

## ... et des infrastructures suffisantes.

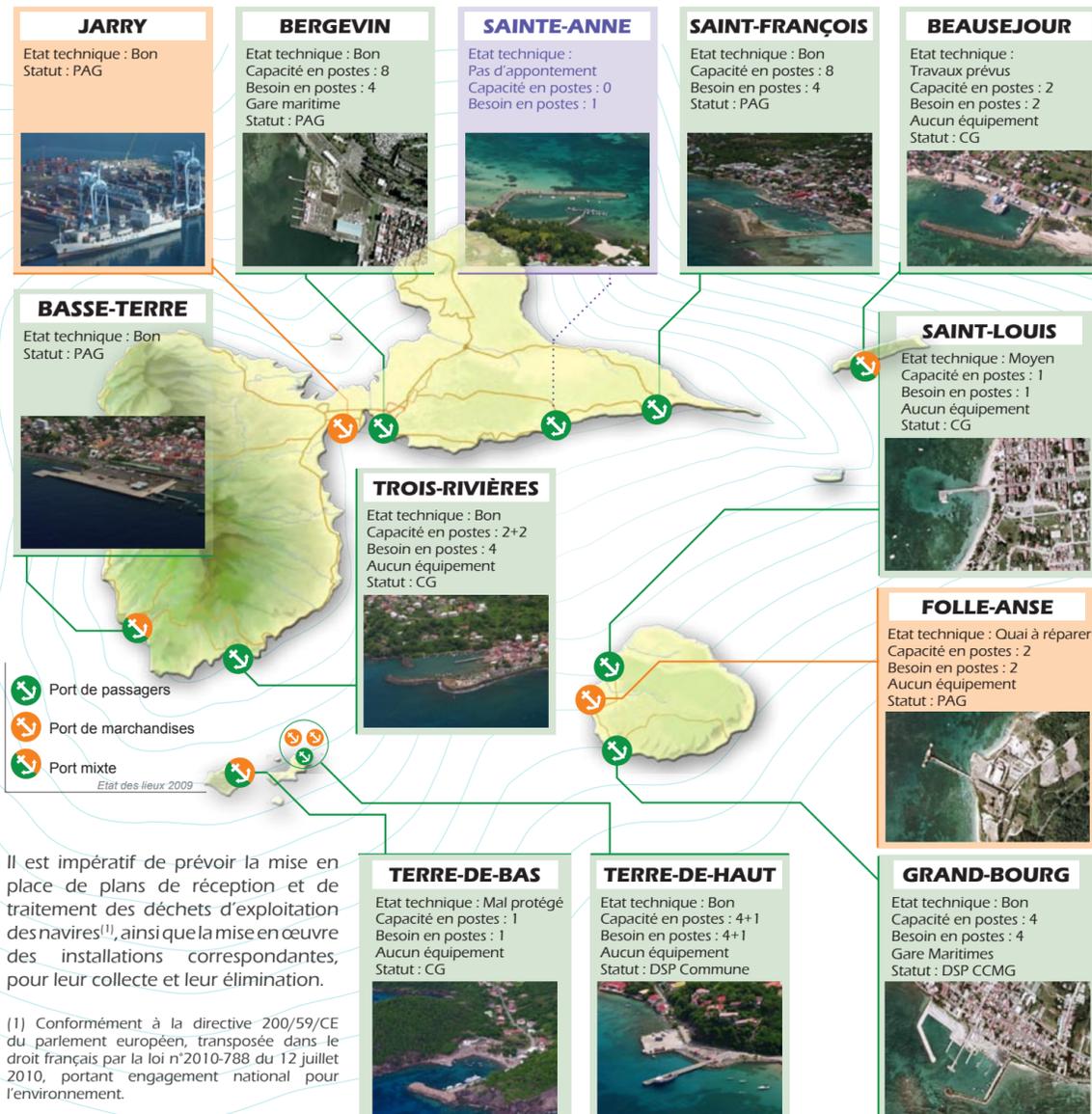
Le niveau d'équipement en terme d'infrastructures portuaires est relativement bon ; certains sites peuvent néanmoins souffrir d'un manque d'équipements (gare maritime, collecte des déchets portuaires, ...).



