



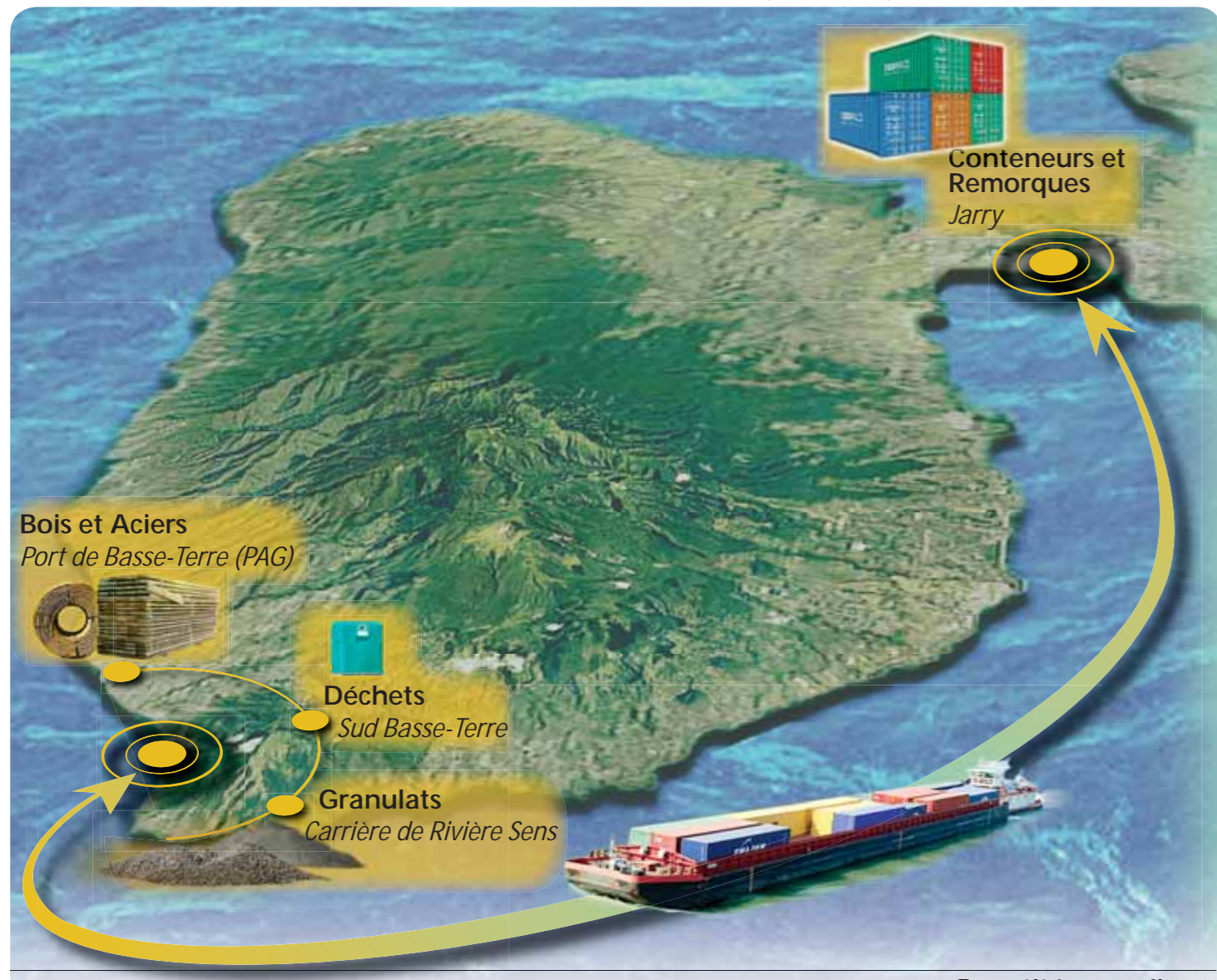
## LIAISON BASSE-TERRE - POINTE-À-PITRE

Une alternative maritime au transport routier  
est-elle possible à terme ?



