaux</b>				
2006	? / 4.676	? / 1.550	? / 462	? / 5.227
2007	572 / 3.023	182 / 724	64 / 1.004	375 / 6.637
2008	1.010 / 3.852	288 / 1.122	38 / 904	344 / 6.325

On observera sur les tableaux ci-dessus la disproportion flagrante (moins à Terre de Haut dont l'accès est un peu plus délicat que sur les trois autres aérodromes) entre les trafics passagers et avions commerciaux ou privés. Compte tenu des capacités respectives des avions commerciaux et privés, et en se référant au remplissage courant des petits monomoteurs privés qui est plus de l'ordre de 50% que de 100%, on peut affirmer sans risque d'erreur que « le compte n'y est pas ». Mais seule une étude fine permettrait de savoir de combien et quel est le préjudice subi par le transport commercial autorisé.

La compagnie Tropic Airlines est seule aujourd'hui à assurer un très modeste trafic commercial régulier, la compagnie Guadeloupe Air Taxis ayant perdu son agrément voici un an environ. Quelques petites sociétés basées ont une activité épisodique de transport à la demande, avec des avions de 4 à 5 sièges de capacité passagers.

Le trafic de l'aérodrome de St François (photographie page suivante) montre le rôle très particulier que le consultant croit pouvoir attribuer à cet aérodrome : desserte de la zone touristique (Marina, Golf, résidences de standing) au profit de passagers utilisant des avions taxi (1.416) et probable point de départ ou d'arrivée pour des passagers souhaitant voyager de/vers Marie - Galante ou Désirade, en dehors des horaires de desserte maritime (cf. infra), dans des conditions économiques plus attractives que de/vers Pointe à Pitre.



**Aérodrome de Saint-François.** Aéronefs nombreux, activités variées, infrastructure vieillie.

La pauvreté du matériau statistique que le consultant a pu récolter lors de sa première mission (effectuée, il est vrai durant une période troublée) ne lui permet pas de tirer des conclusions définitives de son analyse. Il apparaît que le trafic, certes en forte régression par rapport à ce qu'il était il y a quelques années, n'est cependant pas nul et, en tout cas, se retrouve dans les ordres de grandeur de celui de nombreux petits aérodromes de métropole dont l'activité est, au demeurant, presque essentiellement tournée vers l'aviation de loisir.

Le consultant recommande :

- d'apporter un soin d'autant plus attentif au **recueil et traitement des données statistiques aériennes** qu'elles concernent une activité faible et menacée, et de se donner les moyens de mieux appréhender les données marketing touristique.
- d'étudier avec les parties prenantes qui voudront bien coopérer<sup>2</sup> la possibilité d'approfondir, au-delà de la présente étude, la connaissance des motivations réelles des différentes catégories d'utilisateurs de l'avion sur les aérodromes à vocation commerciale de la Grande Terre pour chacune des trois dépendances du sud. Ceci permettra d'affiner une très nécessaire **étude marketing** qu'il conviendra de lancer sans délai.

Le consultant estime que la demande globale de transport commercial vers les quatre aérodromes précités est :

- au moins représentée par la valeur de gauche (2.947,1.084... en 2.008) du tableau ci-dessous pour ce qui est du transport régulier et officiellement enregistré : la très mauvaise qualité de l'offre et le niveau tarifaire élevé lui permettent d'affirmer qu'une simple normalisation de ces deux paramètres ferait augmenter le trafic (cf. chapitre suivant) par exemple de 20% (partant de presque rien, cela ne serait pas un exploit) toutes choses égales par ailleurs.

#### TRAFIC PASSAGERS COMMERCIAL/PRIVÉ

	Marie Galante	Terre de Haut	Désirade	Saint François
2.007	1.889/5.207	?? total : 3925	29/1.214	?? total 22.074
2.008	2.947/8.428	1.084/1.521	98/2.213	1.376/22.131

- égale à 50% de la valeur de droite (8.428, 1521...) pour ce qui est du transport dit illicite qui se reporterait sur les moyens autorisés si la situation se régularisait. Cette hypothèse est évidemment discutable et a pour seul intérêt d'approcher, fut-ce grossièrement, le report possible du transport illicite vers le transport autorisé. Elle est justifiée par le rapprochement des coefficients de remplissage du transport privé en Guadeloupe et en métropole.

---

<sup>2</sup> Aussi bien dans le secteur maritime qu'aérien, les consultants ont noté une réticence très générale des opérateurs à communiquer des données qui pourraient éclairer les autorités sur des évolutions à encourager, par exemple la mise en place d'OSP et des subventions qui pourraient en découler.

On observe, avec ces hypothèses très simplificatrices, un trafic potentiel de quelques milliers de passagers de/vers les quatre aéroports étudiés.

#### TRAFIC POTENTIEL COMMERCIAL

Trafic 2008	Marie Galante	Terre de Haut	Désirade	Saint François
formel/informel	2.947/8.428	1.084/1.521	98/2.213	1.376/22.131
formel potentiel	<b>7.750</b>	<b>2.060</b>	<b>1.224</b>	<b>12.716</b>

Une évolution au fil de l'eau du trafic commercial des trois aérodromes ne concernerait probablement que la seule clientèle touristique dont on peut penser qu'elle évoluerait parallèlement à la fréquentation de la Guadeloupe par les touristes, puisque la population résidente des Saintes et de Désirade n'a pas de raisons ni de possibilités d'augmenter significativement tandis que celle de Marie Galante risque de continuer à régresser dans ces conditions: le trafic commercial formel des îles du sud stagne pendant de très nombreuses années à un niveau très insuffisant et le marché n'offre une chance d'intéresser un investisseur qui offrirait enfin les services que les collectivités attendent du transport aérien.

Une remarque s'impose ici et nous y reviendrons plus loin: la demande est très mal connue, ou pas connue du tout, sauf sur les bases d'indications approximatives, souvent subjectives, d'acteurs directement ou indirectement concernés, et le consultant recommande qu'une **estimation** de celle-ci soit **confiée à un bureau d'études local** afin de la cerner mieux qu'au moyen des hypothèses grossières supra. La difficulté d'une telle étude réside dans la méconnaissance de la cible et sa très petite taille (actuelle) : autant une enquête auprès des passagers des liaisons maritimes peut être effectuée facilement et rapidement et renseigner en partie sur certains comportements et attentes vis-à-vis du mode aérien dans les termes de la concurrence air / mer,, autant il est difficile d'imaginer de laisser un enquêteur sur chaque aéroport attendre un hypothétique trafic, à l'horaire aléatoire. Le lecteur trouvera en annexe 5 au présent rapport une fiche décrivant un projet de termes de référence et une note de méthodologie sur **les études que le consultant recommande de lancer sans délai** – cf infra : trafic potentiel des îles du sud, élasticité de la demande, liaison de mi-journée, besoins en services aériens des résidents permanents (retraités aisés) et secondaires (de Guadeloupe continentale et de Martinique), besoins en services aériens des travailleurs agricoles originaires de la Dominique.

L'impossibilité d'effectuer un A/R de la demi-journée entre Guadeloupe et dépendances est très fermement dénoncée par les élus, les fonctionnaires ou les commerçants qui n'ont besoin que d'un déplacement de quelques heures pour une réunion ou visite à un client. La mise en place d'une fréquence aérienne de milieu de journée améliorerait significativement le service rendu aux usagers et augmenterait (dans une proportion à déterminer) le trafic aérien et le trafic total. Une telle amélioration ne peut résulter, en l'état actuel des marchés aérien et maritime, que d'une initiative incitatrice des autorités publiques régulatrices du secteur des transports interinsulaire.

Les entretiens que le consultant a pu avoir avec des élus ou des responsables administratifs d'une part, avec des passagers du maritime d'autre part, lui permettent d'attirer l'attention du lecteur sur les points suivants :

- le prix psychologique que le passager du maritime est disposé à payer pour voyager en avion quand cela lui serait soit nécessaire (milieu de journée par exemple) soit plus confortable (mer forte) tourne autour de 75 – 100€l'A/R selon la destination mais cette estimation, basée sur quelques entretiens, ne peut pas être considérée à ce stade comme suffisamment représentative de l'attitude des passagers potentiels de l'aérien.

- deux clientèles particulières sont en train de se constituer à Marie Galante dont il serait intéressant d'étudier les besoins en matière de transport aérien :
  - celle des résidents permanents (retraités aisés) et surtout secondaires (de Guadeloupe continentale et de Martinique) qui recherchent le calme et l'environnement humain et naturel si particuliers de Marie Galante, y compris sans doute des personnes originaires de l'île résidant en métropole et qui y séjournent (ou souhaitent y séjourner) périodiquement
  - celle des travailleurs, agricoles ou autres, originaires de la Dominique voisine qu'ils ont beaucoup de difficultés à rejoindre pour des déplacements de courte durée.

Le **premier point** évoqué supra est évidemment à **affiner** pour servir de base aux **réflexions préliminaires** des responsables appelés à décider de la mise en place d'éventuelles **OSP et des subventions subséquentes**.

Le second point est simple à vérifier et permet d'envisager des **apports de trafic non négligeables** (à l'échelle du trafic du réseau) **de/vers Marie Galante sur PTP** ou sur la **Dominique** en direct, avec **prolongements vers Fort de France** et peut-être au-delà au Sud, Antigua et peut-être au-delà au Nord. Les courants de trafic entre îles anglophones et îles francophones permettent sans doute d'envisager un produit adapté sur ces liaisons.

Le consultant attire enfin l'attention du lecteur sur les fonctions existantes ou potentielles assurées sur les quatre aérodromes précités et sur le cas particulier de celui de Basse Terre Le Baillif. Nous verrons au chapitre suivant que les caractéristiques techniques et la concurrence de la route ne permettent pas à ce dernier aérodrome d'espérer un développement commercial bien important.

<b>Aérodrome</b>	<b>Transport</b>	<b>Ecole</b>	<b>Club</b>	<b>Autres activ.</b>
Basse Terre Le Baillif	Oui (taxi)	Oui (restr.)	Oui(restr.)	Difficile
Les Saintes-Terre de Haut	Oui-régul.	Oui (restr.)	Oui	Difficile
Saint François	Oui (taxi)	Oui	Oui	Oui
Désirade	Oui (taxi)	Oui	Oui	Oui
Marie Galante	Oui-régul.	Oui	Oui	Oui

Le cas de Saint François est particulièrement intéressant à étudier. Situé dans une zone touristique à fort potentiel de développement, zone dans laquelle on trouve en résidence permanente ou intermittente une clientèle potentielle à forte capacité contributive, cet aérodrome accueille des activités très variées telles qu'elles ressortent de la description ci-après. Les pratiquants sont en séjour touristique à durée limitée en Guadeloupe, ou sont résidents, en particulier de l'agglomération pointoise pourtant distante de 45 mn à 1 heure par la route ou 10mn en avion léger.

Compte tenu du niveau des taxes et redevances perçues sur cet aérodrome (cf. Annexe), on y a vu s'installer et se développer de nombreuses activités dont certaines auraient pu s'implanter au Raizet mais dans des conditions économiques bien plus difficiles.

On trouve sur l'aérodrome de Saint François:

- Q 5 sociétés de travail aérien œuvrant dans la photographie aérienne, production et formation assortie d'une déclaration de niveau de compétence, le largage de parachutistes et la formation assortie elle aussi d'une déclaration de niveau de compétence et le remorquage de banderoles publicitaires. Ces sociétés exploitent 1 avion bimoteur, 3 monomoteurs et 8 ultra légers motorisés. Le poids économique de ces activités est loin d'être négligeable et sera chiffré dans le rapport définitif.
- Q 10 avions privés (tous immatriculés US) qui nécessitent la présence permanente ou occasionnelle de mécaniciens d'entretien et de personnels de manutention et de gardiennage ; leur abri des intempéries a conduit à la construction des hangars et appentis à matériel attenants.
- Q des services occasionnels ou permanents de bar et restauration etc.

Toutes ces activités concourent à fournir à la population de cette région une infrastructure de loisirs et de qualité de vie appréciable qui, à son tour, conforte l'image touristique de la Guadeloupe. Si l'on considère que les activités évoquées supra sont toutes à caractère aéronautique (et il y en a bien d'autres possibles, comme l'école de pilotage, l'aéromodélisme, les baptêmes de l'air et la promenade aérienne, la construction d'avions ou d'ULM en kits,...) et qu'il est aussi possible d'implanter sur un aérodrome ou à proximité immédiate des activités complémentaires qui permettent à plusieurs membres d'une famille de pratiquer en même temps et au même endroit des loisirs de qualité (équitation, golf, sports nautiques, tir à l'arc,...), on voit que de nombreuses initiatives sont à prendre et que, là encore, la puissance publique peut jouer un rôle considérable dans la promotion de telles initiatives. Dans ces derniers cas, l'offre créera la demande.

\* \*

\*

## **4. OFFRE DE TRANSPORT AERIEN – INFRASTRUCTURES**

L'offre de transport aérien interinsulaire repose sur les infrastructures et moyens techniques mis à la disposition des transporteurs et sur les moyens qu'eux-mêmes sont en mesure d'aligner. Leurs caractéristiques techniques sont, au moins en ce qui concerne la desserte de Terre de Haut et de la Désirade, limitées par celles des aéroports ce qui pourrait induire, à terme, des contraintes économiques liées à la trop petite capacité des avions. Nous n'en sommes pas là, loin s'en faut.

### **4.1. LES TRANSPORTEURS**

#### **4.1.1. Tropic Airlines**

Cette société est la seule, sur le marché des liaisons interinsulaires, agréée et titulaire d'un certificat de transporteur aérien. Elle pratique sous une autre appellation – Atmosph'Air – mais avec des personnels communs des activités de travail aérien. Le consultant n'a pas eu accès aux informations économiques et financières de la société dont la gestion semble pratiquement reposer sur une seule personne.

Les moyens techniques propres à la compagnie (liste de flotte autorisée par la DGAC) sont les suivants:

- 2 C 172 : 2 pax avec bagages ou 3 sans bagages. Taxi.
- 1 PA 32 : 4 à 5 pax selon poids bagages. Taxi. Environ 400 H de vol/an.
- 3 C 208 : Gros mono turbopropulseur. 9 pax ou 1T de fret.
- 1 R 2160 biplace utilisé comme avion-école et 1 PA 32 quadriplace offert à la location sans ou avec pilote.

La compagnie dispose de son propre atelier agréé dans lequel 4 mécaniciens d'entretien au sol assurent la maintenance classique jusqu'au niveau C. Quelques bureaux et apprentis techniques complètent son équipement immobilier qu'elle loue à la CCI/PTP.

8 pilotes (dont 3 instructeurs) complètent l'effectif des personnels techniques auxquels il convient d'ajouter un agent commercial et trois agents administratifs.

L'un des C 208 est basé à St Barthélémy et assure jusqu'à 7 liaisons par jour sur Juliana, un second assure une ligne quotidienne en cargo PTP / SFG (St Martin Grand Case) / SBH (St Barthélémy) / PTP. Le troisième assure pour le compte d'Air Caraïbes et sous numéro de vol TX les liaisons sur Marie Galante (4 fois par semaine) et Terre de Haut, 3 fois par semaine, aux tarifs publics respectivement de 164 et 152 €. Le consultant n'a pas eu connaissance des dispositions financières des contrats d'affrètement avec Air Caraïbes ou Air Antilles-Guyane qui utilise occasionnellement un C 208 pour transporter ses propres passagers en correspondance à PTP.

Le PA 32 a été déclaré au consultant comme volant 400H par an, ce qui est très peu pour un avion commercial, et les trois C 208 pour un total de 2.400H, ce qui est aussi insuffisant pour assurer une rentabilité raisonnable à des machines chères à l'achat et en coût direct d'exploitation.

Le consultant, malgré ses demandes réitérées, n'a pas obtenu de la compagnie, qui ne semble pas désireuse de dévoiler ces informations, les données de trafic régulier ou charter qu'il a demandées. Il observe que seul le C 208 est à peu près adapté au marché du transport interinsulaire mais de conception déjà ancienne (fin des années 70) et que sa consommation spécifique /passager est forte ; de plus une capacité de 10 à 14 sièges est très probablement excédentaire, encore que la connaissance des besoins du marché soit très insuffisante. Un avion moderne, de plus faible capacité et de plus faibles puissance et consommation de carburant serait plus économique à l'achat et à l'exploitation et offrirait un meilleur rendement financier à la compagnie. Parmi tous les types de monomoteurs existants, le GA 8 de Gippsland Aeronautics serait probablement le mieux adapté : 6 places passagers, 300 CV au lieu de 600 pour le C 208, moteur à pistons au lieu de turbine (très coûteuse à l'entretien sur des cycles courts)...

#### **4.1.2. Autres sociétés**

10 sociétés de travail aérien, dont 5 basées à St François et une au Raizet, se partagent un marché relativement étroit qui ne leur donne pas accès, en principe, au transport.

#### **4.1.3. Appareils Privés**

L'aéroclub Les Ailes Guadeloupéennes exploite 4 avions inscrits en "privé", celui de l'Aviation Civile 2 et celui de Guadeloupe 1. Ces appareils ne sont pas autorisés à effectuer du transport public contre rémunération et la qualification des pilotes de club est, généralement, inférieure à celle des pilotes professionnels, titulaires d'une licence CPL ou ATPL et des qualifications qui, délivrées par la DGAC, engagent la responsabilité de l'Etat quant au niveau de sécurité offert par le transport public.

Malheureusement le coût élevé et l'insuffisance de l'offre de transport conduisent les touristes de passage, les résidents du département et, parfois, les autorités elles-mêmes à se tourner vers le transport privé dont il faut rappeler qu'il est, malgré la tolérance relative dont il bénéficie, effectué en infraction avec la réglementation et pouvant tomber sous le coup de sanctions administratives et/ou pénales. Les conséquences pour le passager qui, de bonne foi ou pas, a répondu aux sollicitations dont il était l'objet pourraient être dramatiques en cas d'accident, la couverture apportée par les assurances n'ayant pas grand-chose de comparable avec celle apportée aux victimes d'accidents en transport public. Quant aux conséquences en termes d'image touristique ou de suites juridiques, elles peuvent être elles aussi dramatiques si un accident touche une personnalité<sup>3</sup> dont les ayants droits disposent de moyens puissants.

La DGAC s'est de tout temps opposée au transport public illicite, plus ou moins fermement selon l'époque et la mobilisation des services. Qu'elle ait tenté la persuasion et l'information ou la répression, les résultats ont toujours été décevants et, quand elle a fait instruire des infractions, le juge a été plus sensible à la "situation de nécessité" dans laquelle se trouvaient les candidats au transport illicite qu'à la gravité de l'infraction. D'autant que la fréquence des accidents est heureusement faible; les aéroclubs et les propriétaires d'avions privés (rappelons qu'ils sont tous sous immatriculation US en Guadeloupe) s'entourant du maximum de précautions quant à l'état de l'avion, la qualification du pilote, la situation météorologique etc.

L'intérêt objectif de la Guadeloupe est de démontrer qu'elle entend se doter d'un système de transport aérien pour des personnes isolées ou de petits groupes qui soit à l'abri de toute critique et, en conséquence, de s'associer aux efforts de la DGAC pour éradiquer ce phénomène. Les élus et les agents publics devraient être incités à donner l'exemple et les collectivités à promouvoir un système de transport public qui n'incite pas, comme aujourd'hui, par ses tarifs élevés et/ou la médiocre qualité de l'offre, à utiliser des moyens illicites et dangereux pour voyager. **Le consultant recommande que les autorités locales accompagnent la Direction de l'Aviation Civile Antilles-Guyane dans ses efforts pour éradiquer la pratique du transport illicite.**

---

<sup>3</sup> disparition de Mme Mc Culloch en 1973 entre Martinique et Saint Vincent : fermeture d'une compagnie, perte d'une quinzaine d'emplois, peines de prison et d'amendes pour les deux dirigeants.

#### 4.1.4. Autres

Le département de la Guadeloupe présente la particularité de ne pas disposer de moyens privés pour assurer des transports sanitaires, alors que l'on en trouve basés tant à St Barthélemy qu'à Saint Martin – Grand Case et, d'une façon générale, dans la quasi-totalité des régions et départements français. En cas d'évènement nécessitant un transport sanitaire rapide vers un hôpital, le SAMU fait donc appel à l'hélicoptère de la Sécurité Civile (mais qui peut être appelé à intervenir aussi dans les îles du Nord ou en Martinique), à défaut à celui de la Gendarmerie et, à défaut, à celui de l'Armée de l'Air. Cette activité représente un peu moins de 300H de vol par an.

