



Résumé
10 juillet 2015

Recensement des prérequis à la mise en place de navettes maritimes dans les deux Culs-de-sac marins de la Rivière Salée

La Guadeloupe est soumise à une situation de congestion récurrente de son réseau routier avec un usage prépondérant des véhicules particuliers pour les déplacements des personnes. En outre, pour la Guadeloupe continentale, il n'existe pas de transport maritime pour les déplacements réguliers.

Si la question de la mise en service de navettes maritimes est un sujet ancien en Guadeloupe, porté par les acteurs locaux souhaitant valoriser le potentiel qu'offre le milieu marin, l'intérêt environnemental et le service rendu par ce mode de transport, aucune démarche opérationnelle en ce sens n'a encore été mise œuvre

C'est pourquoi l'ORT a souhaité réunir l'ensemble des informations, à même d'éclairer de manière objective les réflexions et les choix des décideurs du territoire.

Comment donc mettre en place des navettes maritimes en Guadeloupe ?

Cette question a été abordée sous trois aspects principaux :

- les contraintes et les enjeux physiques,
- les matériels et les équipements nécessaires,
- les potentiels de fréquentation des navettes et l'évaluation économique.

Les itinéraires retenus pour l'évaluation

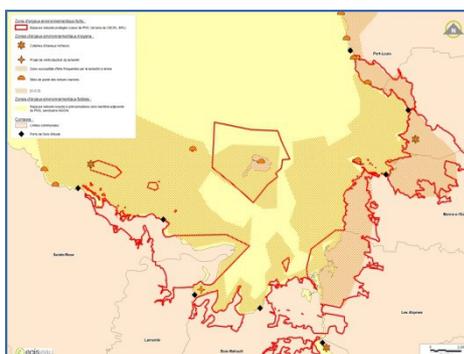
Des études antérieures menées par l'ORT pour des liaisons de cabotage entre Basse-Terre et Pointe-à-Pitre ont indiqué un niveau de fréquentation modeste.

En revanche, il a semblé intéressant de valider la faisabilité de service de cabotage pour des trajets proches de l'agglomération centrale où se situent l'essentiel des situations de congestion routière.

En tenant compte des contraintes de navigation et des enjeux environnementaux 4 itinéraires interurbains ont été retenus vers Pointe-à-Pitre / Jarry, à partir de Sainte-Rose, Port-Louis, Goyave / Petit-Bourg, Sainte-Anne / Gosier. A ceux-ci, il convient d'ajouter les navettes maritimes urbaines entre la Darse, Bergevin et Jarry.



Les enjeux environnementaux



Les deux Culs-de-sac marins, constituent des espaces maritimes et terrestres sensibles, en partie protégés (notamment dans le GCSM).

On y recense les espaces du Parc National de Guadeloupe, avec la zone d'accueil de réintroduction du lamantin, des sites de ponte de tortues marines et des colonies d'oiseaux nicheurs, l'Espace Remarquable du Littoral ainsi que la zone fréquentée par les baleines à bosse.

Pour la réalisation d'un projet de navette maritime, ces espaces sensibles ne présentent pas de zones d'interdiction de navigation. Toutefois, ils sont soumis à des prescriptions à prendre en compte en vue de la réduction des nuisances éventuelles.

Les types de navires adaptés aux bassins de navigation

En fonction de l'analyse des chenaux de navigation, deux types de bateaux ont été envisagés selon les parcours à réaliser.

- Sainte-Anne / Le Gosier : un navire d'une capacité de 90 places (coût estimé 1,8 million d'euros),
- Sainte-Rose / Port-Louis / Goyave / Petit-Bourg : 3 navires d'une capacité de 40 places (coût évalué à 1 M€ chacun).



❑ Les infrastructures et équipements portuaires

La qualité du service rendu par les navettes maritimes dépend également de la nature des infrastructures. Pour chacun des ports considérés un bilan a été effectué concernant, les pontons fixes ou flottants, les parkings à proximité des stations des navettes, les accès routiers aux stations d'embarquement, le balisage des chenaux d'accès aux ports, et éventuellement des opérations limitées de dragage (à Jarry).

❑ L'évaluation des potentiels de fréquentation

Un modèle multimodal de déplacement en Guadeloupe permet d'apprécier la fréquentation des futures navettes maritimes en tenant compte des infrastructures qui seront réalisées à l'horizon 2020, objectif du lancement de ce nouveau service de transport.

La fréquentation identifiée qui inclut la clientèle touristique, indique un intérêt limité à partir des ports du Grand Cul-de-sac marin du fait de trajets longs avec notamment la traversée de la Rivière Salée, sauf dans un cas, pour Port-Louis.

À l'inverse, pour l'axe de la Riviera le potentiel de fréquentation est plus significatif, à destination de la darse de Pointe-à-Pitre et de la zone de Jarry.

❑ L'évaluation socio-économique : un projet difficile à rentabiliser

Du fait d'une fréquentation trop faible, l'ensemble des 4 liaisons n'est pas considéré comme rentable pour la collectivité. Seule la liaison reliant Sainte-Anne / Le Gosier à Pointe-à-Pitre / Jarry présente un bilan qui peut être considéré comme rentable, avec des indicateurs positifs et un TRI (*) de 6,4.

(*) TRI : le Taux de Rentabilité Interne correspond au taux d'actualisation pour lequel la Valeur Actualisée Nette (VAN) du projet s'annule. Il permet d'apprécier l'utilité du projet qui sera considéré comme rentable pour la collectivité, lorsque le TRI dépasse le taux d'actualisation utilisé.

Toutefois, si le bénéficiaire actualisé de cette liaison s'établit à 2,8 millions d'euros, le bilan pour la puissance publique qui devra supporter les investissements et les déficits d'exploitation représente -12,2 M€ en valeur actualisée.

Indicateurs synthétiques (Millions euros 2014)	Ste-Anne Gosier	Port- Louis	Goyave Petit Bourg	Sainte- Rose
VAN-SE	2,8	-10,1	-16,7	-23,3
Taux de rentabilité interne	6,4%	NC	NC	NC
Bénéfice / € public investi	2,3	-13,1	-14,1	-24,1

❑ L'impact environnemental du projet

La mise en place d'un projet de navettes maritimes dans les deux Culs-de-sac marins se traduirait par un report modal finalement limité au regard du volume total de déplacements. Son bilan environnemental serait toutefois positif avec 20 600 véhicule-km évités par jour, 700 km parcourus par les navettes maritimes par jour. Au total, les émissions annuelles évitées correspondraient à 1.850 tonnes équivalent CO₂ (en 2030).

❑ Synthèse

Le potentiel (voyageurs réguliers et touristiques) et les opportunités sont plus importants sur l'axe de la Riviera. Si les coûts collectifs (investissement et fonctionnement) ne sont pas rédhibitoires, le service de transport maritime offert aux usagers est moins efficace qu'un service de transport terrestre (TC et TCSP).

L'impact sur la congestion routière reste modeste. Le service maritime de l'axe de la Riviera, ne concernerait en effet que 1.000 personnes face aux 40.000 déplacements par jour sur l'axe de la RN4 (Gosier/Sainte-Anne), mais il pourrait cependant porter un message positif quant à l'amélioration des performances environnementales du système de services de transport de la Guadeloupe.

❑ Les actions à engager

Si une collectivité souhaitait s'engager dans la mise en place de navettes maritimes de transport urbain ou interurbain, il conviendrait d'affiner le niveau de fréquentation attendue et la nature des investissements à réaliser, d'organiser la gouvernance du projet, d'obtenir les autorisations et les certifications (pontons et navires), et d'engager les procédures nécessaires.