## Un potentiel de marchandises reportables du mode routier vers le mode maritime ...

### IDENTIFICATION ET ESTIMATION DES FLUX REPORTABLES (DONNÉES 2008)



Origine	Destination	Quantité annuelle en tonnes
Zone Industrielle de JARRY	→ Sud Basse-Terre	276 000 t
Sud Basse-Terre	→ La Gabarre	40 000 t
Carrière de Gourbeyre	→ Jarry	500 000 t
Port de Basse-Terre	→ Jarry	42 000 t

## ... nécessitant des infrastructures et des équipements ...



### Les navires

Pour les granulats :	1 pousseur	2 200 000 €
	3 barges	2 700 000 €
Pour les marchandises :	1 beacher	1 900 000 €



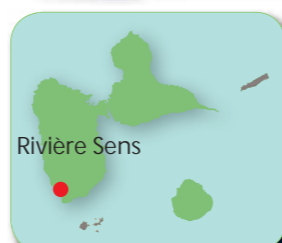
### Les équipements

Pour les granulats :	2 chargeurs	600 000 €
Pour les marchandises :	2 tracteurs	100 000 €
	1 élévateur	350 000 €



### Les infrastructures

Pour les granulats : 4,2 millions €  
Les ports de Jarry et de Basse-Terre sont considérés comme étant suffisamment équipés pour supporter le trafic.



### Possibilité d'aménagement de la carrière de Rivière Sens

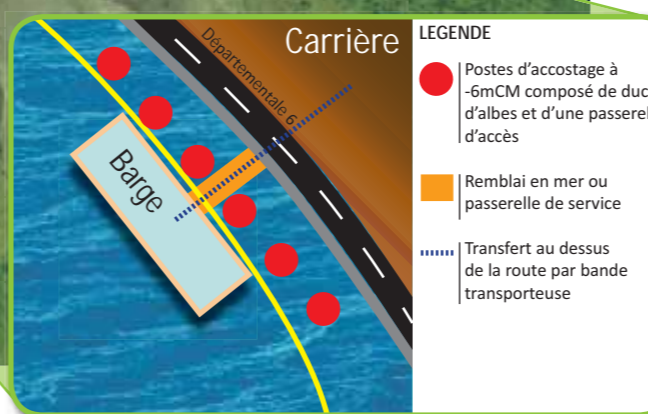
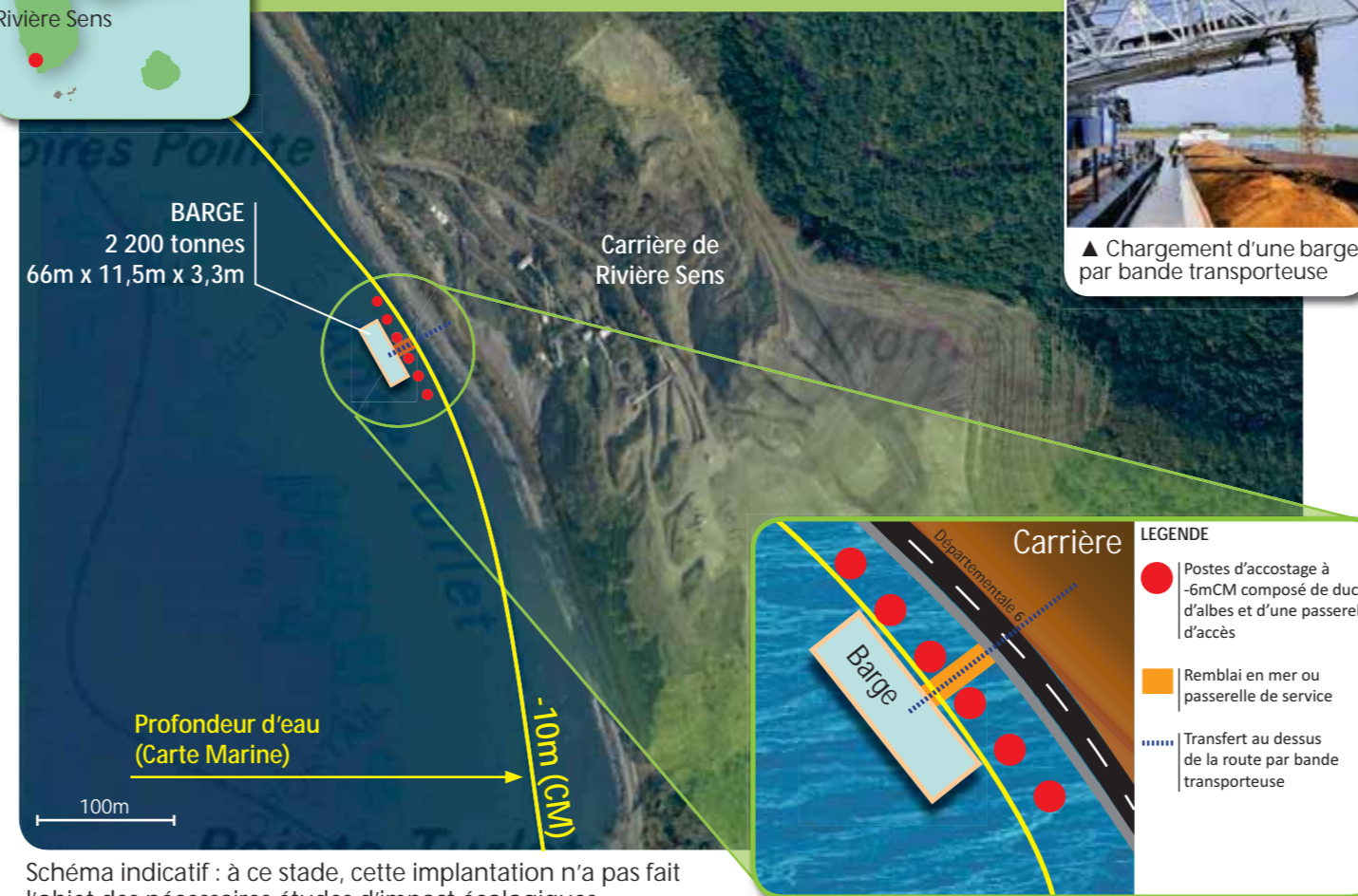