Cette situation n'est pas normale et les moyens militaires ou ceux de la sécurité civile représentent une forme de concurrence anormale (déloyale?) à l'égard du secteur privé. Au moment où se pose la question de la (re-)structuration du secteur aérien en Guadeloupe, il convient de poser clairement cette question car cette activité "pèse" environ 1/3 à 1/4 de l'utilisation annuelle d'un hélicoptère., **Le consultant suggère donc que la question des EVASAN soit intégrée dans le cadre des éventuels appels à projet concernant les OSP.** Voir fiche en annexe sur les activités qui pourraient faire l'objet d'une délégation de service public.

## 4.2. LES INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT INTERINSULAIRE

### 4.2.1. Aérodomes

Le lecteur trouvera en annexe les caractéristiques physiques des aérodomes de Marie Galante, Saint François, La Désirade, Les Saintes Terre de Haut et Basse Terre le Baillif. Ces cinq plateformes sont gérées par le Département, Sous-direction des Routes, Ports et Aéroports, qui peut légitimement s'interroger sur leur pérennité et sur les priorités budgétaires à leur accorder tant en termes de budget d'exploitation que d'investissement et de grosses réparations.

Les deux premiers sont ouverts sans restriction à la circulation aérienne publique, la Désirade est agréé à usage restreint (réservé aux aéronefs basés ou fréquentant régulièrement l'aérodrome, les deux derniers sont non seulement agréés à usage restreint mais nécessitent la possession d'une qualification de site par le pilote étant données leurs caractéristiques délicates à l'atterrissage et au décollage.

#### 4.2.1.1. Marie Galante



**Grand Bourg – Marie Galante.** Observer les trois feux rouges du PAPI : avion trop bas !

La piste de catégorie D, 1.240 x 30M, bien orientée, est en bon état (couche d'usure reprise en 2007) et peut accueillir, avec quelques limitations en fonction de la température, des bi-turbopropulseurs de cinquante passagers type ATR 42 ou Dash 8. Un service AFIS assure l'information de trafic et météorologique et les communications avec le contrôle de PTP ; une balise moyenne fréquence permet une approche par conditions météorologiques dégradées mais avec des minima relativement élevés (700M de plafond) qui ne garantissent pas une régularité absolue en saison des pluies. Le balisage lumineux n'a pas été remonté après les travaux de 2.007, ce qui interdit toute utilisation de nuit.

Le bâtiment d'accueil est très largement dimensionné (près de 600 M<sup>2</sup>) et permet d'assurer sans problèmes toutes les fonctionnalités nécessaires à l'exploitation. Ce bâtiment a été dimensionné à une époque (années 70) où le trafic était plus de 10 fois plus important qu'aujourd'hui. **Le consultant recommande que les bâtiments des aéroports départementaux soient conçus pour assurer les fonctionnalités strictement nécessaires, et réalisés dans un style traditionnel et de façon économique en gardant à l'esprit que le trafic restera longtemps encore très modeste.**

Il convient de ne remettre en état le balisage que si le besoin de mouvements de nuit était avéré en conclusion des études suggérées plus loin (trafic commercial de nuit et/ou installation d'une école de pilotage professionnel. En revanche le PAPI, aide visuelle qui améliore la précision de l'approche à vue, doit être maintenu en état.

L'ouverture au trafic international selon les dispositions de l'article 4 de l'arrêté ministériel du 20 avril 1998 a été demandée par le Département. Le consultant n'a pas eu, à ce jour, connaissance des suites données par l'administration de l'aviation civile. Cette ouverture permettrait d'améliorer la promotion touristique de Marie Galante à l'étranger. Une variante pourrait consister à désigner Saint François comme porte d'entrée unique du trafic international d'aviation générale pour les aérodromes de l'Est de la Guadeloupe (il serait bon, alors, d'exonérer de redevances et taxes le mouvement – 1<sup>ère</sup> arrivée ou dernier départ – du vol international considéré ou, mieux, d'instaurer un système de forfait d'un montant incitatif pour un séjour de durée déterminée valable sur l'ensemble des aérodromes du département).

L'aérodrome de Marie Galante ne dispose, comme les autres aérodromes départementaux, pour tous documents de protection ou de planification que de son arrêté d'ouverture à la CAP du 17 juin 1955, de la Convention Etat/Département du 7 juillet 2003, de la reconnaissance de son service AFIS en date du 21 juin 2007 (plus de 40 ans après son ouverture...) et d'un arrêté préfectoral de police du 1<sup>er</sup> septembre 1975. Cette situation n'est pas satisfaisante car elle pourrait engager la responsabilité du Département ou de l'Etat en cas de contentieux avec des riverains (absence de plan de servitudes aéronautiques ou d'exposition au bruit et d'avant projet de plan de masse). Il semble que les services de l'Etat n'aient pas accordé jusque là une attention très soutenue aux problèmes et au suivi administratif des aérodromes départementaux. **Le consultant suggère que le suivi par le Département de la Convention du 7 juillet 2003 soit systématisé et qu'une concertation soit organisée une fois par an avec la DAC Antilles-Guyane.**

Le SSLIA, de niveau 3 nécessaire pour l'exécution de vols réguliers, a été ramené au niveau 1 par notams répétés régulièrement. Cette situation oblige Tropic Airlines à déclarer ses vols sur Marie Galante comme des vols à la demande, ce qui est juridiquement dangereux car l'insincérité récurrente de cette déclaration serait certainement retenue contre la compagnie et le gestionnaire en cas d'accident. **Le consultant recommande que le niveau du SSLIA soit remonté à 3 aussi rapidement que possible.** Les activités qui pourraient s'implanter sur cet aéroport (école de pilotage professionnel en particulier) ont besoin pour leur agrément par la DGAC d'un environnement technique et réglementaire sans faille.

#### 4.2.1.2. Saint François

La piste de catégorie D, 600 x 20M, bien orientée, est en mauvais état comme l'aire de stationnement et suscite des inquiétudes chez ses utilisateurs. **Il est indispensable de programmer très rapidement les travaux de remise en état de la piste et de la bretelle d'accès.** Si, de plus, cet aérodrome devait voir son rôle de porte d'entrée vers la Désirade (et Marie Galante ?) reconnu, il conviendrait de le doter d'une procédure IFR et donc des équipements indispensables.

D'une façon plus générale et en fonction des orientations qui seront décidées en conclusions de la présente étude, il conviendra que les autorités se déterminent quant à l'évolution de cette plate-forme. **Le plan de composition générale gagnerait à être repris** et un aménagement de la plate-forme et de ses abords lui donnerait une image plus conforme à l'image touristique de la Guadeloupe. En particulier le bâtiment d'accueil devrait être repris sans délai pour assurer la sécurité de ses occupants.

Le SSLIA de niveau 2 est adéquat au trafic traité actuellement.

L'ouverture au trafic international selon les dispositions de l'article 4 de l'arrêté ministériel du 20 avril 1.998 a été demandée. Cf supra.

La question de la situation foncière de l'aérodrome de Saint-François a été évoquée par plusieurs interlocuteurs du consultant. Il semblerait que certaines des parcelles qui le constituent soient revendiquées par des tiers. L'origine privée de cet aérodrome, agréé plus tard à usage restreint puis ouvert enfin à la CAP, pourrait expliquer la résurgence, quarante ans après sa création, de revendications sur la propriété du sol. Quoiqu'il en soit l'usucapion trentenaire appuyée sur le plan de servitudes aéronautiques devrait permettre au Département de ne pas se laisser enfermer dans un contentieux qui bloquerait tout projet de développement pour plusieurs années.

Le consultant recommande qu'un **APPM** – sur lequel s'appuient les surfaces de servitude – soit **élaboré et approuvé le plus rapidement possible** afin que soit préservée la possibilité d'une future extension rendue nécessaire par la fréquentation de bimoteurs de 6-8 places assurant des vols de plusieurs heures (USA, AMS). Le consultant n'a pas pu étudier, en revanche, la faisabilité technique d'une telle extension dont la configuration du terrain lui laisse penser qu'elle ne doit pas soulever des difficultés insurmontables.

#### 4.2.1.3. La Désirade



La piste de catégorie D, 600 x 20M, bien orientée, a été refaite voici moins de trois ans, comme le petit parking de 2.400M<sup>2</sup> qui peut accueillir une vingtaine d'avions légers.

**La Désirade. Longue finale face à l'Est.**

Son balisage diurne est neuf. La piste n'est pas extensible,

sauf à envisager une extension sur la mer (classement du littoral? difficultés politiques locales très prévisibles...). Le SSLIA de niveau 2 est adéquat au trafic traité.

Le petit bâtiment d'accueil, comme celui des Saintes Terre de Haut ou de Basse Terre Le Baillif, présente toutes les caractéristiques recommandées par le consultant. Ce bâtiment

et celui de la Sécurité Incendie départementale qui assure la protection sur l'aérodrome figurent sur la photographie ci-dessus à droite.



**Bâtiment d'accueil et SSLIA.**

#### 4.2.1.4. Les Saintes Terre de Haut

La piste, de catégorie D, 580 x 15M, bien ans en dalles de béton 5 x 5M. Son seuil l'île et son extension ne pourrait se faire dégâts à l'ouvrage en cas de cyclone. démontrer, tout en observant que la nombreuse et présente des La Désirade.

La **piste** a souffert de l'usure du temps, **reprise est à envisager sans tarder.**

La même remarque que pour Marie et au niveau SSLIA.

**Terre de Haut . Dégagements délicats. Pas d'extension possible.**



orientée, a été réalisée il y a près de cinquante 27 se trouve à quelques mètres du rivage Est de qu'en remblai sur le platier, au risque de gros L'utilité économique d'une telle opération reste à clientèle touristique qui fréquente l'île est plus caractéristiques différentes de celle qui fréquente

des mouvements du sol et des cyclones ; **une**

Galante s'applique quant aux liaisons régulières

#### 4.2.1.5. Basse Terre Le Baillif



**Basse Terre Le Baillif  
Vue depuis la raquette N.O.**

Cet aérodrome à trouée d'envol unique a été construit dans les années 60 pour assurer des transports occasionnels et urgents au profit de la Préfecture, du Conseil Général et des administrations de Basse Terre. Sa piste de catégorie D, 620 x 20M, est orientée au sud-est et l'aérologie dans les basses couches est parfois délicate. L'atterrissage s'effectue souvent vent de travers<sup>1</sup>, vers l'amont de la piste dont le dénivelé important facilite la décélération à l'atterrissage et l'accélération au décollage. Celui-ci s'effectue, en effet, vers l'aval de la piste et vers la mer, vent de travers. La fréquentation de cet aérodrome à usage restreint nécessite pour le pilote la possession d'une qualification d'aérodrome. La piste serait extensible moyennant d'importants travaux sur la RN2 (passage en tunnel ou contournement de l'aérodrome) et des expropriations et démolitions dont l'utilité publique resterait à démontrer, quand la modernisation du réseau routier permet aujourd'hui de joindre Basse Terre et Saint Claude à Pointe à Pitre en moins d'une heure.

#### 4.2.1.6. Pointe à Pitre Pôle Caraïbe



Pointe à Pitre – Pôle Caraïbes. La zone Sud

La zone d'aviation générale est bien différenciée sur cet aéroport des autres zones terminales Passagers ou Cargo. Une aéro-gare régionale est en cours d'aménagement dans l'aéro-gare Pôle Caraïbes pour les passagers du réseau court et moyen-courrier ; il est clair que les facilités ainsi offertes ne seront pas cohérentes avec la relative rusticité du transport interinsulaire dans les années à venir. Le consultant n'a pas pu rencontrer le directeur général de la Concession de la CCI et s'entretenir de ses projets. Si ce n'est déjà fait, il recommande vivement que soit mise à l'étude **une installation terminale en zone Sud** (proximité de l'agglomération) dont les **dimensions, aménagements, services permanents ou occasionnels etc. seront cohérents avec le très modeste trafic d'aviation générale** et ne chargeront pas l'économie d'un secteur structurellement très fragile.

Il recommande, sans attendre, que **l'accès et le stationnement des véhicules en zone Sud soit aménagés** car ils risquent de donner à l'utilisateur occasionnel, touriste de passage ou résident du Département, une image fortement négative de cette forme de transport. Cette remarque s'applique aussi à l'accès aux Ailes

Guadeloupéennes et aux hangars et bureaux privés ou compagnies. Les aéroclubs doivent être considérés comme des acteurs complémentaires et des partenaires majeurs des activités de vie touristique et d'animation qui s'appuieront sur les aérodromes départementaux. Cf. chapitre 5.

Lors des contacts qu'a eus le consultant avec les dirigeants de Tropic Airlines ou avec des pilotes de clubs, ceux-ci se sont plaints de l'entretien et de la propreté générale de la zone ; une remarque importante, en particulier, a eu trait au balayage de la voie de circulation et du parking avions : les gravillons désenrobés au sol pouvant causer des dégâts importants et coûteux aux hélices, aux turbines s'ils sont aspirés et à la cellule des avions. **Une intervention auprès de la CCI ou de la Délégation de l'Aviation Civile serait sans doute de nature à régler ce problème.**

#### 4.3. ASPECTS ECONOMIQUES. TAXES ET REDEVANCES PERÇUES A PTP.

○ a) Les avions de moins de deux tonnes de masse maximale au décollage sont exonérés de la **RSTCA** - redevance pour services terminaux de la circulation aérienne. Le Cessna 208 pesant près de quatre tonnes doit donc l'acquitter chaque fois qu'il dépose un plan de vol IFR. Avant que ses roues n'aient quitté la piste de PTP, il lui en a déjà coûté près de 70€! Ceci ne s'applique pas aux vols passagers en Cessna Caravan, interdits en IFR, mais s'applique, en revanche, aux vols cargo.

○ **b) Taxe aviation civile** : 3.92 €: elle rémunère les services qui sont rendus au passager par la DGAC

○ **c) Taxe sûreté-sécurité-environnement** : 11€: représente le coût des services rendus par l'Etat en termes de sûreté et de sécurité du vol. Compte tenu de la brièveté des vols interinsulaires, de leur traitement particulier (zone aéroportuaire, aérogare dédiée, destination très proche), de l'absence de contrôles, de façon générale au départ et toujours au retour des vols, la part "sûreté" de cette taxe ne devrait pas être facturée.

○ **d) Taxe de solidarité**: 1€: son montant sert à financer l'aide de l'Etat à certains pays en matière de prévention et de lutte contre le sida.

○ **e) Redevance passager** : 0,91€ à destination des Saintes, Désirade et Marie Galante : rémunère les services rendus par le gestionnaire au passager dans l'aérogare et entre l'aérogare et l'avion.

Toutes ces taxes et redevances s'appliquent au départ de PTP. Les vols retour des trois dépendances du Sud ou de St François ne supportent que la RSTCA (éventuellement) et la taxe sûreté-sécurité-environnement au départ du seul aéroport de Marie Galante, où les contrôles de sûreté ne seraient, en général, pas effectués..

**Le consultant préconise une renégociation de cet ensemble basée sur l'équité et la réalité économique (cf.a,c,e) et la solidarité (cf.b,d).**

\* \*

\*

## CHAPITRE 2 – PERSPECTIVES D'EVOLUTION ET RECOMMANDATIONS

### 1. ORGANISATION DU SECTEUR – EVOLUTIONS POSSIBLES : OSP ?

#### 1.1. L'OFFRE DE TRANSPORT AERIEN

en particulier sur le réseau interinsulaire, a été analysée plus haut dans ce rapport. Les principales conclusions que l'on peut tirer de ces analyses sont :

- **Le marché** se partage entre un **secteur formel** et un **secteur informel**, ce dernier étant probablement le plus important. L'offre du secteur informel est plus abondante et moins chère que celle du secteur formel. L'offre du secteur formel est présentée par un seul transporteur qui assure trois fréquences par semaine sur Terre de Haut et quatre sur Marie Galante. Des fréquences aussi basses ne peuvent pas générer un flux régulier de passagers et s'assimilent plutôt à des vols de désenclavement.
- **L'offre** du secteur formel **ne répond pas aux attentes des clients** :
  - en termes de **fréquences** : celles-ci ne sont **pas coordonnées** avec celles du maritime (lui-même entravé dans des formes de concurrence aux effets négatifs) pour permettre au moins un A/R de la demi-journée en 7/7, **y compris les samedis et dimanches**, le retour du passager du port d'arrivée à l'aéroport de départ ou vice-versa,
  - en termes de **tarifs**, **l'écart** entre l'aérien et le maritime est jugé **excessif** et **dissuasif**,
  - le **transport des bagages** des passagers aériens pose problème car il n'y a aucune coordination entre les transporteurs maritimes et l'unique transporteur aérien,

- **l'absence de balisage de nuit** rend impossible les correspondances sur les îles du sud des passagers débarquant d'un vol transatlantique, tandis que les horaires des bateaux ne les permettent pas non plus.
- Les **besoins de mobilité** de la population des îles du Sud vers la Guadeloupe continentale sont à peu près satisfaits par le secteur maritime pour les **migrants quotidiens**, beaucoup moins bien pour les **déplacements à caractère administratif et/ou familial**. Les déplacements des **touristes** de la Guadeloupe vers les îles du Sud s'effectuent moyennant des **contraintes d'horaires jugées parfois dissuasives**.

- La **continuité territoriale** n'est donc assurée que de **manière imparfaite par le secteur maritime** (fréquences, horaires) et **très imparfaite par le secteur aérien** (fréquences, horaires, tarifs).

La **concurrence** débridée au sein du maritime est source de **dégradation** de la **qualité de l'offre** et de **gaspillages** qui empêchent la mise en place de tarifs attractifs et adaptés malgré la subvention de 9€ versée aux résidents dans des conditions mal contrôlées. Légitimement, plus aucune subvention n'est versée au secteur aérien.

**L'absence** momentanée **de concurrence** autre que celle du secteur informel dans **l'aérien** rend vain tout effort de **recherche de tarifs adaptés** aux différentes typologies de clientèle.

Aucun rapprochement entre transporteurs n'a permis, jusqu'à présent, de dresser une ébauche de coopération s'appuyant, en particulier, sur une **mutualisation de la tarification et de la billetterie**, sur la **mise en place coordonnée de liaisons multimodales** de type traversée maritime - port n°1 – port n°2 – traversée maritime ou traversée maritime – port n°1 – aéroport n° 1 – aéroport n° 2 ou tout autre schéma permettant une banalisation du mode : maritime - maritime ou maritime – aérien.

- **La situation de crise** (indisponibilité d'un avion ou navire, situation précyclonique,...) ne peut être gérée que dans l'improvisation et sans garantie : le secteur aérien n'a aucune obligation de pallier une défaillance du maritime et vice-versa. Si un avion peut s'affréter en quelques heures, il n'en est pas de même d'un navire et ceci peut conduire à l'isolement partiel ou complet d'une des îles du sud.
- **L'image du secteur du transport interinsulaire** ainsi offerte aux professionnels du tourisme ou aux touristes eux-mêmes est dégradée et présentée comme étant un aspect caractéristique plutôt sympathique du contexte antillais. Il faut, par exemple, plusieurs heures à un touriste individuel désireux d'organiser lui-même son séjour pour obtenir des renseignements fiables sur le jour et les heures possibles d'une excursion aux Saintes ou à Désirade. L'appel au secteur informel, pour peu qu'il en ait les moyens (220 € pour les 3 îles! Avec un pilote professionnel!) lui vient alors tout naturellement à l'esprit, à moins qu'on ne le lui "suggère".

## 1.2. EVOLUTIONS POSSIBLES

Face aux situations décrites ici et à leurs conséquences économiques et sociales, les pouvoirs publics ont le choix entre plusieurs solutions :

- **Laisser faire et espérer que le marché jouera spontanément son rôle régulateur**, en éliminant les opérateurs les moins à son écoute et en incitant les meilleurs professionnels à se coordonner pour offrir de meilleurs services, horaires, correspondances ... mais probablement pas des tarifs mieux adaptés aux différents segments de la clientèle. Une telle situation d'expectative peut durer extrêmement longtemps et altérer durablement l'image du transport interinsulaire guadeloupéen. Pendant ce temps les subventions mal contrôlées au secteur maritime continueront à bénéficier plus ou moins aux divers transporteurs malins mais pas forcément aux voyageurs ni, a fortiori, aux contribuables. Le transport aérien régulier (ou ce qu'il en reste aujourd'hui) disparaîtra complètement et le transport informel deviendra le seul moyen de se déplacer par voie aérienne, avec tous les risques prévisibles tant pour les passagers que pour les transporteurs eux-mêmes liés au développement de ce type de trafic.
  