### Les sites portuaires

Trois statuts co-existent, les sites : du Port Autonome de la Guadeloupe (PAG), relevant du Conseil Général (depuis la loi de décentralisation) ou encore à gestion déléguée aux communes.

Dans les deux derniers cas, aucune redevance n'est pour le moment appliquée, peu de réglementation édictée et la police portuaire quasi-inexistante, faute de moyens.



Il est impératif de prévoir la mise en place de plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires<sup>(1)</sup>, ainsi que la mise en œuvre des installations correspondantes, pour leur collecte et leur élimination.

(1) Conformément à la directive 200/59/CE du parlement européen, transposée dans le droit français par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010, portant engagement national pour l'environnement.

## Résumé

L'analyse de la desserte de l'archipel s'articulait en trois phases :

- amélioration de la connaissance de la mobilité des marchandises et des passagers sur les liaisons inter-îles de l'archipel guadeloupéen,
- analyse des perspectives d'évolution des flux et des besoins spécifiques non pris en compte aujourd'hui,
- élaboration de scénarii de desserte intermodale, au regard des objectifs de continuité territoriale, développement durable et développement économique des îles du Sud.

*N.B. : cette étude traitait donc également de la desserte aérienne de l'archipel et des interactions avec le transport maritime ; ces aspects feront l'objet d'une présentation séparée.*

La présente synthèse porte essentiellement sur le transport maritime de passagers et de marchandises, passant en revue offre, demande, moyens navals et infrastructures portuaires disponibles et nécessaires.

Elle présente notamment deux scénarii visant à mieux organiser le transport existant, analysés par rapport à la situation actuelle en terme de qualité de service et de développement durable.

Si les coûts d'exploitation ne sont pas déterminants pour le choix des scénarii, l'impact environnemental du scénario le plus organisé s'avère moitié moindre en terme de rejet de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère par rapport à la situation actuelle.

Il est donc possible d'améliorer grandement la qualité de service (horaires, fréquences...), et de réduire les coûts environnementaux du transport, sans impliquer de surcoûts importants.

### Maitrise d'ouvrage :

DDE-ADEME

### Membres du Comité de Pilotage

- Conseil Régional
- Conseil Général
- CCMG
- Capesterre de Marie-Galante
- Désirade
- Grand-Bourg
- Saint-Louis
- Terre-de-Bas
- Terre-de-Haut
- PAG
- CCI Basse-Terre
- CCI Pointe-à-Pitre
- DRAM
- DAC-AG

### Bureau d'études :

Copetrans

Cette étude se base sur des données recueillies en 2009 ; le rapport final a été produit en Août 2010.