Schéma indicatif : à ce stade, cette implantation n'a pas fait l'objet des nécessaires études d'impact écologiques

## ... mais, compétitif et bénéfique pour l'environnement

### COMPARAISON ÉCONOMIQUE

COÛT DE REVIENT (€/T)	Marchandises seules	Déchets seuls	Marchandises et déchets groupés	Granulats
SOLUTION MARITIME				
Investissement / fonctionnement	5,82	39,73	6,95	4,07
Pré et post acheminement	16,67	16,67	16,67	4,27
<b>Scénario maritime</b>	<b>22,49</b>	<b>56,40</b>	<b>23,62</b>	<b>8,27</b>
SOLUTION ROUTIÈRE				
<b>Scénario routier</b>	<b>37,50</b>	<b>50</b>	<b>37,5 à 50</b>	<b>11,40</b>

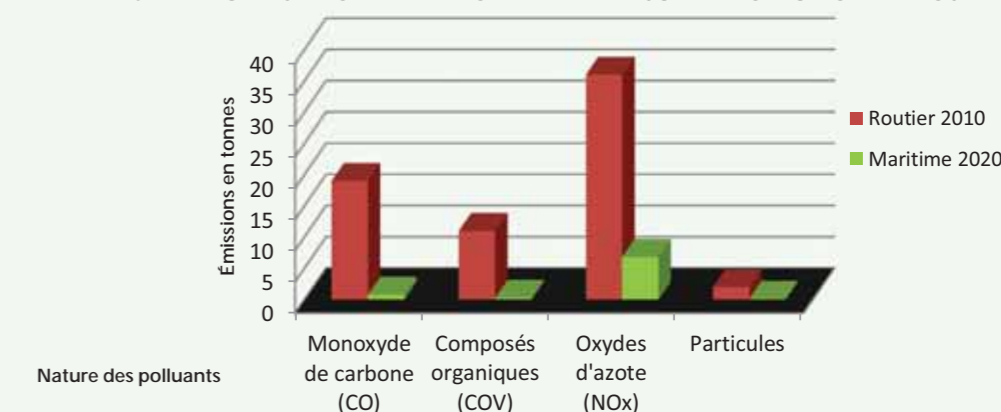
Pour les déchets : hypothèse «non compactés (5t / container) retenue ; sinon à 10t / container : coût de revient à 36,4 € / t  
Durées d'amortissement : infrastructures : 50 ans, navires : 20 ans, équipements : 10 ans.