- **Réorganiser le secteur** grâce à quelques **incitations bien ciblées** :
  - Repenser la **politique de subvention à la personne**, toujours sujette à déviation dans ses effets et très difficile à contrôler sérieusement.
  
  - Considérer que le **traitement global du secteur du transport interinsulaire** profitera à la fois aux **catégories sociales** que l'on souhaite aider dans leurs déplacements, aux **agents économiques** dont l'action est entravée par les pertes de temps (et, accessoirement, tarifaires) induites par la mauvaise organisation actuelle et aux **touristes** qui, par l'effet de déplacements facilités et plus nombreux, dépenseront plus dans les îles du Sud et auront envie d'y revenir pour des séjours d'une durée supérieure.
  
  - La **liberté d'action commerciale** dans les transports étant la règle, il ne peut être question d'octroyer des droits de trafic à un ou plusieurs transporteurs. Par contre la réglementation permet de **définir une politique de transport** que les pouvoirs publics entendent mettre en œuvre et exécuter eux-mêmes dans le cadre d'un **service public** en régie directe – ce qui n'est pas toujours la meilleure solution... - ou faire exécuter après définition des **obligations de service public**, avec négociation des éventuelles subventions d'équilibre et ... contrôle de la qualité et de la conformité du service aux obligations contractuelles.

- L'étude de M. Arbau de décembre 2007 a démontré que les **infrastructures aéroportuaires** constituaient un **gouffre budgétaire** aux justifications économiques de plus en plus ténues au fur et à mesure que le trafic aérien diminue. Il convient donc de définir – et **négozier avec l'Etat** – un système de **redevances** (RSTCA) et **taxes** (sûreté-sécurité-environnement, aviation civile, solidarité qui tienne compte de la **réalité du vol interinsulaire** au départ de PTP, du **service réellement rendu** et de sa nature en termes de sûreté.  
Les redevances que le gestionnaire pourrait percevoir sur les aérodromes des îles et à Saint François pourraient être justifiées économiquement mais leur perception, même à un taux minime, aggraverait la crise du sous-secteur.
- La **restructuration du réseau interinsulaire** faisant jouer à Saint François un rôle de **porte d'entrée** vers Désirade (et Marie Galante ?) est à étudier sérieusement. Le temps et le coût d'acheminement de Pointe à Pitre Centre Ville ou Gosier à Saint François – 45 mn, à un coût de quelques €- sont à rapporter à l'économie réalisée sur le temps de vol – pour 150€- et les taxes perçues à PTP. Les effets induits par une telle restructuration du réseau sont très importants et doivent être pesés soigneusement : conséquences pour la desserte aérienne des Saintes, pour le taxi aérien (le vrai, pas le clandestin) restant à PTP, pour les aéroclubs qui devraient être incités à se replier à Saint François et pour les activités nouvelles que l'espace libéré permettrait d'implanter au Raizet.
- Promotion d'activités nouvelles sur ou à proximité des aéroports des îles du Sud. Cf. chapitre 5. pour plus de détails.  
Ces activités peuvent être envisagées dans les domaines :
  - de la formation : brevet d'initiation aéronautique, enseignement aéronautique, formation au pilotage et perfectionnement jusqu'au niveau du CPL,
  - de l'hébergement et de l'animation en liaison avec la formation<sup>4</sup> : offre hôtelière et d'activités, sportives ou autres, aux familles accompagnant un pilote professionnel en stage de formation.

---

<sup>4</sup> Il s'agit de redonner vie à des espaces publics disponibles (et gratuits dans leur mise à disposition) et de mettre sur le marché des produits innovants et compétitifs susceptibles d'attirer une clientèle nouvelle venue de métropole pour une formation de qualité (monsieur par exemple) et des vacances sympathiques (madame et les enfants).

- Etude des opportunités dégagées par la loi 2009-594 du 27 mai 2009 et accompagnement d'une société de transport aérien basée à Marie Galante exploitant un réseau desservant à la fois Saint François, Pointe à Pitre, Les Saintes et Désirade mais aussi éventuellement la Dominique, la Martinique, Sainte Lucie, Antigua dans des conditions low cost : avion (de plus faible capacité que le C 208, et donc de plus faible coût d'investissement et de fonctionnement), équipage assurant certains services aux escales, commercialisation à frais minimum etc.
  
- Tenter de faire évoluer la réglementation française (européenne) en matière d'opérations aériennes en monomoteur: le vol de transport public de passagers en conditions IMC est interdit sur avion ou hélicoptère alors que le régime IFR est à la fois gage de régularité et de sécurité. Vouloir rester en conditions de vol à vue peut avoir des effets catastrophiques sur la sécurité du vol. De nombreux grands pays aéronautiques autorisent le transport public en IFR monomoteur et il faut absolument trouver une solution, dérogatoire à cette question lancinante. Une négociation avec la DGAC paraît d'autant plus urgente et nécessaire qu'elle pourra avoir des effets immédiats sur la sécurité (comme l'a démontré l'autorité canadienne) et sur l'économie des compagnies exploitant des monomoteurs.

\*

\*

\*

## 2. ACTIVITES D'ACCOMPAGNEMENT PERI-AEROPORTUAIRES

Ce point sera à étudier et détailler dans une phase ultérieure, en fonction des décisions qui seront prises par les collectivités ; les décisions à prendre découleront, entre autres, des considérations ci-après, validées par le Comité de Pilotage en sa séance du 23 juin 2009 :

- Quelles que soient les mesures incitatrices mises en place par l'autorité régulatrice, il est clair que le trafic aérien interinsulaire n'atteindra jamais le seuil qui lui permettrait de payer sa part des coûts aéroportuaires (cf étude de M. Arbau) : on considère généralement que le budget d'un aéroport atteint le petit équilibre (couverture des seuls coûts d'exploitation) s'il est géré par un gestionnaire rigoureux, pour un trafic passagers compris entre 200 et 400.000 passagers, le moyen équilibre (petit équilibre + remboursement des intérêts des emprunts et autres charges financières) entre 1 et 2 millions de passagers et le grand équilibre (moyen équilibre + remboursement des dépenses en capital) à partir de 3-4 millions de passagers + trafic cargo de l'ordre de 20-30.000 tonnes. Quant au trafic d'aviation légère, sa contribution à l'équilibre économique de la plate-forme est si faible qu'il vaut mieux ne pas en tenir compte.
- En revanche, si l'on considère les effets induits par l'activité aéroportuaire sur son environnement économique, on constate que ceux-ci sont significatifs et, grosso modo, proportionnels au trafic (un emploi créé pour 1.000 passagers est un ratio bien connu et ... vérifié). Ceci explique et justifie la décision de nombreuses collectivités de prendre en charge la gestion de petites plates-formes créées par l'Etat et qu'il souhaitait abandonner.
- Considérant les caractéristiques économiques et sociales de la Guadeloupe, il est impossible d'imaginer les îles du sud sans aéroports, outils sociaux et économiques indiscutables. La double question que se posent les collectivités est donc :
  - § Comment améliorer la desserte interinsulaire et revivifier un trafic devenu quasi-symbolique ?
  - § Comment pérenniser au mieux l'outil aéroportuaire, nécessaire à l'exercice de l'activité transport, sans qu'il ne se transforme en un gouffre budgétaire ?

Les éléments de réponse à la première question ont été analysés tout au long de cette étude et il apparaît clairement qu'aucun des éléments constitutifs de la demande, considérés isolément ou dans leur ensemble, ne possède le poids qui justifierait une offre émanant d'un (ou plusieurs) exploitant raisonnable satisfaisant tous les aspects de la demande : continuité territoriale, cohésion sociale, contraintes administratives, besoins de l'industrie touristique etc., légitimement considérés par les Collectivités<sup>5</sup> comme étant de leur responsabilité.

En revanche la prise en charge des déficits engendrés par une exploitation qui répondrait aux demandes définies et imposées par les collectivités est possible dans le cadre de la réglementation européenne et leur permettrait, après une durée raisonnable d'observation, de voir comment les trafics maritime et aérien se sont redistribués et quel serait le coût réel de cette politique. Les exemples sont très nombreux en métropole et en Europe en général où une telle politique a permis d'exploiter puis d'amener à maturité des trafics qui, aujourd'hui, s'équilibrent sans aucune aide publique.

- Même en supposant résolue au bout de quelques années, en totalité ou en partie, la question de la couverture du coût des obligations de service public parce que leur satisfaction par le transporteur aurait entraîné un retour suffisant de clientèle vers le transport aérien pour lui permettre d'équilibrer ses propres coûts, il n'en resta pas moins que la question de la couverture des coûts d'amortissement, d'entretien et d'exploitation des plates-formes continuera de se poser. Il convient donc de chercher s'il est possible d'implanter des activités qui, en synergie plus ou moins forte avec l'aéroport, soit conforteraient directement son trafic, soit auraient des effets bénéfiques sur l'économie générale de l'île. Si, de plus, ces activités peuvent contribuer au renforcement de l'économie générale du Département, on doublera l'effet de levier.
- Les exemples sont nombreux en métropole<sup>6</sup> de services implantées sur des aérodromes d'aviation générale à l'activité duquel ils concourent ou sur des aéroports plus importants sur lesquels ils trouvent l'infrastructure ou la clientèle nécessaire à leur exercice (contrôle aérien et procédures de vol aux instruments, infrastructure radioélectrique, flotte suffisante pour une station-service...).

---

<sup>5</sup> Il serait intéressant d'interroger les villes afin de connaître leur perception du problème de la desserte des îles du Sud : les questions de cohésion sociale et familiale, de transport des migrants quotidiens (emplois dans les agglomérations de Baie Mahaut, Basse Terre, Gosier, Pointe à Pitre, Saint François etc.), de développement de l'industrie touristique, de santé publique et de services médicaux d'urgence etc. ne peuvent évidemment les laisser indifférentes. Il y a là, sans doute, l'amorce de la constitution d'une autorité régulatrice capable de mettre en œuvre une politique globale de gestion et de développement du transport interinsulaire et de ... la financer. Cf l'exemple du syndicat mixte d'investissement et d'exploitation de l'aéroport de Biarritz qui regroupe les départements des Landes et des Pyrénées atlantiques, les villes de Biarritz, Bayonne, Anglet, Mont de Marsan et quelques petites communes de résidence des personnels travaillant sur l'aéroport, la CCI de Biarritz-Bayonne....

<sup>6</sup> Sans parler du précédent de l'école de pilotage professionnel de Pointe à Pitre au début des années 70 dont le succès avait conduit le SGACC à interdire à ses promoteurs toute publicité en métropole pour ne pas porter préjudice aux écoles qui craignaient de perdre une partie de leur clientèle.

- Deux domaines attirent plus particulièrement l'attention :

○ **Les activités d'enseignement technique et professionnel dans le domaine de l'aviation civile.** A part les deux CIRAS (Centre d'initiation et de recherche aéronautique et spatiale) des lycées de Providence-Abymes (existant) et de Marie Galante (en projet), et les unités de formation de mécaniciens ou autres catégories professionnelles internes aux grosses compagnies basées, il n'existe aucun outil de formation de pilotes professionnels, de mécaniciens, personnel navigant commercial, agent d'opérations, pompiers d'aérodrome etc. en Guadeloupe. La situation ne doit pas être fondamentalement différente en Martinique ou Guyane de même que dans les autres îles de l'arc antillais.

Ce marché de la formation aux (à certains ?) métiers de l'aviation est certes étroit mais très probablement susceptible d'être exploité par une société. La première qui prendra l'initiative est assurée de rester seule sur ce marché pendant longtemps. Il s'agit là d'un projet ambitieux, aux effets importants en termes d'emploi et de développement économique tout comme en termes d'image et d'influence de la Guadeloupe dans la région. De plus les synergies avec d'autres activités implantées sur ou à proximité de l'aérodrome de Grand Bourg sont évidentes (cf. § suivant) et les deux domaines devraient s'épauler mutuellement. Enfin un tel projet devrait tout naturellement recevoir les appuis et les aides de l'administration française et de la Commission européenne. L'enseignement délivré en anglais et des cours de français dispensés aux anglophones devraient constituer un avantage compétitif important.

La note en annexe détaille plus avant ce que pourrait être ce centre de formation professionnelle, les arguments qui militent en faveur de son implantation à Marie Galante, le recrutement des élèves (de Trinidad et Tobago à Haïti), et les liens à établir entre l'Education Nationale, la Jeunesse et les Sports, le GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales), le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer et sa DGAC, le Ministère de l'Industrie, les services de la Commission européenne...

○ **Les activités à caractère d'animation** (liées aux précédentes ou pas) : les sports aériens qui se pratiquent sur l'aérodrome de Saint François démontrent l'existence d'une clientèle, tant résidente que de passage. Le site, sa climatologie, son espace aérien peu encombré et son environnement de qualité sont autant de facteurs favorables que l'on peut retrouver sur les trois aérodromes des îles du sud. Malheureusement presque toutes ces activités se pratiquent en solitaire ; les expériences conduites en métropole sur de petits aérodromes d'aviation générale depuis plusieurs dizaines d'années ont montré qu'une offre diversifiée permettait à un membre d'une famille de s'adonner à son sport aérien tandis que le ou les autres membres de la famille pouvaient s'adonner à d'autres activités dont le seul lien avec l'aviation étaient d'être implantées sur l'aérodrome ou à proximité.

Sans risquer de transformer un aérodrome en parc de loisirs, on peut envisager d'y implanter une carrière, un stand de tir sportif, une base de départ pour des circuits de découverte en VTT ou, profitant de la proximité de la mer dans les trois cas, une base logistique pour la pratique des sports de l'eau, depuis le Kitesurfing jusqu'à la plongée bouteilles en passant par le dériveur ou la pêche au gros. Les créations d'emplois et les retombées économiques sur l'aérodrome compenseront largement la mise à disposition gratuite de terrain par le Département, au moins les premières années.

En ce qui concerne l'école de formation (pilotage en particulier), l'idée est de « vendre » aux élèves un produit aussi attractif et compétitif que possible. Si la proximité (géographique et tarifaire) est un facteur positif pour les élèves issus de la Caraïbe, il est possible d'attirer des élèves européens en leur offrant un produit compétitif (frais d'hôtellerie réduits, coûts de formation calculés au plus juste) et des produits annexes issus de la palette des activités touristiques traditionnelles de la Guadeloupe auxquels eux-mêmes ou leurs conjoints pourraient accéder.

\*                   \*

\*

### 3. CONCLUSIONS

La situation actuelle du transport aérien interinsulaire est préoccupante :

- les attentes du marché ne sont pas satisfaites en termes d'offre et de tarifs,
- l'offre globale de transport interinsulaire n'est cohérente ni dans l'espace ni dans le temps : l'absence de coordination entre les transporteurs obère la continuité territoriale, engendre des gaspillages et une offre inadéquate à la demande selon les jours et heures ; le secteur aérien formel n'assure pas la desserte de la Désirade et assure une desserte très partielle de Marie Galante et des Saintes (4/7 et 3/7) à des tarifs quadruples des tarifs maritimes, inadéquats avec la capacité contributive de la clientèle.
- les infrastructures et moyens techniques répondent aux besoins de l'unique transporteur et seules quelques mises à niveau sont nécessaires pour opérer sur les aéroports de Saint François, Désirade, Marie Galante et Terre de Haut pendant les 10 ou 15 prochaines années. Paradoxalement, les installations commerciales de Pointe à Pitre mériteraient un effort urgent du gestionnaire afin d'offrir au transport interinsulaire les installations simples (mais donnant une bonne image des dessertes vers les îles du sud) dont il a besoin.
- les règles applicables au transport interinsulaire pour ce qui est des redevances et taxes ou des règles opérationnelles doivent être revues sans tarder afin de replacer le transport interinsulaire dans un cadre équitable et raisonnable.
- il est important et urgent que les collectivités annoncent une politique et les moyens qu'elles entendent lui consacrer afin de remettre le secteur aérien en ordre de marche et de lui faire jouer le rôle qui doit être le sien dans le transport interinsulaire et le transport régional de proximité.

Mais la demande est là, limitée mais bien réelle, et une organisation du secteur, faisant jouer à chaque mode le rôle qui doit être le sien, minimisant les coûts de fonctionnement des aéroports grâce aux mesures suggérées dans le rapport, permettra sans doute un redémarrage de l'aérien et une qualité globale du service très améliorée.

## 4. RECOMMANDATIONS

Les recommandations sont reprises ci-après et regroupées par nature :

### Q **Réglementation** :

- Négocier avec la DGAC une dérogation à l'instruction OPS autorisant le vol de TPP en monomoteur en conditions IMC.
- Négocier avec la DGAC le régime des taxes et redevances applicables au transport aérien interinsulaire.

Les Etats Généraux de l'Outre-Mer dont les travaux devraient se terminer prochainement sont sans doute une opportunité à saisir pour présenter ces requêtes avec l'appui du Ministère de l'Outre-Mer.

- Appuyer l'action de la DAC/AG visant à éradiquer (limiter ?) le transport public illicite de passagers.
- Actualiser et compléter le portefeuille de documents de planification et d'exploitation des aérodromes secondaires du département : APPM, PCG, PEB, arrêtés d'ouverture au trafic international ...

### Q **Economie** : Lancer une étude locale visant à :

- Mieux connaître les clientèles existante et potentielle du transport aérien interinsulaire, ses attentes en termes de services, fréquences et horaires, de tarifs et d'élasticité de la demande, de réseau...
- Etudier l'impact d'une offre multimodale PTP / Gosier / Sainte Anne / Saint François // Désirade et/ou Marie Galante.
- Chiffrer les conséquences économiques et commerciales de l'obligation du régime VFR en TPP monomoteur.
- Chiffrer les conséquences budgétaires pour les administrations concernées et le préjudice commercial pour le secteur TPP du traitement des EVASAN par la sécurité civile, la gendarmerie nationale ou l'armée de l'air.

### Q **Politique Générale** : Définir et informer aussi rapidement que possible la profession de la politique que les Collectivités Régionale et Départementale entendent mettre en place en matière de transport interinsulaire :

- offre : réseau, fréquences et capacités, horaires,
- obligations de service public,
- coordination et coopération intermodale en exploitation normale et en situation de crise

Q **Equipements** : Veiller au maintien en état raisonnable en fonction du trafic présent ou à venir du patrimoine aéronautique du Département :

o **Marie Galante** :

- o Remonter le balisage électrique si une exploitation de nuit est prévue dans un avenir proche : transport commercial, école de pilotage CPL/IFR.
- o Remonter le SSLIA au niveau 3.

o **Terre de Haut**

- o Reprendre les aires de trafic et de manœuvre.
- o Remonter le SSLIA au niveau 3.

o **Pointe à Pitre** :

- o Installer un Terminal du réseau interinsulaire dans l'ancienne aérogare sud.
- o Reprendre l'Accès et le Stationnement en zone sud.
- o Reconsidérer le Balayage des aires de trafic en zone sud.

Q **Organisation du secteur**. Les collectivités locales disposent d'outils juridiques et économiques puissants pour convaincre le secteur du transport interinsulaire de s'organiser afin de mettre en œuvre la politique qu'elles auront définie.

\*

\*

\*

## **ANNEXES TRANSPORT AERIEN**

- 1. Carte de la Guadeloupe**
- 2. Fiches descriptives des aéroports**
- 3. Statistiques de trafic**
- 4. Liste des abréviations**
- 5. Termes de référence de l'étude de trafic**
- 6. Production de CO<sup>2</sup> par les avions réguliers**
- 7. Montage de projets avec le Rectorat et la DDJS**



## **Annexe 2 : Fiches descriptives des aéroports<sup>7</sup>**

Basse Terre Le Baillif  
La Désirade  
Les Saintes Terre de Haut  
Grand Bourg Marie Galante  
Saint François

---

<sup>7</sup> Source : rapport de M. Arbau, avec son aimable autorisation. Le lecteur trouvera dans ce rapport des informations nombreuses et des analyses très pertinentes.

## Basse Terre Le Baillif

RWY	QFU	DIMENSIONS	NATURE	RESISTANCE	TODA	ASDA	LDA
13	135	620*16M	Béton	5,7 T	-	-	620
31	315				620	750	

La piste comporte au Nord-Ouest (coté mer) un seuil décalé (Bord de bande), pour s'affranchir du gabarit routier de la RN n°2, et un prolongement dégagé de 133M.

Au Sud-Est, elle est munie d'une raquette de retournement suivie d'une bande d'accélération au décollage non axée sur la piste de 70 mètres de longueur environ.

Les bandes aménagées sont de 30 mètres par rapport au bord de piste, cette dernière est balisée diurne ; elle est équipée d'une manche à vent, normalisée OACI (4,50\*1 M de diamètre), d'un mât aérologique donnant les paramètres de vitesse et de direction du vent, d'un té fixe orienté pour l'atterrissage au seuil 31.

### AUTRES INFORMATIONS :

- Service auto-contrôle, de fréquence 123,5Mhz
- L'atterrissage s'effectue à vue, VFR (Visual Flight Rules/ voir carte VAC) de nuit non agréé
- Atterrissage RWY (Runway) 13 et décollage RWY 31 interdits par vent arrière supérieur à 10 kt
- Le SSLIA est d'indice de protection 1, conformément à l'arrêté du 09 Janvier 2001 et dispose d'un véhicule SSLIA de type Land Rover Defender
- Possibilité d'effectuer des évacuations sanitaires de nuit (Hélisurface)

## La Désirade

L'aérodrome de Désirade Grande-Anse est un aérodrome à « usage restreint » dont les Caractéristiques de la piste sont les suivantes :

RWY	QFU	DIMENSIONS	NATURE	RESISTANCE	TODA	ASDA	LDA
08	083	600*20M	Sol		-640	-600	600
26	263		souple		650	650	600

La piste a été refaite et réceptionné le 15 Juillet 2006 par l'exécutif départemental. Elle est en enrobés orientée 08/26, présence d'un axe de piste et d'un point de visée.

La piste est équipée d'une manche à vent, normalisée OACI (4,50\*1 M de diamètre).

### AUTRES INFORMATIONS :

- Service auto-contrôle,
- L'atterrissage s'effectue à vue, VFR (Visual Flight Rules/ voir carte VAC) de nuit non agréée
- Le SSLIA est d'indice de protection 2 du lundi LS-15 minutes à CS +15 minutes, conformément à l'arrêté du 09 Janvier 2001 et dispose d'un véhicule SSLIA de type Land Rover Defender, équipé de 250Kg de poudre + CO<sup>2</sup>,
- Possibilité d'effectuer des évacuations sanitaires.

## Les Saintes Terre de Haut

L'aérodrome de Terre de Haut/ les Saintes est un aérodrome à « usage restreint ». La piste présente les caractéristiques suivantes :

RWY	QFU	DIMENSIONS	NATURE	RESISTANCE	TODA	ASDA	LDA
09	086	584*15M	Béton	5,7 T	-580	-580	580
27	266						580

La piste d'envol a été réalisée avec des dalles de béton dont la taille est constante (2.50M\*10.00M). La longueur totale de la piste est de 584 mètres et la largeur 15 mètres (6 dalles contiguës). L'épaisseur des dalles est d'environ 10 cm.

Il existe un parking et deux bretelles d'accès au nord de la piste à environ 300 mètres à l'entrée Ouest de l'aérogare.

### AUTRES INFORMATIONS :

- Service auto-contrôle,
- L'approche est délicate à cause des reliefs et des turbulences,
- L'atterrissage s'effectue à vue, VFR (Visual Flight Rules/ voir carte VAC) de nuit non agréé
- Le SSLIA est d'indice de protection 2 du LS-15 minutes à CS +15 minutes, conformément à l'arrêté du 09 Janvier 2001 et dispose d'un véhicule SSLIA de type Land Rover Defender, équipé de 80Kg de poudre,
- Possibilité d'effectuer des évacuations sanitaires.

## Grand Bourg Marie Galante

L'aérodrome de Marie-Galante, les Basses est ouvert à la circulation aérienne publique. Les Caractéristiques de la piste sont les suivantes :

RWY	QFU	DIMENSIONS	NATURE	RESISTANCE	TODA	ASDA	LDA
09	089	1240*30M	Revêtue	13 T	1240	1240	1240
27	269		souple		1240	1240	1240

La piste d'envol mesure 1240 mètres de long et 30 mètres de large. Elle est revêtue d'un enrobé bitumineux d'une vingtaine d'années. La piste peut accueillir des ATR 42 et 72 mais est principalement utilisée par des petits porteurs (dornier 228, Cessna 208), de l'aviation légère et quelques rotations ponctuelles des Transall (Armée).

### AUTRES INFORMATIONS :

- Organisme AFIS est détenteur du certificat (Air Flight Information Service). Dans le cadre du ciel unique Européen, la directive CE n°2096/2005, La direction Générale de l'Aviation Civile a transféré, le service AFIS aux collectivités. Ce service est géré par les agents de la collectivité départementale rendant une prestation de service à la navigation aérienne.
- L'approche aux instruments est possible (présence d'une radio-balise de navigation aérienne),
- L'activité IFR (Instruments Flight Rules) possible RWY 09
- Le service de sécurité et de lutte contre les incendies des aéronefs est assuré par le SDIS par le biais d'une convention signée entre le président du SDIS et l'exécutif départemental. Sept agents du SDIS (pompiers volontaires et professionnels) ont été formés au SSLIA. A ce jour, trois agents sont agréés et trois autres sont en cours d'agrément
- Le SSLIA est d'indice de protection 3 du lundi au dimanche ( La présence de deux pompiers par vacation est obligatoire, conformément à l'arrêté du 09 janvier 2001 relatif au S.S.L.I.A.)

## Saint François

RWY	QFU	DIMENSIONS	NATURE	RESISTANCE	TODA	ASDA	LDA
11	112	620*20M	Sol	5,7 T	-650	-650	600
29	292		souple		650	650	600

La piste est en enrobés orientée Est-Ouest, munie de deux bretelles d'accès avec une bande aménagée de 30 mètres par rapport au bord de piste, balisée diurne, présence d'un axe de piste et d'un point de visée du seuil 29.

Hormis le taxiway qui présente des dégradations structurelles, jugées très mauvaises, la visite d'inspection de la piste d'envol « orientation 11/29 » et de l'aire de stationnement révèle principalement des dégradations superficielles. Cependant, on note la présence de nids de poule sur la chaussée et des déformations (flaches/ fissures) dues à l'âge de l'enrobé et à la prolifération de la végétation.

La piste est équipée d'une manche à vent, normalisée OACI (4,50\*1 M de diamètre).

### AUTRES INFORMATIONS :

- Service auto-contrôle,
- L'atterrissage s'effectue à vue, VFR (Visual Flight Rules/ voir carte VAC) de nuit non agréé
- Présence d'une station GPS pour l'enregistrement sismique implantée par l'observatoire volcanologique de la Guadeloupe
- Le SSLIA est d'indice de protection 1, conformément à l'arrêté du 09 Janvier 2001 et dispose d'un véhicule SSLIA de type Land Rover Defender
- Possibilité d'effectuer des évacuations sanitaires.

## **Annexe 3 :**

### **Statistiques de trafic**

Basse Terre Le Baillif  
La Désirade  
Les Saintes Terre de Haut  
Grand Bourg Marie Galante  
Saint François

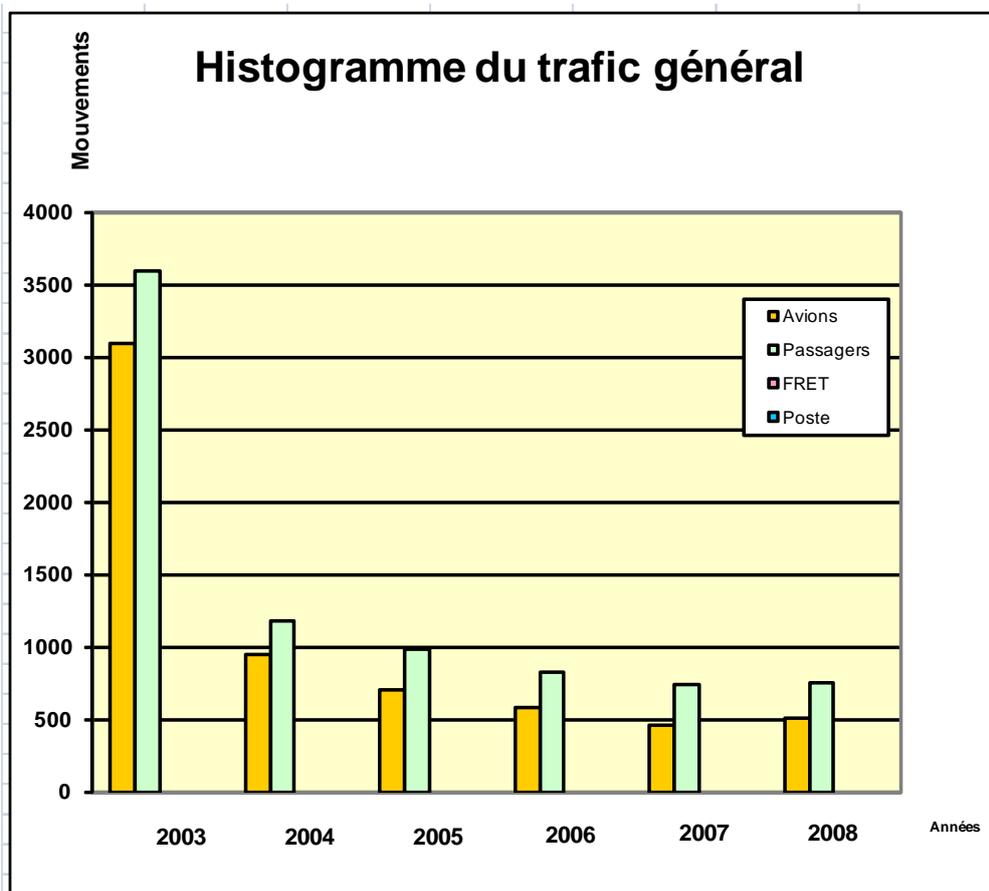
## BASSE TERRE LE BAILLIF

### EVOLUTION DU TRAFIC GENERAL

Mouvements	Années					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Avions	3100	950	702	588	460	514
		-69.35%	-26.11%	-16.24%	-21.77%	11.74%
Passagers	3594	1186	987	830	742	751
		-67.00%	-16.78%	-15.91%	-10.60%	1.21%
Fret (Kgs)		0	0	0	0	0
Poste 5Kgs)		0	0	0	0	0

### BILAN 2008

Mouvements Avions		Mouvements passagers		FRET	Poste
Commerciaux	Autres	Commerciaux	Autres	Commerciaux+Privés	
6	508	7	744	0	0
-25.00%	12.39%	-30.00%	1.64%		



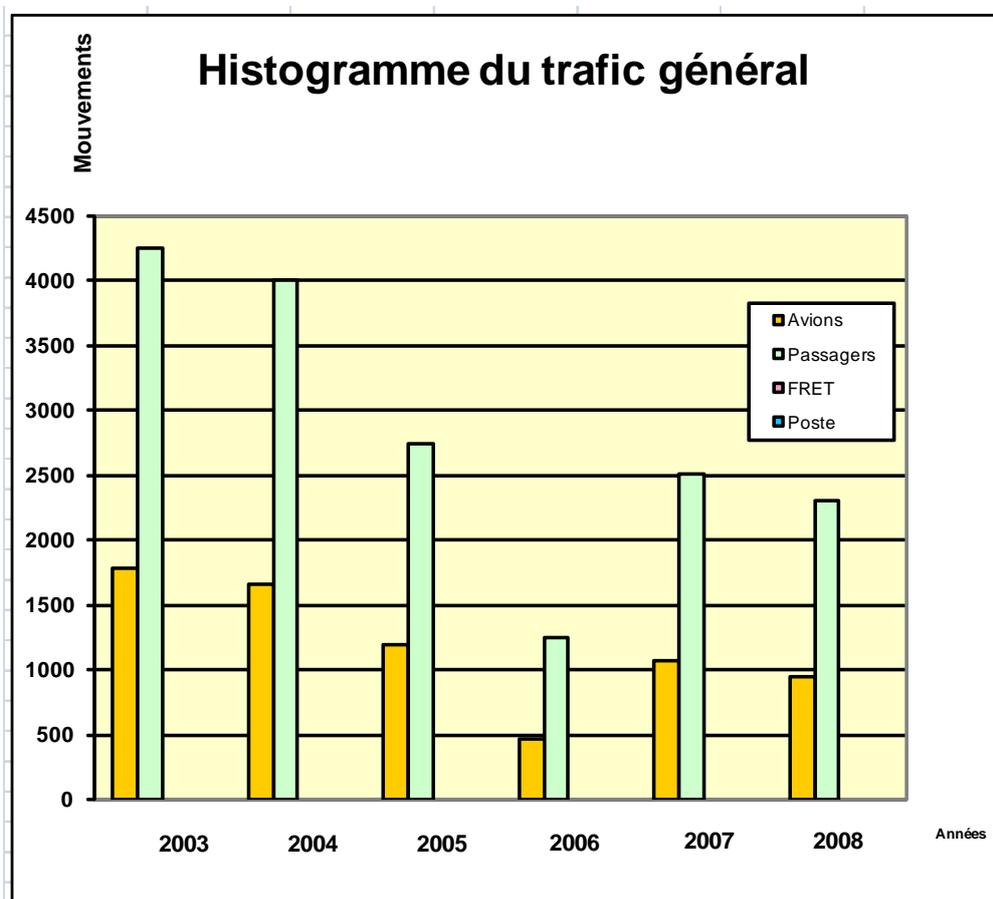
## LA DESIRADE

### EVOLUTION DU TRAFIC GENERAL

Mouvements	Années					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Avions	1786	1658	1198	462	1068	942
		-7.17%	-27.74%	-61.44%	131.17%	-11.80%
Passagers	4258	4001	2746	1243	2510	2311
		-6.04%	-31.37%	-54.73%	101.93%	-7.93%
Fret (Kgs)		0	0	0	0	0
Poste 5Kgs)		0	0	0	0	0

### BILAN 2008

		Mouvements passagers		FRET	Poste
Commerciaux	Autres	Commerciaux	Autres	Commerciaux+Privés	
38	904	98	2213	0	0
-40.63%	-9.96%	-37.97%	-5.91%		



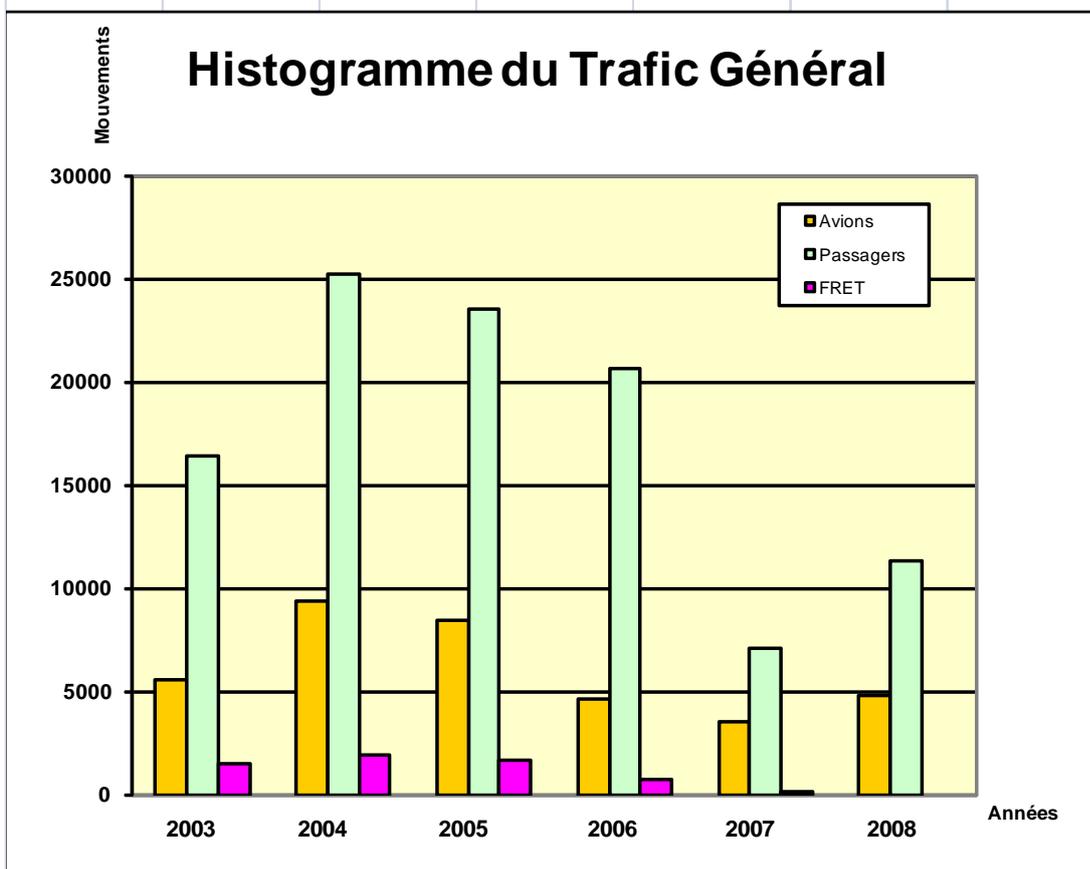
## GRAND BOURG MARIE GALANTE

### EVOLUTION DU TRAFIC GENERAL

Mouvements	Années					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Avions	5557	9414	8492	4676	3595	4862
		69.41%	-9.79%	-44.94%	-23.12%	35.24%
Passagers	16450	25232	23588	20654	7096	11375
		53.39%	-6.52%	-12.44%	-65.64%	60.30%
Fret (Kgs)	1511	1942	1711	774	188	
		28.52%	-11.89%	-54.76%	-75.71%	
Poste (Kgs)						

### BILAN 2008

Mouvements Avions		Mouvements passagers		FRET	Poste
Commerciaux	Autres	Commerciaux	Autres		
1010	3852	2947	8428		
76.57%	27.42%	57.51%	61.30%		



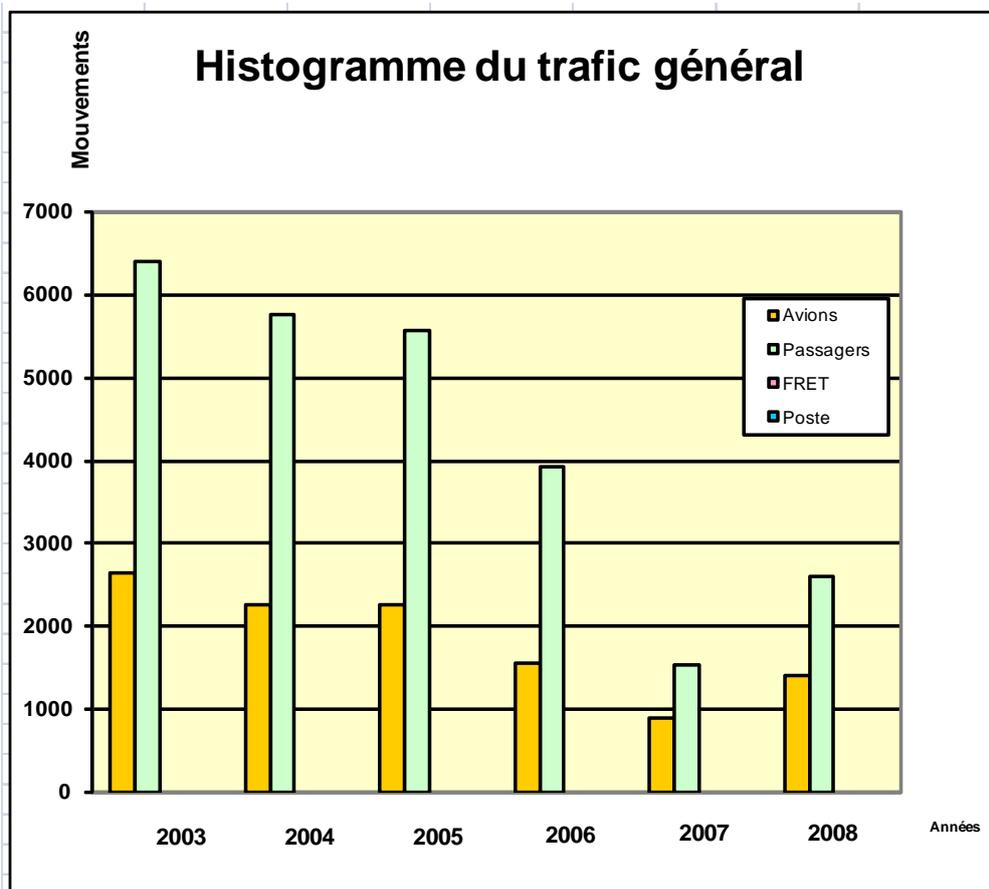
## LES SAINTES TERRE DE HAUT

### EVOLUTION DU TRAFIC GENERAL

Mouvements	Années					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Avions	2650	2264	2254	1550	906	1410
		-14.57%	-0.44%	-31.23%	-41.55%	55.63%
Passagers	6413	5757	5576	3925	1534	2605
		-10.23%	-3.14%	-29.61%	-60.92%	69.82%
Fret (Kgs)			0	0	0	0
Poste 5Kgs)			0	0	0	0