### COMPARAISON ENVIRONNEMENTALE

L'usage du mode maritime sur la liaison Basse-Terre - Pointe-à-Pitre présente des avantages importants en matière d'environnement pour les passager et les marchandises.

S'agissant des marchandises, les émissions de polluants à l'atmosphère seraient divisées par 7 pour les oxydes d'azote précurseurs de l'ozone troposphérique, par 16 s'agissant des particules fines au pouvoir cancérigène (cf graphique ci-dessous).

### IMPACT DE L'UTILISATION DE LA VOIE MARITIME SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE



En ce qui concerne la lutte contre les changements climatiques, priorité du Grenelle de l'environnement, les impacts financiers (mesure des effets externes) pour la société seraient 4 fois moins importants.

### IMPACT SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE EN EUROS



## Résumé

Cette étude vise à évaluer la viabilité et le coût économique et environnemental comparé d'une solution alternative maritime à la route sur la liaison Basse-Terre-Pointe-à-Pitre.

Elle répond notamment aux engagements Grenelle de l'environnement et des politiques de l'Union Européenne inscrites dans le livre blanc des transports publié dès 2001 ; ses ambitions en matière de développement durable touchent notamment la diminution des émissions polluantes et l'allègement du trafic routier (en particulier avec ses impacts en terme de sécurité routière dus à la diminution de la part des poids lourds).

Cette étude démontre que des potentiels de report immédiat existent, notamment concernant les filières des granulats et des déchets. La solution maritime, outre sa compétitivité économique, induirait des gains environnementaux incomparables.

Les déclinaisons ultérieures de cette étude prospective nécessiteront une réflexion partenariale avec tous les acteurs concernés.

*NB : Cette étude a également analysé le potentiel de report de trafic passagers ; les résultats de cette partie feront l'objet d'une autre présentation.*

**Maîtrise d'ouvrage :**  
DEAL-ADEME

**Membres du Comité de Pilotage**

Conseil Régional  
Conseil Général  
CCSBT  
SMT du Petit Cul du Sac Marin  
CCI de Pointe-à-Pitre  
CCI de Basse-Terre  
PAG  
DRAM  
DIREN

**avec la participation de**  
Routes de Guadeloupe  
Direction Régionale des Douanes  
DRTCA

**Bureau d'études :**  
Sogreah consultants

Lancement de l'étude : 04/09/08  
1<sup>er</sup> Comité de Pilotage : 29/11/08  
2<sup>nd</sup> Comité de Pilotage : 07/07/09

Contacts :

**Jérôme DANCOISNE**  
Ingénieur ADEME Guadeloupe  
jerome.dancoisne@ademe.fr

**Christian PONT**  
Ingénieur Transport • DEAL  
christian.pont@developpement-durable.gouv.fr

**Observatoire Régional des  
Transports de Guadeloupe**

**DEAL/FTES/DORT**  
St Phy -BP 54  
97102 Basse-Terre cedex  
Tél. : 05 90 99 43 04  
Fax : 05 90 99 43 84

Copublication :  
**DEAL/ADEME**

Responsable de la rédaction :  
**DEAL**



Imprimé sur du  
papier recyclé par :  
**LIMPRIMERIE**  
0590 94 67 66

1ère Edition : 05/2010  
2ème Edition : 11/2012