### BILAN 2008

Mouvements Avions		Mouvements passagers		FRET	Poste
Commerciaux	Autres	Commerciaux	Autres	Commerciaux+Privés	
288	1122	1084	1521	0	0
58.24%	54.97%	76.26%	65.51%		



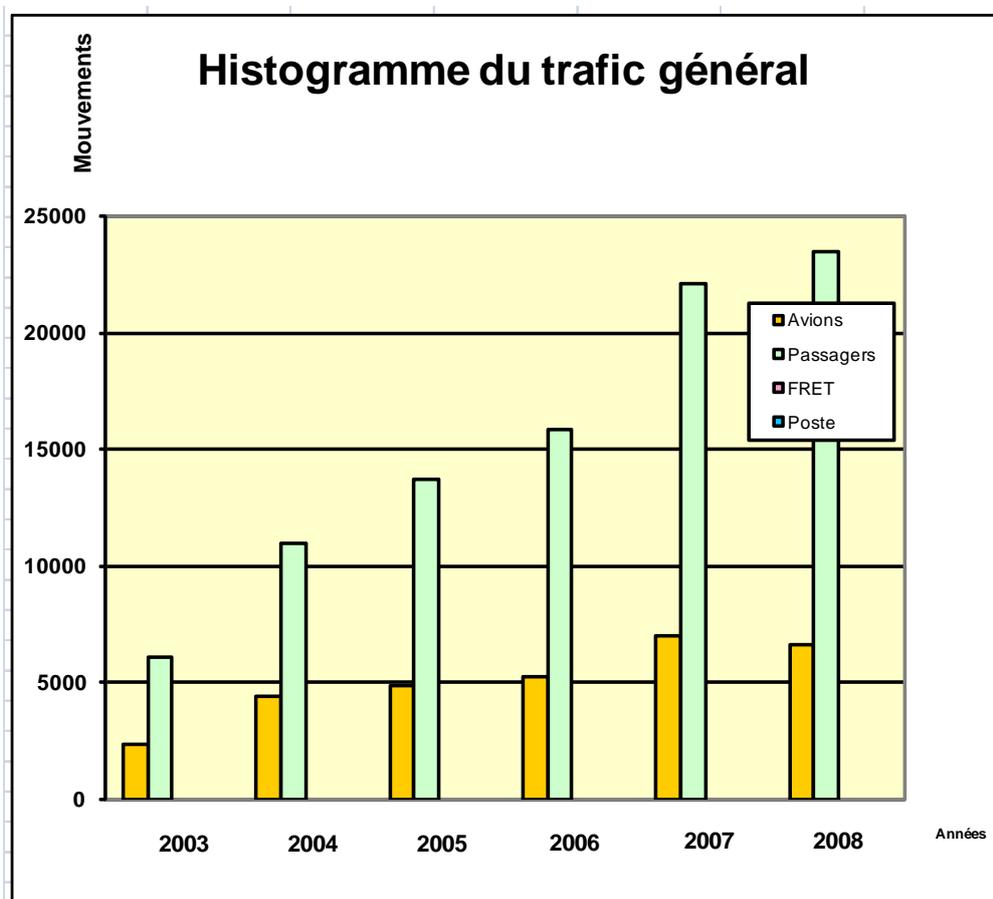
## ST-FRANCOIS

### EVOLUTION DU TRAFIC GENERAL

Mouvements	Années					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Avions	2355	4458	4854	5227	7012	6669
		89.30%	8.88%	7.68%	34.15%	-4.89%
Passagers	6127	10942	13708	15828	22074	23507
		78.59%	25.28%	15.47%	39.46%	6.49%
Fret (Kgs)		0	0	0	0	0
Poste 5Kgs)		0	0	0	0	0

### BILAN 2008

Mouvements Avions		Mouvements passagers		FRET	Poste
Commerciaux	Autres	Commerciaux	Autres	Commerciaux+Privés	
344	6325	1376	22131	0	0
-8.27%	-4.70%	-2.82%	7.13%		



## Annexe 4 :

### Glossaire

AFIS	Service d'information de vol d'aérodrome
APPM	Avant Projet de Plan de Masse
ATPL	Airline transport pilot license - Licence de pilote de ligne
ATR	Avion de transport régional
C 208	Cessna 208 Caravan
CCMG	Communauté de communes de Marie Galante
CPL	Commercial Pilot License - Licence de pilote professionnel
DAC/AG	Direction de l'Aviation Civile Antilles Guyane
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
EVASAN	Evacuation sanitaire
FAA	Administration fédérale de l'Aviation Civile
hh :mmZ	Heure exprimée en temps universel ; à PTP heure locale = heure GMT - 4
IFR	Règles de vol aux instruments
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments
IR	Instrument Rating – CPL/IR : licence de pilote professionnel qualifié IFR
Kt	Knot : 1 mille marin / H = 1,852 Km /H
METAR	METEorological Airport Report
NOTAM	Notice to Airmen : information urgente et temporaire aux usagers
OD	Origine-Destination
OSP	Obligations de service public
PA	Piper aircraft corporation
PAPI	Precision approach path indicator: indicateur visuel de pente d'approche
PCG	Plan de composition générale
PEB	Plan d'exposition au bruit
PTP	Code IATA: Pointe à Pitre
QRF	Quick Return Flight : retour ou déroutement d'un avion pour cause météo ou technique
R	Robin, constructeur français
Strip	Bande de progression d'un aéronef utilisée par le contrôle aérien
SSLIA	Service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs
TAF	Terminal Aerodrome Forecast
TPP	Transport Public de Passagers
TX	Bigramme IATA d'Air Caraïbes
VFR	Règles de vol à vue
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue

## Annexe 5 :

### PROJET de TERMES DE REFERENCE DES ETUDES DE TRAFIC

A plusieurs reprises dans le corps du présent rapport le consultant a recommandé de faire étudier localement l'aspect économique de la question traitée. Ces questions ressortissent à :

- Impact de l'interdiction du régime IFR pour les vols de transport public assurés en monomoteur (p. 4).
- Etude des motivations des usagers connus ou potentiels du transport aérien interinsulaire (p. 7-8).
- Marché des résidents secondaires et retraités CSP supérieures de Marie Galante. Marché des travailleurs originaires de la Dominique (p. 9).
- Recettes perdues par les transporteurs du fait des vols assurés par des aéronefs d'Etat pour les évacuations sanitaires, urgences médicales ou chirurgicales (p. 13).
- Adéquation des niveaux des taxes et redevances diverses aux services rendus au transport interinsulaire (p.18).
- Evaluation et comparaison du coût des dessertes PTP / Désirade et PTP / Marie Galante en vol direct ou en mode mixte : minibus PTP / St François puis vol (p.21).

La présente annexe propose un projet de termes de référence pour une ou plusieurs études ; si des considérations budgétaires devaient amener l'autorité à « saupoudrer » les études listées supra entre plusieurs bureaux et à les étaler dans le temps, ce serait évidemment au détriment d'une certaine cohérence dans l'approche et l'analyse des questions traitées et, pour cette raison, le consultant recommande que toutes ces études soient confiées à un bureau unique.

\* \*

\*

## PROJET

### CONTEXTE

La DDE et l'ADEME de Guadeloupe ont lancé une étude sur le thème de la continuité territoriale dans ce département, vue sous l'angle du transport interinsulaire. Une desserte performante est, en effet, une condition nécessaire du développement économique et social des dépendances.

Les analyses et conclusions de cette étude ont été validées par un comité de pilotage qui regroupe tous les acteurs du secteur public Etat et Collectivités territoriales concernés par cette question primordiale pour le développement économique et social des îles du sud. A travers cette étude, la DDE et l'ADEME ont souhaité étudier et partager avec l'ensemble des acteurs les conditions de mise en œuvre du principe de continuité territoriale afin d'aboutir à une structuration de l'inter-modalité (quasi inexistante aujourd'hui) qui permettra d'offrir un service de qualité à l'ensemble des usagers et de favoriser le développement économique et social des dépendances.

L'étude a mis en évidence des insuffisances dans la connaissance qu'ont les décideurs de certains paramètres du secteur du transport aérien interinsulaire en particulier ; il a donc été décidé de lancer une étude complémentaire aux fins de compléter l'information manquante. Tel est l'objet de la présente consultation.

### DESCRIPTION DE LA PRESTATION

Les points que la DDE et l'ADEME souhaitent approfondir seront à étudier uniquement sous l'angle économique ; ils sont énumérés ci-après :

**II.1. Impact sur l'économie du secteur de l'interdiction du régime IFR pour les vols de transport public de passagers assurés en monomoteurs :** il s'agit d'approcher le coût de cette interdiction (OPS 1 du règlement européen) faite aux exploitants et d'estimer son impact commercial.

Deux méthodes seront utilisées :

- a) A partir des archives de la délégation de l'aviation civile - programmes des compagnies exploitant sur les trois aérodromes du sud, du contrôle d'aérodrome – strips - et du service météorologique - METARs et TAFs - de Pointe à Pitre, le consultant bâtira une base de données (sous Access par exemple), portant au moins sur deux années, qui fera ressortir :
  - § les irrégularités de plus de 30mn par rapport à l'horaire publié des vols TPP réguliers en monomoteurs à destination ou en provenance des trois aérodromes du sud.
  - § la situation météorologique qui aurait pu ou dû être à l'origine de la dite irrégularité. Si la cause réelle de l'irrégularité peut être connue (C/R pilote ou autre source), elle sera mentionnée.
  - § Le nombre de passagers transportés sur les vols en question et la capacité sièges de l'aéronef considéré.

- b) A partir des archives du service météorologique de PTP, établir la probabilité d'occurrence entre 11 :00Z et 22 :00Z de situations imposant le régime IFR dans la TMA mais permettant néanmoins de poursuivre le vol jusqu'à l'atterrissage (à vue ou après procédure à Marie Galante).
- c) Ces données permettront de calculer le coût, économique pour l'entreprise et social pour les passagers (uniquement le coût du temps perdu), de l'application rigoureuse de la réglementation et de rapprocher le nombre de passagers et de vols concernés de tous ceux qui ne l'auront pas été. Une extrapolation aux données de trafic potentiel tirées de l'étude Copetrans sera faite.

**II.2. Etude des motivations des usagers connus ou potentiels du transport aérien interinsulaire.** Si le trafic maritime interinsulaire a pu faire l'objet d'une enquête auprès de ses usagers (cf. l'étude Copetrans), il n'a pas été possible de réaliser la même enquête auprès des usagers du transport aérien.

Le consultant proposera une ou plusieurs méthodes d'approche de la clientèle actuelle du transport aérien interinsulaire, formel ou informel, et proposera un formulaire d'enquête et les moyens de l'appliquer. Il étudiera en particulier la possibilité d'utiliser aux fins de l'enquête, les personnels du Département affectés sur les trois aérodromes du sud, selon des dispositions acceptées par la sous direction des routes, ports et aéroports.

L'enquête sera conduite auprès des passagers identifiés sur les aéroports du sud, auprès des transporteurs – formels et, si possible, informels, des agents de voyage, hôteliers, loueurs de véhicules etc.

L'enquête fera ressortir le détail des motivations présentées si possible sous la forme d'une analyse factorielle. Elle chiffrera aussi l'élasticité de la demande par rapport aux tarifs, horaires et fréquences selon le jour de la semaine (résidents ☞ touristes).

Un point important sur lequel l'attention du consultant est attirée a trait à la possibilité d'effectuer un aller-retour de la demi-journée de/vers PTP / aérodrome d'une dépendance. Si une fréquence avion de mi-journée permet un déplacement mixte (avion + bateau), comment le passager potentiel perçoit-il son retour de l'aéroport vers le port ou vice-versa ?

**II.3. Marché des résidents secondaires et retraités CSP supérieures de Marie Galante. Marché des travailleurs originaires de la Dominique.** Le consultant s'attachera à évaluer les attentes (non satisfaites) par rapport au secteur du transport interinsulaire (aérien en particulier) des deux marchés potentiels que constituent à Marie Galante les communautés suivantes :

- a) Résidents secondaires de Guadeloupe, Martinique ou autre provenance, CSP supérieures. Selon des informations recueillies par l'équipe Copetrans, cette communauté qui s'implante peu à peu à Marie Galante, appréciant les conditions de vie particulières qui y règnent, disposerait de ressources non négligeables et pourrait avoir des attentes particulières à l'égard du transport interinsulaire, aérien en particulier. Le consultant s'attachera, avec l'aide et l'introduction des maires de Marie Galante, à évaluer l'importance de ce marché et ses attentes particulières : vols directs sur Martinique ou autres OD en début ou fin de semaine, tarification particulière (abonnement par ex.) etc.
- b) Marché des travailleurs originaires de la Dominique, Haïti, Ste Lucie. Toujours avec l'aide des mairies, le consultant s'efforcera de cerner les caractéristiques de ce marché, son importance, la capacité contributive de ses membres etc.

**II.4. Recettes perdues par les transporteurs du fait des vols assurés par des aéronefs d'Etat pour les évacuations sanitaires** et les urgences médicales ou chirurgicales. Le marché des vols sanitaires constitue une activité commerciale qu'il n'est pas légitime de faire assurer dans les conditions qui prévalent en Guadeloupe. Le consultant examinera les conditions dans lesquelles les EVASAN sont assurées à Saint Martin, Saint Barthélemy et en Martinique, les tarifs pratiqués, le niveau d'activité, les astreintes imposées aux transporteurs etc. Il s'attachera à vérifier les données concernant l'activité EVASAN en Guadeloupe si celle-ci se déroulait dans des conditions « normales » et le manque à gagner pour l'entreprise du secteur qui serait adjudicataire de ce marché.

**II.5. Adéquation des niveaux des taxes et redevances diverses aux services rendus au transport interinsulaire.** Lors de ses passages sur les trois aérodromes du sud et à Saint François ainsi qu'à Pointe à Pitre, le consultant prendra note des personnels en place et des procédures réellement mises en place en matière de sûreté. Il s'efforcera de recueillir les témoignages de passagers sur ce même sujet afin de nourrir l'argumentaire qui sera éventuellement utilisé dans une négociation avec les services de l'Etat.

Il s'attachera également à recueillir auprès de la CCI / PTP les éléments justificatifs du coût réel du service rendu au passager interinsulaire (redevance 0,91€).

**II.6 Evaluation et comparaison du coût des dessertes PTP / Désirade et PTP / Marie Galante en vol direct ou en mode mixte : minibus PTP / St François puis avion.** L'étude Copetrans a envisagé une desserte de Désirade et Marie Galante par minibus privé entre PTP / terminal interinsulaire sud, Gosier, Sainte Anne et Saint François puis avion vers Désirade et Marie Galante.

Le consultant évaluera les temps et coûts de transport entre les OD ci-dessus et les destinations de Marie Galante et Désirade. Il enquêtera directement auprès des passagers, des hôteliers, agents de voyage et transporteurs (Tropic Airlines à PTP et les transporteurs informels à PTP et St François).et s'attachera à les faire s'exprimer sur un sujet qui est potentiellement dangereux pour eux (diminution de leur CA).

Si le temps de transport de PTP à St François est de l'ordre d'une heure, le temps de vol de St François à Désirade est de l'ordre de 4-5 mn et de St François à Marie Galante de l'ordre de 8-9 mn, roulage au sol compris. L'avantage tarifaire pour les passagers sera calculé sur les 2 bases suivantes :

- Avion A: 6 sièges pax, Vp=130 Kts, 80L de 100/130 par H, prix vente 350 €/H
- Avion B:10 sièges pax, Vp=185 Kts ; 150L de jet A1 par H, prix vente 900 €/H,

le coût kilométrique du minibus étant fixé à 0,45 €, toutes charges comprises, pour une consommation de 5L de gazole aux 100 Km. La comparaison entre parcours mixte et tout avion depuis PTP portera sur les temps, les coûts et les émissions de CO<sup>2</sup> en prenant un coefficient approximatif de 3,15g de CO<sup>2</sup> émis par gramme de carburant consommé.

En fonction des informations qu'il aura pu recueillir, le consultant s'efforcera de présenter des programmes de desserte plausibles.

## **PROFIL DES EXPERTS**

Le(s) expert(s) proposé(s) par le soumissionnaire – certaines entrevues un peu délicates se dérouleront mieux avec deux consultants qu'avec un seul – auront les profils suivants :

1 ou 2 experts : ingénieur aéronautique ou économiste des transports, cat. II– Durée : 20jours

*Profil demandé : formation, expérience, références et catégorie.*

- Qualifications et compétences : Un diplôme d'ingénieur en aéronautique ou universitaire en droit ou économie avec une spécialisation dans les transports et / ou secteur aérien serait un plus.
- Expérience professionnelle générale : Une expérience professionnelle d'au moins 10 ans dans le secteur aérien est demandée.
- Expérience professionnelle spécifique : Une bonne connaissance des taxes et des redevances aéroportuaires serait un plus, de même qu'une bonne connaissance de la formation des coûts dans le transport aérien.

## ***DUREE DU CONTRAT***

La durée du contrat est de 30 jours à compter de sa signature et de sa notification au Consultant. Il sera réputé achevé à la remise d'un rapport en trois exemplaires papier et sur support informatique sur suite bureautique Microsoft Office 2007 ou compatible. Le rapport sera accepté par le Client dans un délai maximum de deux semaines. L'acceptation du contrat déclenchera la procédure de paiement.

## Annexe 6 : Production de CO<sup>2</sup> par les avions du réseau interinsulaire.

Le transport aérien n'est pas couvert par les dispositions du protocole de Kyoto. L'Union Européenne mettra en œuvre la réglementation ETS (Emission Trading Scheme – Echange de droits d'émission) à partir de 2012. Ceci explique sans doute la grande discrétion dont font preuve les motoristes. S'il est relativement facile d'obtenir des informations qualitatives sur les progrès relatifs accomplis en 20 ou 30 ans sur telle famille d'avions, Airbus, par exemple, il est en revanche extrêmement difficile, sinon impossible pour le moment, d'obtenir des renseignements précis sur les émissions des petits moteurs à pistons ou turbines.

Au cas particulier du réseau interinsulaire, et compte tenu de la faiblesse du trafic, le problème des émissions se pose de façon plutôt théorique. Dans le cas où l'autorité régulatrice aurait à arbitrer entre le maritime et l'aérien, le consultant soumet le calcul suivant : partant d'une consommation de 0,2 Kg de Jet A par CV et par heure, le C 208 actuellement exploité sur le réseau, d'une puissance de 600CV, consomme 120 Kg par heure et rejette donc  $120 \times 3,15 = 378$  Kg de CO<sup>2</sup> par heure de vol.

Supposant un vol PTP / Marie Galante d'une longueur de 22 Nm à une vitesse de 185 Kts, celui-ci va durer 7mn 8 sec, soit 15mn l'aller retour en tenant compte du temps de roulage. L'émission de CO<sup>2</sup> va s'élever à  $\frac{378 \times 15}{60} = 94,5$  Kg ; si l'avion rempli à 50%, cela représente **19 Kg/pax/ vol A/R.** 60 C'est cet ordre de grandeur que l'autorité régulatrice devra prendre en compte lorsqu'elle aura à arbitrer entre, par exemple, une fréquence de demi-journée avec un bateau ou 2 avions embarquant 20 passagers. \* \*

\* \*

\*

## **Annexe 7 : Montage de projets avec le Rectorat et la DDJS.**

Le chapitre 5 du présent rapport a présenté toutes sortes d'activités qui pourraient être implantées sur les aéroports des îles du sud et leur redonner l'animation et la dynamique économique qui leur font quelque peu défaut aujourd'hui.

Lors de ses deux premières missions, le consultant a eu l'occasion de s'entretenir avec :

- Mme DERUSSY, Proviseur à la Vie scolaire au Rectorat de Pointe à Pitre,
- Mr P. LOVAL, Proviseur du lycée Polyvalent de Grand Bourg - Marie Galante,
- Mme A. ALYSE, Proviseur du lycée de Abymes – Providence,
- Mr P. BOULEAU, Directeur départemental de la Jeunesse et des Sports.

Des textes fondateurs très anciens permettent de dresser dans les meilleures conditions, budgétaires en particulier, des projets en coopération entre le ministère de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie, le ministère chargé de l'aviation civile, le ministère de la jeunesse et des sports et le groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales.

Les projets évoqués entre le consultant et ses interlocuteurs cités supra vont de l'enseignement aéronautique débouchant sur le Brevet d'Initiation Aéronautique à un centre de formation professionnelle dont les grandes lignes ont été évoquées dans le corps du rapport : spécialités enseignées, recrutement des élèves, langue d'enseignement, placement des jeunes diplômés etc. Les besoins en spécialistes des exploitants français aux Antilles Guyane ne sont satisfaits que par des recrutements de jeunes gens formés en métropole, par essence plus coûteux que s'ils avaient été formés sur place (transports, logement) et plus contraignants pour les jeunes et leurs familles.

Le consultant suggère la constitution, à l'initiative de la Région et du Département de la Guadeloupe, d'un comité interrégional pour la formation aéronautique – CIFA – qui regrouperait autour des deux organismes fondateurs leurs homologues de Martinique et Guyane, les CCI de PTP, FDF et CAY, la CCMG sur le territoire de laquelle seraient implantées le campus et d'autres activités à vocation d'enseignement ou sportive, les Préfets, Rectorats, DDJS et DDE des trois départements, la DAC / AG, l'Air France et les employeurs de personnel spécialisé et, sans doute, d'autres entités que l'émergence du projet conduirait à se manifester. Le GIFAS aurait naturellement sa place dans ce tour de table.

Le CIFA aurait naturellement vocation à conseiller les promoteurs de projets à caractère de formation aéronautique (Chefs d'Etablissements), à lancer ou coordonner les études prospectives et la promotion sur toute la région, à suivre (Conseil d'Administration et Comité Scientifique) l'évolution du Pôle Caraïbe de Formation Aéronautique évoqué au chapitre 5.

Si une volonté politique claire se manifeste sur un tel projet, un délai d'environ 12 à 18 mois sera nécessaire pour le financer et le lancer. Il est tout à fait certain qu'un tel projet répondra aux besoins des exploitants, tant aux Antilles Guyane françaises que dans le reste de la région, toutes les économies étant fortement tributaires du transport aérien.

## **ANNEXES GENERALES**

**Annexe A - CCTP**

**Annexe B - Organisation des dessertes maritimes et aériennes des îles du Sud de la Guadeloupe**

**Annexe C - Note complémentaire sur les dessertes maritimes d'autres îles**

Cahier des Clauses Techniques Particulières

Dessertes Inter-îles de la Guadeloupe

**I. Contexte**

La continuité territoriale est un principe fort affiché à la fois par l'Europe, l'état français et la Région Guadeloupe qui souhaitent voir une traduction dans l'accessibilité des différentes populations aux emplois et services, quelque soit le territoire où elles habitent.

Néanmoins, le caractère archipelagique de la Guadeloupe y impose une prise en compte spécifique : les liaisons de desserte des dépendances guadeloupéennes sont le seul moyen de garantir cette accessibilité aux populations habitant ces îles.

Derrière cette notion de service public qu'est la continuité territoriale, un aspect plus économique ne doit pas être oublié : une desserte performante est une condition nécessaire, bien que non suffisante pour assurer un développement local des dépendances, qu'il s'agisse de tourisme ou d'activités de services à la population.

Enfin, assurer ce développement local des dépendances est aussi un moyen de diminuer les besoins en déplacements de la population locale accédant alors localement à des emplois et des services.

Appliquer les grands principes de continuité territoriale, de développement local et de préservation de l'environnement sur l'archipel guadeloupéen renvoie donc systématiquement à la problématique de la qualité de desserte des dépendances.

Aujourd'hui force est de constater deux choses :

- les dépendances de l'archipel guadeloupéen sont peuplées d'une population qui a des difficultés récurrentes à accéder dans des conditions satisfaisantes aux emplois et aux services,
- et la connaissance des liaisons inter-îles paraît encore insuffisante pour apporter des éléments de réponse et d'organisation sur la thématique des transports collectifs.

**II. Objectif et attentes vis à vis de l'étude**

A travers cette étude, la DDE et l'ADEME souhaitent étudier et partager avec l'ensemble des acteurs et partenaires les conditions de mise en oeuvre du principe de continuité territoriale dans les dépendances de la Guadeloupe : il s'agit donc de proposer une structuration de l'inter-modalité et d'obtenir un service de qualité pour les différents usagers et de favoriser le développement économique.

Cette étude contiendra les trois phases suivantes :

- une amélioration de la connaissance de la mobilité des marchandises et des passagers sur les liaisons inter-îles de l'archipel guadeloupéen,
- une analyse des perspectives d'évolution des flux et des besoins spécifiques non pris en compte aujourd'hui,
- et l'élaboration de scénarii de desserte inter-modale, intégrant les coûts d'exploitation et les coûts éventuels pour la puissance publique.

Les résultats de cette étude pourront être utilisés de façon opérationnelle sur la programmation des fonds

### III. Le Comité de pilotage et de suivi technique

Mettre en application le principe de continuité territoriale et favoriser le développement économique dans les dépendances de la Guadeloupe est ambitieux et nécessite un partenariat élargi pour aboutir.

- Les deux collectivités majeures font donc partie du Comité de Pilotage et de Suivi Technique : le Conseil Régional et le Conseil Général,
- Les représentants du secteur économique et les gestionnaires d'infrastructures : Chambre de Commerce et d'Industrie de Pointe-à-Pitre, Chambre de Commerce et d'Industrie de Basse-Terre, Port Autonome de Guadeloupe,
- Les principaux services de l'Etat concernés par la problématique de la desserte inter-île : la Direction de l'Aviation Civile (DAC), la Direction Départementale de l'Équipement (DDE), la Direction Régionale des Affaires Maritimes (DRAM), la Direction Régionale au Tourisme, au Commerce et à l'Artisanat (DRTCA), la Direction Régionale de l'Environnement (DIREN) et enfin l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).

Ce comité de pilotage et de suivi technique a plusieurs rôles :

- valider le présent cahier des charges,
- valider les différents points d'étapes et les rendus intermédiaires,
- contribuer aux choix des orientations,
- valider le rendu final,
- faciliter le travail du prestataire retenu.

Coordonnateur du groupement de commandes pour l'étude, la DDE assurera à ce titre :

- l'organisation des réunions du Comité de Pilotage et de Suivi Technique, qu'elle est chargée de convoquer,
- la transmission préalable des documents produits aux membres du Comité,
- la rédaction du relevé de décision à l'issue de chaque réunion.
- Le contenu de la prestation attendue

Deux grandes étapes constituent cette étude : une étape de diagnostic sur la situation actuelle et une étape d'analyse des perspectives de développement.

#### Le diagnostic de la desserte inter-îles

Évaluer le fonctionnement actuel de la desserte des dépendances<sup>1</sup> impose de :

- Connaître les différents marchés et types d'usagers de ces liaisons,
- Identifier les infrastructures existantes utilisées pour ces dessertes et leur capacité,
- Connaître les opérateurs et les matériels utilisés pour réaliser ce service de transports,

---

<sup>1</sup> Ne sont pas compris dans les dépendances, les territoires de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy, du fait de leur évolution statutaire récente.

- Mesurer la viabilité économique actuelle pour les opérateurs,
- Effectuer une évaluation environnementale des différentes liaisons selon le mode de transports.

La connaissance des différents marchés pourra se baser sur l'exploitation des statistiques et d'études existantes et sur l'actualisation et le redressement des résultats obtenus par des enquêtes ciblées.

Identifier les infrastructures existantes se fera en appréciant leur capacité de dessertes, leur niveau de qualité et d'entretien, la présence de capacités de parking et la structuration de l'inter-modalité existante.

Connaitre les opérateurs et le matériel utilisé pourra se baser sur des entretiens avec les armateurs et les compagnies. Il paraît nécessaire de connaître aussi les modes d'acquisition et d'utilisation des navires et aéronefs utilisés, ainsi que le mode de gestion des entreprises.

Mesurer la viabilité économique actuelle pour les opérateurs se fera par l'intermédiaire d'évaluations basées sur des recettes générées par les différents flux, et sera distinguées selon la liaison et le type de transports. Cette démarche devra faire appel aux outils nécessaires à une approche objective de la situation.

Enfin, l'évaluation environnementale se fera par liaisons et par type de transports.

Avant de développer sur les scénarios envisageables, il conviendra de mettre en évidence les perspectives actuelles pour ces liaisons :

- Quels sont les projets d'infrastructures et d'aménagement en cours et déjà en prévision par les différents investisseurs ? Le prestataire pourra interviewer les différents membres du Comité de Pilotage et de Suivi Technique et les élus locaux des dépendances.
- Quelles sont les prévisions d'évolution des trafics au fil de l'eau ?

Il s'agit de formuler les hypothèses plausibles d'évolution des trafics en fonction des projets déjà envisagés.

Un premier rapport est attendu à l'issue de cette étape établissant le fonctionnement actuel des liaisons inter-îles dans l'archipel guadeloupéen. Il contiendra notamment une comparaison multi-critères de chaque moyen de transport par liaison. Une validation technique de ces résultats sera demandée au Comité de Pilotage et de Suivi Technique.

#### Les scénarios envisageables

Proposer au Comité de Pilotage et de Suivi Technique, plusieurs scénarii contrastés, en insistant dans tous les cas sur le rôle des transports terrestres pour relier les différentes infrastructures portuaires et aéro-portuaires. Ces scénarii détailleront selon les moyens de transports une gradation des niveaux de services envisagés, dépendant du niveau de continuité territoriale et du niveau de développement économique.

Une note d'opportunité sur la sélection des scénarii étudiés sera remise par le prestataire afin

de permettre une validation de cette sélection par le Comité de Pilotage et de Suivi Technique.

Par scénarii envisagés, il faudra établir :

- Les besoins en infrastructures, les moyens de financer ces investissements, les aides mobilisables et les coûts d'exploitation pour les gestionnaires.
- Le mode d'organisation des liaisons et de la multi- et inter-modalité, notamment vis à vis des transports terrestres,
- Les coûts d'exploitations des liaisons prévues dans cette organisation pour les opérateurs,
- Les coûts supportés par les différentes catégories d'usagers,
- Enfin, une évaluation environnementale globale.

Un second rapport est attendu proposant la comparaison des différents scénarios de développement sur les critères énoncés ci-dessus.

#### IV. La valorisation de l'étude

Dans un premier temps, les résultats de cette étude pourront intégrer des diagnostics de territoires et être utilisés dans les démarches de planification et d'urbanisme : PLU, SCOT, SAR, PDU, SRT...

Elle pourra aussi être utilisée pour proposer des modes d'organisation aux opérateurs des différents modes de transports. Elle pourra également permettre d'apporter aux élus concernés et aux Autorités Organisatrices de Transport une connaissance approfondie de la situation actuelle et de son évolution, et le cas échéant de mener une approche volontariste pour une amélioration des conditions de desserte des îles.

Enfin elle pourra aussi servir à établir une programmation des aides européennes dans le domaine des transports collectifs publics terrestres et maritimes.

## **ANNEXE B - ORGANISATION DES DESSERTES MARITIMES ET AERIENNES DES ILES DU SUD DE LA GUADELOUPE**

**Note :** Ce document, préparé après la réunion du Comité de pilotage du 23 octobre 2009, traite pour l'essentiel - mais non exclusivement -, des services maritimes de passagers, qui constituent l'enjeu majeur des dessertes des îles du Sud de la Guadeloupe. Le point 8 se rapporte plus spécifiquement au transport maritime de marchandises, le point 9 à l'aérien et le point 10 à l'intermodal (mer - air – terre).

### **1. Nature et forme actuelles de l'intervention publique**

L'intervention des institutions publiques dans les dessertes des îles du Sud de Guadeloupe se caractérise aujourd'hui par :

- le rôle technique des services déconcentrés des administrations nationales (Affaires Maritimes, Aviation Civile...)
- les concours financiers du Conseil Régional destinés à alléger le coût des contraintes d'insularité des résidents

Pour le reste, les dessertes ne relèvent pas en Guadeloupe d'un cadre d'organisation comparable à celui de la plupart des îles du cabotage national en France (outre-mer compris) ou en Europe.

Cette situation, assez exceptionnelle, se retrouve essentiellement dans les cas où le marché procure aux transporteurs un équilibre économique qui leur permet d'offrir des services permanents et durables (y compris pour le renouvellement de leurs moyens de transport).

## **2. Constat partagé d'insuffisances et de risques**

L'ensemble des acteurs institutionnels réunis à Basse-Terre le 23 octobre 2009 en Comité de pilotage de l'étude sur le sujet partagent le constat que les dessertes des îles du Sud comportent plusieurs insuffisances, subissent occasionnellement des difficultés ou peuvent rencontrer des risques avec, principalement :

- des fréquences et horaires qui ne répondent qu'imparfaitement aux besoins, tels qu'ils ressortent des enquêtes réalisées auprès des utilisateurs ainsi que des entretiens avec les élus les plus concernés et avec les opérateurs eux-mêmes ;
- des ruptures de continuité lorsque des moyens de transport sont temporairement retirés du service en raison de pannes et avaries ou des difficultés économiques chroniques des opérateurs ;
- de la non prise en compte des facteurs environnementaux :
  - § dans les moyens de transport maritime et aérien eux-mêmes, qui devront améliorer leurs performances énergétiques
  - § dans certains arbitrages entre acheminements maritimes et aériens
  - § dans l'organisation des déplacements combinant le transport principal et le transport terrestre (au port ou à l'aéroport)
  - § pour les transports de collecte et de traitement des déchets

## **3. Consensus des acteurs institutionnels sur la nécessité d'un cadre organisationnel**

Afin de remédier à ces dysfonctionnements et de réduire ces risques, les acteurs institutionnels partagent l'objectif central de disposer d'un cadre d'organisation des transports permettant de garantir :

- des offres de transport répondant mieux aux besoins actuels, futurs et potentiels des populations desservies ;
- la prise en compte des politiques économiques et de développement durable des îles de l'archipel ;

- une visibilité à moyen et long terme de ces services et de leurs conditions économiques ;
- les moyens d'assurer le renouvellement des outils de transport et de favoriser leur modernisation en rapport avec les évolutions dans les domaines économiques, sociaux, territoriaux et environnementaux ;
- la mise à niveau et la maintenance suivie des infrastructures d'accueil (ports et aéroports) ;
- une optimisation des solutions modales et intermodales associant les transports maritimes ou aériens et les transports terrestres de pré-post acheminement.

#### **4. Conditions de succès des dessertes insulaires**

Une analyse des dessertes comparables ("benchmark") des archipels et îles d'outre-mer français et européens a été réalisée dans le cadre de l'étude. Elle renseigne sur les principes et conditions de succès de l'organisation de ce type de services, à savoir :

- le partage des objectifs par l'ensemble des collectivités directement ou indirectement concernées : Conseil Général, Conseil Régional, Communes, Syndicat de communes des îles et des territoires reliés aux îles ;

**Note : Cet objectif s'inscrit dans le plan outre-mer de novembre 2009, qui prévoit de favoriser "la mise en place d'une autorité organisatrice unique des transports" (tous modes).**

- la priorité à accorder aux attentes des populations insulaires, en rapport avec les politiques de développement des îles et des territoires desservis ;
- des arbitrages nécessaires entre concurrence désordonnée des opérateurs et une organisation rigide et notamment entre les déplacements des résidents et ceux des touristes (en tenant compte de la segmentation de ce marché) ;

- des dispositifs de rationalisation permettant d'optimiser les moyens de transport, dans le double but de garantir la continuité des services et d'éviter les surcoûts des excédents de capacité ;
- l'intégration des objectifs de développement durable récemment arrêtés dans le cadre du "Grenelle" de l'environnement et du "Grenelle" de la mer ;
- un suivi constant des activités afin de veiller à l'équilibre du système et de respecter les règles de gouvernance retenues par les autorités concernées.

## **5. Schémas d'organisation et scénarios de dessertes**

### **Secteur maritime (passagers)**

Selon le cas, la desserte des îles comparées est organisée par les Autorités régulatrices (ou organisatrices) de transport (A.R.T.) suivant des schémas divers et non exclusifs :

- en gestion directe ou déléguée avec des moyens de transport publics propres ;
- des Délégations de Service Public (D.S.P.) attribuées conventionnellement à des opérateurs privés suivant les procédures légales ;
- dans le cadre d'obligations de service public (O.S.P.) sans DSP, délimitant les conditions de participation des opérateurs.

Le Comité de pilotage du 23 octobre a examiné trois types de scénarios d'organisation des services maritimes destinés aux passagers.

- un scénario "de référence", dans lequel le niveau et la nature limités de l'intervention publique demeurent globalement inchangés par rapport à ceux de la situation actuelle ;
- un scénario "coopératif", dans lequel les opérateurs sont invités ou incités par l'A.R.T. à mutualiser leurs moyens et à rationaliser leurs schémas d'exploitation ;

- un scénario "organisé", dans lequel l'A.R.T. décide, de façon volontariste et plus directement, des conditions d'exécution des dessertes.

Seuls les deux derniers scénarios renvoient aux modes d'intervention active des A.R.T. qui se retrouvent sur les dessertes comparées à la Guadeloupe (voir 4. ci-dessus).

## 6. Options ouvertes

L'étude et les travaux du COPIL d'octobre 2009 ont retenu des options qui peuvent s'appliquer à chacun des scénarios et dont les principales se rapportent à :

- une organisation globale de l'ensemble des îles, dans un système unique intégrant l'ensemble des dessertes île par île, ou à l'inverse un cadre assez général, ouvrant toute possibilité d'individualiser l'organisation de chaque île.  
L'arbitrage en la matière devrait tenir compte des objectifs principaux, et plus particulièrement des effets attendus de la rationalisation des services et de la mutualisation des moyens ;
- la coexistence entre les services de la desserte d'intérêt public assurés prioritairement pour les résidents et autres passagers concernés et des services concurrents.  
Les principes retenus à ce stade portent sur un système particulier pour les transports de personnes, organisés dans le cadre d'activités touristiques (charter, T.O. ...)
- des O.S.P. "minimales" définissant les conditions de participation au trafic de nouveaux opérateurs et permettant à la fois :
  - § d'éviter les risques d'un retour aux abus de concurrence (écrémage des trafics, pratiques tarifaires incertaines...)
  - § de permettre aux opérateurs de transports "publics" de participer aux trafics touristiques dans le cadre de cette concurrence.
- une billetterie rendue obligatoire pour l'ensemble des opérateurs serait également de nature à mieux contrôler les opérations et les aides attribuées par le Conseil Régional dans le cadre de la politique sociale d'aide aux résidents.

## **7. Différenciation des scénarios**

### **Synthèse des avantages des scénarios 2 et 3 sur la situation de référence (scénario 1)**

Les scénarios "coopératif" et "organisé" présentent à tous égards des avantages significatifs sur le scénario de référence (situation actuelle).

Les différences entre ces deux scénarios ne peuvent pas être établies avec précision à ce stade, puisque l'un comme l'autre sont de nature à comporter des engagements des acteurs (privés dans le scénario "coopératif", publics dans le scénario "organisé", et publics / privés dans les deux cas) de nature à produire des effets voisins. Ce n'est qu'après avoir "testé" les opérateurs plus avant que des écarts entre leurs solutions de partenariat et la solution plus interventionniste pourront se comparer plus concrètement.

Les principaux types d'impacts répertoriés ci-après par domaine partagent donc ces deux scénarios d'une part et le scénario de référence d'autre part.

- Gouvernance / régulation
  - Consensus des acteurs institutionnels : partage des objectifs, des principes et des grandes opérations
  - Engagements concertés des autorités, cette préconisation étant inscrite dans le plan outre-mer de novembre 2009
  - Régulation par le biais d'O.S.P., renforcées ou non dans le cadre de D.S.P. pouvant prendre un caractère général (conditions d'accès de marché) ou spécifiques (obligations particulières par exemple pour telle ou telle desserte).
  
- Sécurisation de la desserte
  - Réduction des risques d'interruption des services
  - Anticipation dans la gestion des périodes de suspension programmables (arrêts pour révisions techniques)

- Qualité de l'offre
  - Services répondant mieux aux attentes des résidents des îles et des territoires reliés : continuité, horaires, fréquence...
  - Modernisation des moyens navals et des prestations
  - Possibilités d'extension à des solutions intermodales (mer - port - terre), voire mixtes (A/R mer / air)
- Conditions économiques
  - Gains sur l'exploitation des navires (effets de rationalisation et d'optimisation) : coûts réduits et / ou partagés, augmentation des revenus des opérateurs (effets de fréquentation)
  - Rentabilité favorable au renouvellement et à l'entretien des moyens navals
  - Acquisition progressive d'une flotte plus homogène, avec les économies en résultant (maintenance et entretien, pièces...)
  - Risques réduits, voire supprimés, de recours à des affrètements de moyens navals extérieurs pour assurer la continuité
- Coûts et prix (tarifs) de transport
  - Maîtrise des conditions économiques par l'A.R.T., permettant le suivi des coûts et des tarifs, facteur important pour le contrôle des subventions
  - Augmentations possibles des tarifs avec des droits et redevances pour le financement et l'entretien des infrastructures (surcoûts par rapport à la situation actuelle)

- Besoins de financements publics
  - Ajustement des besoins de compensation financière des O.S.P. (subventions) lorsque les obligations ou certaines d'entre elles le justifient
  - Attribution aux mieux-disants en cas de D.S.P. après procédure d'A.O. et de dialogue compétitif
  - Validation et contrôle d'efficacité des mesures d'aides
- Aspects environnementaux
  - Economies directes de carburants par un meilleur usage des moyens navals (à flux de trafic constant et à qualité renforcée)
  - Economies indirectes de carburants par un meilleur usage des moyens de transport associés (mer - terre et mer - air)
  - Maîtrise par l'A.R.T. des O.S.P. environnementales ainsi que des obligations de sécurité et de sûreté (en principe acquises dans la situation actuelle).

## **8. Transports maritimes de marchandises**

Ce sous-secteur ne présente pas les mêmes enjeux que celui des passagers.

Tels en sont les termes synthétiques :

Les insuffisances actuelles tiennent :

- aux fréquences, devenues plus irrégulières et espacées au cours de l'année 2009, en rapport avec l'activité économique générale
- les risques d'interruption de services, et de nécessité de recourir à des moyens de remplacement, en raison de la position d'exclusivité de l'opérateur principal
- le niveau jugé élevé des tarifs

Des opportunités importantes et durables se présentent maintenant avec les transports de déchets.

Ces déchets constituent un fret de retour pour les barges qui ont peu de fret en sortie des îles du Sud.

Le problème posé par les transports de déchets tient au fait que les fréquences imposées par la loi pour le transport des déchets ménagers (tous les deux jours) sont supérieures à celles actuellement pratiquées à l'exception de Marie-Galante.

Compte tenu des faibles volumes en cause (de l'ordre de 2 à 3 tonnes tous les deux jours), il va de soi qu'un service dédié ne peut être économiquement viable sauf à le subventionner considérablement.

Il est suggéré d'équiper les vedettes à passagers de conteneurs fermés et étanches comme cela se fait sur les îles bretonnes, afin de transporter ces déchets sur une base quotidienne ou tri-hebdomadaire.

Le Comité de pilotage du 23 octobre, sans se prononcer de façon catégorique, ni aller plus avant dans les modalités, a estimé qu'il serait préférable d'intégrer le transport des marchandises avec les îles dans le cadre de l'organisation de la desserte, et d'en préciser dans ce cadre les caractéristiques spécifiques.

## 9. La desserte aérienne

Les constats et conclusions du Comité de pilotage sur le transport aérien portent principalement sur le cadre réglementaire, avec principalement :

- les conditions d'application et de surveillance de la participation des transporteurs publics et privés sur les îles
- la "sur-réglementation" technique et documentaire applicable au secteur, disproportionnée par rapport au dimensionnement du réseau et des activités qui s'y exercent
- les besoins d'adaptation des infrastructures aéroportuaires.

Il est préconisé de consulter les opérateurs, sans doute à travers un appel à manifestation d'intérêt (A.M.I.), afin de permettre à l'A.R.T. de disposer des éléments d'appréciation utiles pour préciser les options sur les formes et la nature des services et sur la tarification.

D'autres exigences, sous forme d'O.S.P. pourraient être adoptées en vue d'améliorer les performances environnementales (réduction des nuisances sonores, traitement des effluents). Les incitations aux solutions de transport intermodales Air - Mer (A/R) et Air - Terre (pré et post-acheminements) s'inscriraient également dans ces perspectives.

## **10. Coordination intermodale**

Cet axe de la politique de desserte des îles est mentionné dans les points précédents à la fois pour le mode maritime et pour le mode aérien.

De façon synthétique, il vise à une organisation des dessertes qui réponde à la fois aux objectifs :

- de rationalisation : une meilleure desserte principale (fréquences, horaires), associée à des pré-post acheminements coordonnés, procure des avantages à la fois aux utilisateurs et aux opérateurs
- de développement durable, par le recours aux moyens de transport routiers publics, ou par des offres mer / air en A/R permettant de réduire les transports à vide.

Plusieurs types de mesures ont été évoqués en Comité de pilotage pour concrétiser ces objectifs.

## **ANNEXE C - NOTE COMPLEMENTAIRE SUR LES DESSERTES MARITIMES D'AUTRES ILES**

### **DESSERTES MARITIMES DES ILES Enseignements pour la Guadeloupe**

#### **Présentation**

##### Iles de métropole

- Corse
- Atlantique

##### Archipels d'outre-mer

- Nouvelle Calédonie
- Polynésie
- Saint-Pierre et Miquelon
- Mayotte

##### Iles Européennes

##### Synthèse comparative

## Présentation

L'analyse de la desserte des îles de la Guadeloupe est complétée ici par une note d'analyse comparative ("benchmark") des dessertes d'îles reliées à leur "continent" respectif dans des conditions pouvant être rapprochées de celles de la Guadeloupe.

Ce type d'exercice, dont la pertinence dépend des similarités et des particularités de chaque île, renseigne sur les types d'organisation et sur les bonnes (ou moins bonnes) pratiques.

Sont ainsi présentés ici les éléments et enseignements utiles pour l'analyse des dessertes des îles de métropole (Corse et cas de "micro-cabotage"), de chacun des archipels d'outre-mer, et de quelques autres situations européennes significatives avec, successivement :

- une description synthétique du contexte et des caractéristiques principales des dessertes, de l'offre de transport et du type d'organisation mis en place ou piloté par les autorités organisatrices ;
- les avantages et inconvénients du ou des dispositif(s) en place ;
- les principaux enseignements à en tirer pour la Guadeloupe.

Note : les éléments recensés ici se reportent aux situations les plus récentes.

Il est à noter que, pour plusieurs des cas présentés, l'organisation des dessertes est en cours d'évolution, et que les informations sont parfois fragmentaires.

\* \*  
\*

## **ILES DE METROPOLE**

- **Corse**
- **Atlantique**

## CORSE

### Contexte et caractéristiques générales

L'insularité génère des besoins importants de continuité territoriale, assortis d'exigences élevées pour répondre aux principaux objectifs assignés aux dessertes maritimes (et aux dessertes aériennes pour les passagers) dans un environnement socio-politique et concurrentiel complexe :

- Les grands objectifs :
  - continuité toute l'année pour les résidents, avec des variations par mois, semaines et jours ;
  - passagers, - résidents et touristes -, véhicules particuliers et fret (principalement routier) ;
  - capacités maximisées en support du développement du secteur touristique dont les activités sont inégalement réparties sur l'année ;
  - couverture multi-portuaire pour relier chaque micro-région de l'île au continent (arbitrage accès maritimes / réseau routier).
  
- Un environnement politique, social et concurrentiel complexe :
  - poids des activités de transport maritime et des ports, sur l'île et sur le continent (emplois et influence syndicale, retombées économiques...) ;
  - concurrence entre ports français et ports italiens, et donc entre dessertes encadrées (France) et dessertes ouvertes (Italie, y compris en conditions internationales d'immatriculation des navires) ;
  - concurrence entre des services publics "de base" (OSP, aides d'Etat) soumis à l'accord de la Commission Européenne et délégués à des opérateurs historiques, et des services à O.S.P. et aides réduites, assurés par un opérateur dont les performances sont en progrès continu.

## Offre de transport

- Le Service Public "de base"
  - Des surcapacités importantes pour faire face aux pics exceptionnels d'activité (quelques jours dans l'année) et à des variations de flux inégalement réparties sur toute l'année (période estivale, congés scolaires de toute durée, week-ends prolongés et ordinaires...).
  - Dessertes réparties entre 6 ports d'inégale importance avec des capacités et fréquences différentes selon les territoires et populations desservies et variables selon les périodes de l'année.
  - Fréquences globalement élevées et horaires de confort pour les passagers, les transporteurs routiers et les équipages des compagnies maritimes (traversées de nuit, A/R des véhicules commerciaux dans la même journée) avec de longues immobilisations à quai des navires, ajoutant au surdimensionnement de la flotte.
  - Désarmement de plusieurs navires hors périodes imposées par le cahier des charges, avec de faibles possibilités de trouver d'autres emplois (affrètements), mais disponibilité de cette flotte de réserve.
  - Caractéristiques des navires définies avec un grand degré de détails par les O.S.P. et le cahier des charges de la Convention OTC / Armements, pour tenir compte à la fois des limites en infrastructures des ports desservis et de la flotte existante, conduisant à retenir des unités navales spécifiquement désignées pour la desserte de l'île.
- Les O.S.P. du Service Public "complémentaire" sur les autres ports du Continent (Toulon et Nice)
  - Surcapacités également élevées, mais dans de moindres proportions en raison d'O.S.P. minimales réduites, mais qui dépendent en grande partie des politiques commerciales des opérateurs.
  - Flux de trafic stimulés par une subvention incitative (voir ci-dessous) qui favorise les politiques tarifaires agressives, et à une concentration des flux sur les principaux ports de l'île (Bastia, Ajaccio).

## Organisation

- La politique des transports maritimes et aériens de l'île est déterminée par les instances de la collectivité territoriale (Assemblée, en décision finale), et conduite par l'Office des Transports de la Corse (O.T.C.), qui veille en particulier au respect des O.S.P. et distribue les subventions que l'Etat attribue à la Région sur demande de celle-ci.
- Le dispositif d'ensemble combine plusieurs formules, avec le système strictement encadré des D.S.P. élaborées de la desserte de base et les O.S.P. minimales de la desserte complémentaire. L'architecture de l'ensemble vise à concilier le principe de continuité territoriale et les objectifs et contraintes indiquées ci-dessus.

### 1. Système de base

La délégation de Services Publics est contractée par périodes de cinq années (actuellement jusqu'à 2012).

Deux compagnies historiques et partenaires en capital et en moyens navals sont actuellement délégataires, après désignation de leur groupement. Détentrices d'un monopole historique de fait, elles ont été confrontées à la concurrence lorsque la réglementation européenne a conduit l'Etat et la collectivité territoriale à mettre en place le dispositif actuel.

Le cahier des charges prévoit principalement :

- des services par car-ferries et navires Ro-Ro mixtes (fret et passagers = Ro-Pax) dont les caractéristiques technico-commerciales sont définies de façon très précise :

- § capacités passagers (couchage, fauteuils, espaces publics...), automobiles, fret (mètres linéaires pour les véhicules routiers...)

- § vitesse commerciale

Note : les consommations de carburants ne sont mentionnées qu'à titre indicatif dans les descriptifs techniques des délégataires ; ce critère devrait être davantage pris en compte à l'avenir, avec ses impacts sur la vitesse, les temps et horaires des traversées, les itinéraires etc. en fonction de l'impact environnemental

- § aménagements : restauration, loisirs, accès et circulation à bord (y compris pour certaines catégories de passagers ou de marchandises)...

- § conditions de qualité et de sécurité : normes environnementales, limites de bruit...

- services minima à assurer par période (été, fin d'année, vacances courtes et moyennes, week-ends...), entre couples de ports, Marseille étant le port de base continental de la desserte de base ;
- traitement des situations d'urgence (pannes, accidents, grèves...) entraînant des interruptions ou modifications de services ;
- tarifs, en niveau et en structure, leurs modalités de variation et de scénarios, les compléments (par exemple pour les fluctuations du coût des carburants...) ;
- nombreuses dispositions contractuelles d'ordre administratif et financier fixant les obligations et les droits des parties, les subventions et leurs modalités de règlement, les contrôles, les pénalités, les recours, etc.

## **2. Système complémentaire**

- Accès ouvert à tout transporteur maritime européen en application de la réglementation communautaire, sous conditions d'O.S.P. minimales de continuité, régularité, fréquence, caractéristiques des navires, notamment en matière de sécurité (âge, équipements...).
- Ces O.S.P. minimales ouvrent droit à des subventions de type "à l'unité" (voir ci-dessous).

## **Subventions**

### **1. Système de base**

- la compensation financière des O.S.P. est fixée pour toute la durée de la Convention de D.S.P. sur la base d'un montant annuel forfaitaire. Cette enveloppe est ajustée pour chaque exercice en application d'une formule contractuelle prenant en compte l'évolution des coûts de l'exercice précédent ;
- la subvention résulte de la négociation entre les délégataires et le délégant. Celui-ci (O.T.C.) dispose de ressources globales pour l'ensemble des transports (maritimes et aériens) avec le continent qui sont elles-mêmes déterminées par l'historique de la subvention et qui des tarifs ;

- les résultats des compagnies, dont les produits sont constitués par les recettes tarifaires et les subventions, dépendent des premières, et donc de la demande et de sa sensibilité aux prix et aux services (pour les passagers), mais aussi de l'intensité de la concurrence avec le service complémentaires, ainsi qu'avec les transports aériens.

## **2. Système complémentaire**

- la subvention est accordée à toute compagnie maritime autorisée à opérer après accord de l'O.T.C. qui s'assure de ses capacités à respecter les OSP ;
- la subvention "à l'unité" est attribuée au passager transporté ou au véhicule de tourisme sous conditions d'éligibilité : résidents, étudiants, familles, etc. La proportion de ces passagers est estimée autour des deux tiers du total ;
- la subvention est versée par l'O.T.C. au transporteur maritime.

## **3. Transports non subventionnés**

- passagers et leurs véhicules non éligibles à la subvention du service complémentaire ;
- fret chargé dans d'autres ports que Marseille, soit une proportion d'environ un quart du trafic total sur la période récente.
- Notes :
  - . le transport de produits pétroliers (EDF et autres) est assuré par affrètement de navires citernes
  - . un dispositif particulier, comportant une subvention en contrepartie de l'usage exclusif d'un navire et de tarifs spéciaux, s'applique aux transports de ciments par navire spécialisé.

## **Avantages**

- sécurisation des dessertes de la D.S.P. de base : continuité territoriale, garantie en capacités, fréquence, horaires, tarifs...
- stabilité du système pendant la durée de la concession
- maximisation de l'offre : couverture multi-ports et des pointes de trafic, fréquences et horaires de confort, qualité des moyens navals...
- effets positifs de la subvention "à l'unité" : la formule incite les transporteurs à proposer des tarifs promotionnels permettant d'augmenter et de lisser les flux.

## **Inconvénients**

- complexité d'un système qui vise à concilier un trop grand nombre d'impératifs et de conditions ;
- coûts élevés pour la collectivité ;
- tensions à l'approche de la fin d'une convention de concession ;
- effets de la subvention "à l'unité" : le montant total de la subvention augmente avec la fréquentation.

## **Enseignements pour la Guadeloupe**

- Le système de dessertes de la Corse semble trop élaboré, par comparaison, sauf à retenir par exemple que, pour réduire le risque de dérive en cas de subvention "à l'unité", une solution consisterait à proscrire les tarifs abusivement bas, par lesquels l'opérateur est tenté de substituer en partie ses recettes commerciales par la subvention.  
Difficulté : ce garde-fou, qui n'est pas utilisé actuellement, pose des problèmes de contrôle.

## **ATLANTIQUE SEIN ET OUESSANT (Finistère)**

### **Contexte et caractéristiques générales**

- Caractéristiques communes des deux îles, et dans une moindre mesure de l'île de Molène, plus proche du continent et desservie comme escale intermédiaire
- Les deux segments de trafic sont essentiels pour chacune des deux îles :
  - Résidents, pour leurs déplacements réguliers, périodiques ou occasionnels, avec des besoins parfois très précis de déplacement de certaines catégories de personnes (Exemple : A/R sur les week-end des scolaires en internat).
  - Tourisme et retombées économiques :
    - § très forte fréquentation saisonnière, jusqu'à 6 fois la population de l'île par jour, et débats en cours sur un plafonnement éventuel pour la préservation du site (Sein)
    - § faibles capacités de séjour sur place

### **Offre de transport**

- Nécessité de moyens "sur mesure" adaptés aux contraintes et aux risques de navigation :
  - desserte quotidienne tous temps
  - horaires de jour adaptés aux A/R dans la journée
  - renforcement de fréquence en saison

Tarifification spéciale pour les résidents et réductions supplémentaires pour certaines catégories.

## **Organisation**

- Autorité organisatrice : Conseil Général du Finistère
- O.S.P. intégrant les objectifs, besoins et contraintes ci-dessus
- D.S.P. après appel d'offre et sélection d'un délégataire unique

## **Subvention**

- déterminée par la convention et le cahier des charges de D.S.P. à partir de l'historique (tarifs, volumes d'activités...) et des conditions économiques
- intégrant les surcoûts des exigences techniques du national naval

## **Avantages**

- compromis entre les objectifs globalement satisfaisants pour les résidents, la politique touristique et le concédant
- visibilité pour la collectivité et pour l'opérateur

## **Inconvénients**

- risques en cas de défaillances du navire, avec des solutions de remplacement de moindre qualité
- limites inhérentes au compromis et frictions occasionnelles, apparemment limitées entre les parties prenantes, et notamment à l'approche du renouvellement de la D.S.P.
- séjours forcés (1 ou 2 nuits) sur le continent en hiver
- besoins de coordination intermodale sur le continent (horaires mer / TGV).

## **Enseignements pour la Guadeloupe**

Schéma de forte implication de la part de l'autorité organisatrice.

Prise en compte probable à l'avenir des enjeux :

- de limitation des flux
- d'articulation mer / terre

## **ATLANTIQUE YEU (Vendée)**

### **Contexte et caractéristiques générales**

- Passagers résidents et marchandises
- Forte fréquentation touristique en période estivale, demies-saisons, congés et week-ends

### **Offre de transport**

- Trois bateaux propriété du Conseil Général
  - § deux catamarans rapides
  - § un caboteur mixte passagers / fret
- Services passagers privés pendant la principale période touristique

### **Organisation**

- Régie départementale pour le service continu toute l'année
- Concurrence entre la Régie et des opérateurs privés en période touristique

### **Subvention**

- Sans objet : l'équilibre des comptes de la région est assuré par l'autorité organisatrice.

**Avantages** : sécurité et visibilité

**Inconvénients** : recettes variables en fonction de la fréquentation et de la concurrence saisonnières

**ATLANTIQUE**  
**AIX (Charente-Maritime)**

- D.S.P. et exploitation par des moyens navals propriété du Conseil Général.
- Services de "bus de mer" combinant la desserte de l'île et des estuaires attribué par la communauté d'agglomération.
- Services saisonniers concurrents.

**Avantages**

- Système permettant de répondre aux deux segments de la demande :
  - § résidents pour le Service Public
  - § touristes avec la concurrence des opérateurs saisonniers

**Inconvénients**

- Variation des besoins de financement public en fonction des conditions économiques : fréquentation, pression concurrentielle sur les tarifs en saison, imputation des charges

**ATLANTIQUE**  
**Services de bac et passages d'eau**

**Gironde**

Service de transbordeurs exploité en régie directe par le Conseil Général.

**Loire Atlantique**

Service exploité par le Conseil Général, avec :

- propriété des moyens, y compris d'un bateau supplémentaire d'appui
- gestion technique déléguée à un groupe privé
- gratuité de passage

**Vendée**

- Marché de passages par "bus de mer" attribué à un opérateur exclusif par appel d'offre
- Gestion technique d'un navire propriété du Conseil Général

## **ARCHIPELS D'OUTRE-MER**

- **Nouvelle Calédonie**
- **Polynésie**
- **Saint-Pierre et Miquelon**
- **Mayotte**

## NOUVELLE CALEDONIE

### Contexte et caractéristiques générales

- un "continent" disposant du port intercontinental et des îles éloignées nécessitant des transports permanents de personnes et de marchandises, avec des enjeux d'équilibres territorial, politique et socio-économique ;
- des destinations touristiques proches de l'île principale ;
- une activité d'industrie minière génératrice de transports :
  - § de vracs en cabotage côtier (intra-grande île) par navires vraquiers dédiés
  - § de personnels de site minier par catamarans rapides

### Offre de transport

- quatre opérateurs en transport de fret et de passagers sur les dessertes des grandes îles, avec des cargos mixtes fret / passagers de caractéristiques différentes selon les îles desservies et les opérateurs ;
- transports de passagers et de touristes sur les îles proches par vedettes rapides ;
- arrivée récente des catamarans du personnel du secteur minier.

### Organisation

- participation directe (en capital) ou indirecte (partenariats) des Provinces aux dessertes des grandes îles éloignées ;
- intervention publique limitée au contrôle du respect des règles pour les dessertes touristiques ;
- principe de continuité territoriale inscrit dans la stratégie (moyen et long termes) de développement du territoire.

### **Avantages et inconvénients**

- système de desserte relativement stabilisé malgré des changements chroniques ou imprévus dans les moyens navals ou le rôle des intervenants ;
- croissance des flux sur les destinations proches avec des risques d'excès de fréquentation.

### **Principaux enseignements pour la Guadeloupe**

- importance de la sécurisation des dessertes des îles non ou faiblement touristiques ;
- encadrement des dessertes touristiques centré sur :
  - § les conditions essentielles de services : fréquence, horaires et tarifs des résidents
  - § la réduction des risques d'excès de concurrence.

## POLYNESIE

### Contexte et caractéristiques générales

- Archipel d'outre-mer le plus éclaté, avec une quarantaine d'îles et atolls de 40 à 2500 habitants.
  - distants de quelques heures à plusieurs jours de mer, dans des conditions de congestion exigeant des moyens navals adaptés dans certains cas
  - parfois sans installations portuaires ou appontements, avec des embarquements / débarquements à risque
- Des besoins de raccordement au port international de Papeete très différents selon les îles en intensité, fréquence...
- Un secteur touristique très développé sur certaines relations, et marginal sur d'autres.

### Offre de transport

- La "flottille administrative" de la DDE, composée de navires rouliers, cargo mixte fret / passagers et vedette à passagers.
- Une vingtaine d'opérateurs maritimes exploitant une flotte diversifiée de navires de toutes catégories : transports de passagers (ferries et vedettes), cargos conventionnels et mixtes fret / passager, navires rouliers.
- Des transports exclusivement privés assurés par exemple par des hôtels.
- Des moyens navals de la Marine Nationale pouvant jouer un rôle de transporteur de "commerce".

## **Organisation**

Un système hétéroclite, avec :

- un secteur encadré ou régulé dans lequel les opérateurs assurent les transports publics de marchandises pour le compte de la collectivité dans le cadre de contrats de transport ;
- des perspectives de réorganisation du Service Public avec les îles les plus éloignées (Schéma directeur des transports attendu en 2010).

## **Avantages, inconvénients en enseignements pour la Guadeloupe**

- Dessertes insuffisantes en fréquence pour les îles les plus éloignées et isolées.
- Attente du résultat des réflexions en cours en vue de la réorganisation du système de dessertes des îles mal desservies, principalement sur :
  - le rôle respectif du secteur public (O.S.P...) et des opérateurs privés
  - l'optimisation des moyens.

## MAYOTTE

### **Contexte et caractéristiques générales**

- Configuration du type "bac" avec une fréquentation quotidienne élevée pouvant être assimilée à des projets urbains / inter-urbains.
- Passagers en très grand nombre et quelques véhicules.
- Flux réguliers toute l'année.

### **Offre de transport**

Le "Service de Transport Maritime" (STM) dispose principalement d'équipements types barges pour le transport de passagers d'unités adaptées au trafic de véhicules.

P.M. : Liaison internationale avec les Comores.

### **Organisation**

La Collectivité Territoriale (Conseil Général), propriétaire des moyens de transport, en assure directement l'exploitation.

### **Avantages, inconvénients et enseignements pour la Guadeloupe**

Situation peu comparable sinon à l'avenir pour des développements éventuels sur Pointe-à-Pitre ou Jarry.

## SAINT-PIERRE ET MIQUELON

### Contexte et caractéristiques générales

- Double insularité (via "Continent" canadien), voire triple (Miquelon via St Pierre et St Pierre via Terre-Neuve).
- Fret uniquement : conteneurs, roulant (véhicules), marchandises générales  
**Note** : les passagers sont transportés exclusivement par voie aérienne via le Canada.
- Transport inter-île de passagers et marchandises commercialisées sur l'île principale.
- Activité touristique réduite à l'inter-île.

### Offre de transport

- Service hebdomadaire au moyen d'un cargo / porte-conteneurs / roulier surdimensionné en raison des conditions nautiques pour assurer l'acheminement sur l'île principale des marchandises d'Europe et d'Amérique du Nord.
- Service secondaire par un petit cargo des transports sur la ligne maritime courte (Terere-Neuve, après un long parcours routier)
- Liaison inter-île par vedette rapide et par le même petit cargo

### Organisation

- Système de subvention à l'unité de fret (tonne), ouvert à tout opérateur, et remplacé depuis quelques années par un système de subvention forfaitaire annuelle accordée à un seul délégataire sélectionné par appel d'offre.

- Délégation de Service Public (D.S.P.) établie par l'Etat pour les dessertes "internationales" (Canada) et imposant des obligations (OSP) détaillées comprenant pour l'essentiel :
  - les tarifs tenant compte de l'historique et des caractéristiques des produits (caractère sensible...), majorés de surcharges au titre des variations de coûts externes (carburants, taux de change)
  - les caractéristiques technico-commerciales : conteneurs (y compris frigo), fret roulant et lourd...
  - la fréquence hebdomadaire avec escale à jour fixe afin d'optimiser l'approvisionnement des commerces (produits frais et jours de livraison et de vente)
- D.S.P. comportant des O.S.P. de base simples pour l'inter-îles, compensée par une subvention forfaitaire annuelle partagée entre deux opérateurs, au double titre de la desserte internationale (après transbordement par Saint-Pierre) et de l'inter-île.

### **Avantages**

- § Prise en compte de la satisfaction des utilisateurs commerçants :
  - surdimensionnement des moyens
  - engagements financiers de l'Etat et de la collectivité locale (desserte secondaire) pour soutenir les transporteurs (desserte principale) quelles que soient les difficultés
- § Lisibilité des tarifs, - publics et révisables à échéances fixes – (hors fluctuation des surcharges ces dernières années)
- § Maîtrise, sous réserve de contrôle, de l'enveloppe budgétaire de la subvention.

### **Inconvénients**

- Les deux systèmes auxquels l'Etat a recouru successivement lors de la dernière décennie ont été contestés au plan politique et sur le terrain juridique pour les motifs suivants :

- la formule de la subvention "à la tonne" a donné lieu à des abus, qui se sont accentués lorsque deux opérateurs se sont livrés à une concurrence désordonnée, conduisant à l'interruption du service de l'opérateur "historique" et à la nécessité pour l'Etat de changer de dispositif ;
  - l'Etat a été contraint de mettre en place des dispositions d'urgence (aides financières accrues, obligation de trouver des moyens navals) lorsque des opérateurs ont été défaillants, et en particulier lorsque ils ont eu des difficultés ;
  - la desserte est onéreuse pour l'Etat, et aucun schéma permettant d'alléger ses surcoûts n'a été trouvé, alors même non plus que la prévisibilité (variation en cas de subvention à la tonne, difficultés de l'opérateur dans la DSP d'exclusivité).
- La desserte secondaire de Miquelon pose moins de problèmes, avec :
    - le service passagers subventionné par la collectivité locale, assuré par un opérateur privé au moyen d'un bateau rapide dont les revenus cumulés sont procurés par les tarifs et une subvention, ainsi que la défiscalisation et la plus-value à la revente du navire ;
    - le service fret d'un cargo Ro-Ro de petite taille et économique, également assuré par des opérateurs privés et subventionnés.

Ce marché ne semble pas pâtir du manque de concurrence grâce aux surcapacités des moyens qui permettent de faire face aux pointes de trafics (week-ends), en doublant la fréquence (A/R journée pour 1 heure par traversée).

### **Principaux enseignements pour la Guadeloupe**

- Le cas de la desserte principale tout fret ne s'applique pas en termes comparables
- Les transports de passagers inter-îles en navire rapide donnent satisfaction à la clientèle (résidents principaux, résidents secondaires de l'île principale, touristes), et l'activité est stabilisée par le "mix" des recettes tarifaires et du soutien public.
  - Les capacités, largement surdimensionnées sur l'année, permettent de faire face à des circonstances exceptionnelles (événement entraînant des déplacements massifs)
  - L'opérateur applique des tarifs résidents
  - La concurrence n'est pas interdite

- Les transports d'urgence (évacuations sanitaires, dispositifs de secours ou de sécurité sont majoritairement assurés par mer grâce à la grande vitesse du navire (1 h / 1 h 30 de mer), mais les conditions de mer peuvent occasionner des suspensions de service.
- Pour le fret :
  - la subvention forfaitaire, répartie entre deux opérateurs, permet également de rentabiliser le service des petits cargos rouliers ;
  - la présence de deux opérateurs exploitant chacun un navire permet de maintenir la desserte en cas de défaillance de l'un des deux (situation 2008 après le naufrage d'un des cargos).
- Dans l'un et l'autre cas, le levier de la défiscalisation a été jusque là déterminant dans les déclenchements des investissements de renouvellement et de modernisation des moyens navals.

## ILES EUROPEENNES

Certaines situations de dessertes insulaires présentant des caractéristiques particulières sont signalées ici pour information.

Note :

- Il est à noter que, sauf exceptions justifiées par des considérations économiques ou sociales, les réglementations et la jurisprudence de l'Union Européenne proscrivent les conventions de D.S.P. d'une durée supérieur à cinq ans pour les dessertes maritimes des îles.
- Pour mémoire, la terminologie réglementaire écarte la notion de Service Public au profit de celles de Service d'Intérêt Général (SIG) et S.I.E.G. (E = Européen).

### · **Royaume-Uni – Iles anglo-normandes**

Les pouvoirs publics disposent d'un navire en "back up" permettant de garantir le remplacement des moyens navals en cas d'urgence ou d'interruption prolongée

### · **Ecosse / toutes îles et inter-îles**

La gestion décentralisée par les autorités régionales des diverses dessertes insulaires est principalement assurée par voie d'O.S.P. et D.S.P. fractionnées en groupes d'îles et détaillées île par île, avec ou sans subventions selon que le marché procure ou non suffisamment de recettes (flux continu et touristiques).

Dans plusieurs cas, les délégataires doivent fournir les moyens de transport et les installations portuaires de caractère privatif, ce qui leur confère un avantage lors du renouvellement des D.S.P.

- **Grèce / toutes îles et inter-îles**

Les dessertes des multiples îles du pays relèvent principalement d'un système de licences, qui sont accordées par les pouvoirs publics aux opérateurs en tenant compte notamment :

- du volume d'activités des îles desservies, hors et en période touristique
- de la situation de concurrence existante ou créée par l'arrivée d'un nouvel opérateur
- des besoins de subventions dans un minimum de cas, et en particulier lorsque le régime de licence ne permet pas d'atteindre l'objectif de continuité, même en situation d'exclusivité.

- **Espagne / Baléares**

Les volumes d'activité et la présence d'opérateurs historiques de marché qui disposent des avantages de l'antériorité permettent d'assurer un fonctionnement dont les O.S.P. sont réduites et sans subvention.

Des avantages indirects liés à l'occupation des quais dans tel ou tel port peuvent renforcer cet état de fait.

- **Italie**

Le cas des grandes îles n'est pas pertinent pour la comparaison.

Les petits archipels et îles sont reliés au continent (ou à la grande île dans le cas de la Sicile) à la fois par des compagnies publiques et privées soutenues par les régions, et en concurrence en période estivale.

Les formules d'aides directes ou indirectes dépendent des niveaux administratifs décentralisés.

## SYNTHESE COMPARATIVE

### 1. Les grands enjeux des transports maritimes des îles et inter-îles

- Les territoires insulaires dépendent, pour leur raccordement à leurs métropole et principales aires d'échanges ainsi qu'aux réseaux qui s'y rattachent, de services maritimes (et aériens) qui sont tous marqués :
  - par leur propre contexte géographique, démographique, socio-économique (dont touristique), environnemental...
  - par les conditions techniques, opérationnelles, commerciales et réglementaires du mode maritime
- Conséquences, confirmées par l'analyse des dessertes de plusieurs situations insulaires et inter-insulaires :
  - sur le fond, la problématique est la même que celle des acheminements et déplacements terrestres avec des zones éloignées, montagneuses ou pénalisées par des contraintes d'infrastructures et de services d'accès ;
  - au niveau de l'application, les exemples ne renseignent qu'en partie sur les meilleures pratiques, et les schémas ne relèvent pas d'un modèle unique.

Il est cependant possible de retenir, parmi les situations comparées, une liste des principales caractéristiques déterminantes afin de :

- **clarifier les objectifs de réduction ou de compensation des handicaps de l'insularité ;**
- **identifier les grands principes d'organisation ou de régulation des dessertes.**

- Note :**
- Les enseignements présentés se rapportent uniquement aux situations dans lesquelles les besoins ne sont pas couverts par l'initiative privée, et / ou lorsque celle-ci conduit au désordre des dessertes et menacent la continuité.
  - Les administrations nationales et européennes distinguent parfois dans cette problématique les services essentiels ou de première nécessité, qui exigent l'intervention publique lorsqu'ils ne sont pas assurés et ceux que le marché peut fournir.
  - La question de la double insularité, qui se retrouve dans chacun des archipels d'outre-mer, relève de la même problématique, avec pour caractéristique commune que c'est le territoire métropolitain proche qui dispose du port (et de l'aéroport) intercontinental, et qu'il joue ainsi, comme en Guadeloupe, le rôle de "Continent".

## **2. Les principaux enseignements**

Même si les situations comparées ont chacune leurs particularités, l'analyse des difficultés et des bonnes pratiques renseigne sur quelques fondamentaux, puisque pour toutes les îles ou presque, les objectifs de la desserte conduisent :

- à des compromis entre les attentes des diverses parties prenantes ;
- à des arbitrages entre la continuité territoriale nécessaire au désenclavement d'une part, et les conditions de développement d'autre part.

**A défaut de solution d'évidence, les meilleurs choix résultent de compromis, et ceci implique que les objectifs soient clairement définis, hiérarchisés et inter-reliés.**

### **2.1. Assurer la continuité de services dus aux résidents**

Les dessertes les plus satisfaisantes du double point de vue des utilisateurs et des autorités organisatrices de transport répondent aux caractéristiques générales suivantes :

- des services continus tout au long de l'année, assurés avec des navires capables, sans moyens navals supplémentaires, de faire face aux fluctuations et pointes de trafics, soit avec les capacités en place, soit en renforçant les fréquences ou en adaptant les fréquences ;
- des prix de transport publics qui ne restreignent pas les déplacements, dans des limites acceptables en coûts pour la collectivité (coûts d'externalité compris).

### **Avantages :**

- continuité et sécurité des mouvements de personnes et de marchandises
- stabilité économique et financière : visibilité des coûts, des revenus et des subventions nécessaires
- programmation des changements à moyen ou long terme (remplacement de moyens navals...)

### **Risques**

- nécessité de remplacer les moyens navals (et / ou les équipements associés) pendant les périodes d'arrêts non prévues (avaries...), voire programmables en cas de rareté de moyens de remplacement mobilisables ;
- effets de routine et impacts sur la qualité et le dynamisme de l'offre de transport.

## **2.2. Disposer de capacités pour répondre aux flux chroniques supplémentaires**

Le schéma précédent peut coexister avec la mise en place de services supplémentaires pendant les périodes de pointe, qu'elles soient le fait des résidents (ou de leurs visiteurs) ou de touristes.

Ceci implique, pour donner satisfaction à l'ensemble des parties concernées :

- que les utilisateurs du service de base annuel bénéficient d'un service correspondant à leurs attentes, sans dégradation pendant les périodes de pointe ;
- que la demande de la clientèle de ces périodes soit satisfaite en volume (sans insuffisances ni excès de capacités) et en qualité (horaires, fréquences, équipements navals, services...) ;
- que ceci s'inscrive dans les objectifs de la politique de développement économique de l'île desservie, et notamment des activités touristiques, avec ou sans séjour selon le cas (possibilités d'hébergement, distance et A/R journée...).

### **2.3. Procéder à des arbitrages dans l'organisation de la concurrence**

L'objectif précédent peut être atteint, en fonction des caractéristiques de la demande et de volonté des autorités organisatrices, par l'un ou l'autre des deux types de schéma suivants :

- soit le(s) opérateur(s) des dessertes de la continuité sont à même d'adapter leur offre aux flux saisonniers, et dans ce cas les services peuvent leur être réservés ou concédés, avec ou sans aides publiques ;
- soit des opérateurs saisonniers interviennent sur les dessertes, avec ou sans autorisation préalable, et ce marché devient concurrentiel.  
Condition : les résultats de l'opérateur du service de continuité ne doivent pas être affectés par cette situation jusqu'à déstabiliser son exploitation et remettre en cause l'équilibre de l'ensemble des dessertes et la continuité. Cette situation, rencontrée dans l'historique récent de plusieurs îles se produit lorsque la situation concurrentielle conduit à des guerres tarifaires et à des pratiques commerciales d'écrémage des trafics.

### **3. Approche des principales questions de base**

#### **Forme et niveau des subventions**

Les expériences d'ailleurs enseignent que les règles du jeu doivent être connues à l'avance, afin d'écartier les dérives (augmentation des subventions en cours de D.S.P.), tout en réservant les éventuelles contributions supplémentaires à des situations imprévues aussi délimitées que possible, y compris dans les formules de partage des risques.

A cet égard, les subventions "à l'unité" versées aux opérateurs, qui incitent au développement des trafics, conduisent également, même sans dérive, à une équation économique paradoxale : plus les navires sont remplis, plus ils obtiennent de fonds publics, alors que le surcroît d'activité leur procure déjà des recettes supplémentaires.

## **Tarifs et subventions**

Les situations de fragilité des opérateurs de desserte des îles sont nombreuses, de même que celles où le poids financier de la desserte est excessif pour la collectivité publique.

A l'observation, il ne semble pas exister de modèle comme on en trouve par exemple dans le transport aérien ou ferroviaire, dont les situations sont davantage banalisées, d'autant que les compromis organisationnels intègrent d'autres paramètres.

Les cas de faiblesses les plus fréquents sont ceux où les recettes tarifaires sont incertaines en raison des variations de la fréquentation ou des augmentations de charges.

Selon que la desserte est assurée en direct ou par la collectivité publique, par délégation de celle-ci, l'opérateur peut être "couvert" par le délégataire, ou à l'inverse il peut supporter les risques, en totalité ou en partie.

A priori, les formules de partage de ces risques sembleraient se justifier, mais il n'a pas été trouvé de dispositif détaillé à ce stade des investigations.

## **Arbitrage en matière de concurrence**

Les règles européennes ne s'appliquent pas aux petites îles dont les activités sont inférieures à un seuil le justifiant.

Elles ne fournissent pas de solution pratique sur les possibilités d'instaurer un mécanisme de sauvegarde lorsque les situations concurrentielles conduisent au désordre des dessertes.

Au niveau national et territorial, les services de la concurrence peuvent être amenés à se prononcer en cas de contentieux et consultés sur ces risques et la façon de les réduire.

A défaut, et sous réserve de dispositions que pourraient prendre les pouvoirs publics, le constat des dessertes qui donnent satisfaction conduit à préconiser une approche partagée par le grand nombre de parties prenantes afin d'aboutir à une rationalisation de l'offre en conciliant au mieux la recherche des objectifs visés.

### **Limites des services de transport à vocation touristique**

La densification des services en période touristique conduit dans certaines îles particulièrement attractives à des difficultés ou à des excès que ces territoires cherchent à réduire et à anticiper.

Conséquence : les capacités de transport, en fonction des flux qu'elles attirent du fait des conditions commerciales, ont et devraient avoir de plus en plus d'impacts, positifs et négatifs, sur le développement des territoires insulaires et de leur environnement naturel.

Les dessertes maritimes, vecteur d'accompagnement de ce développement, commencent à être prises en compte sous cet angle par les autorités organisatrices de transport.

---