### Contacts :

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

### François MAURICE

Ingénieur Transport • DEAL  
francois.maurice@developpement-durable.gouv.fr

# Analyse de la DESSERTÉ INTRA-ARCHIPEL en Guadeloupe



Présent pour l'avenir

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

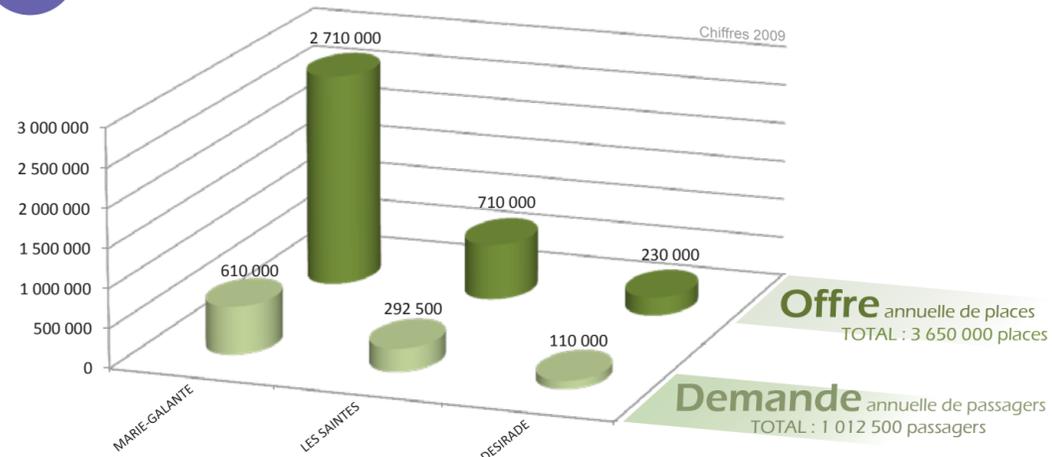
Mars 2011



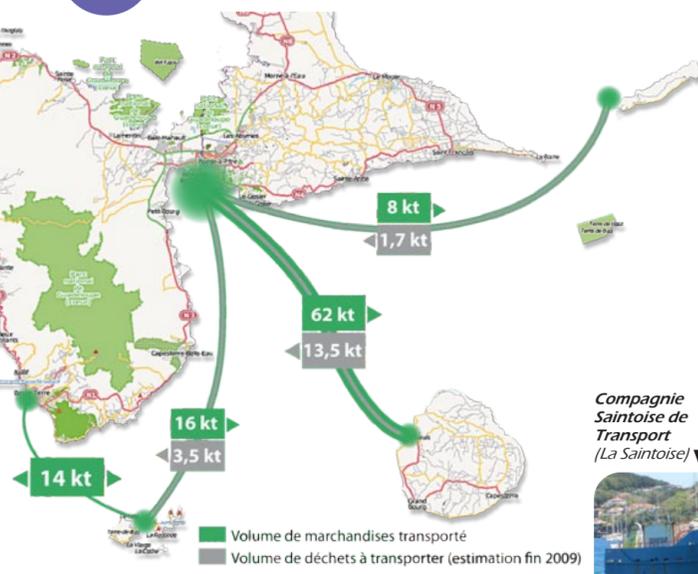
## Une offre de transport sur-capacitaire ...

L'offre de transport apportée par les compagnies maritimes satisfait globalement la demande annuelle. Les opérateurs historiques ont mis progressivement en place un service de qualité sur chacune des îles ; les armateurs « outsiders » innovants ont, quant à eux, ouvert de nouvelles lignes, élargissant l'éventail des itinéraires ou complétant les fréquences existantes.

### Transport de voyageurs



### Transport de marchandises et de déchets



Le transport maritime de marchandises est actuellement assuré dans des conditions globalement satisfaisantes, par 2 compagnies maritimes, l'une opérant uniquement sur les Saintes.

Le cas spécifique du transport de déchets (complément d'activité notable) devient encore plus important avec les fermetures, depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 2011, des décharges en activité et la mise en œuvre du plan d'élimination des déchets.

A ce sujet, une étude complémentaire de l'ORT sur le transport des déchets dans l'archipel guadeloupéen est en cours de réalisation ; elle s'appuie notamment sur les résultats de l'étude multimodale réalisée entre Basse-Terre et Pointe-à-Pitre.

Compagnie Saintoise de Transport (La Saintoise)

Transport Maritime Des Dépendances (Carib desir)

## ... souffrant d'un déficit organisationnel ...

La variabilité saisonnière de l'offre en transport de passagers complique la distinction entre offre de base constante et offre variable additionnelle, causant ainsi des problèmes d'adaptabilité. Les opérateurs les plus importants ont ainsi investi dans des unités de grande capacité, sous-utilisées en période creuse, alors que les armateurs plus modestes ont préféré acquérir une unité supplémentaire.

### Une concurrence exacerbée

Cette offre sur-capacitaire grève les coûts d'exploitation des lignes et contribue à l'émergence d'une concurrence exacerbée, source de dégradation de la qualité de l'offre et de gaspillages.

#### Dégradation de la profitabilité du système

- Explosion des coûts d'exploitation (immobilisations inutiles de navires, d'équipages, consommation inutile de carburant, ...)
- Difficultés d'investissement dans l'entretien des navires actuels et pour l'acquisition de nouvelles unités

#### Qualité de service

- Defaillances ponctuelles de service ◀
- Irrégularités saisonnières des horaires et fréquences ◀
- Insuffisances de fréquences sur certaines liaisons ◀
- Difficultés d'informer l'usager ◀

#### Conséquences directes du déficit d'organisation du transport maritime

#### Impact socio-économique

- Mise en péril des compagnies maritimes et des emplois liés
- Limitation du développement des territoires insulaires (notamment touristique)
- Danger lié à la situation quasi-monopolistique du transport de marchandises

#### Environnement

- Une consommation d'énergie et d'émissions de polluants atmosphériques par passager transporté plus importante ◀
- Une production de déchets de navire plus importante (huiles usagées...)

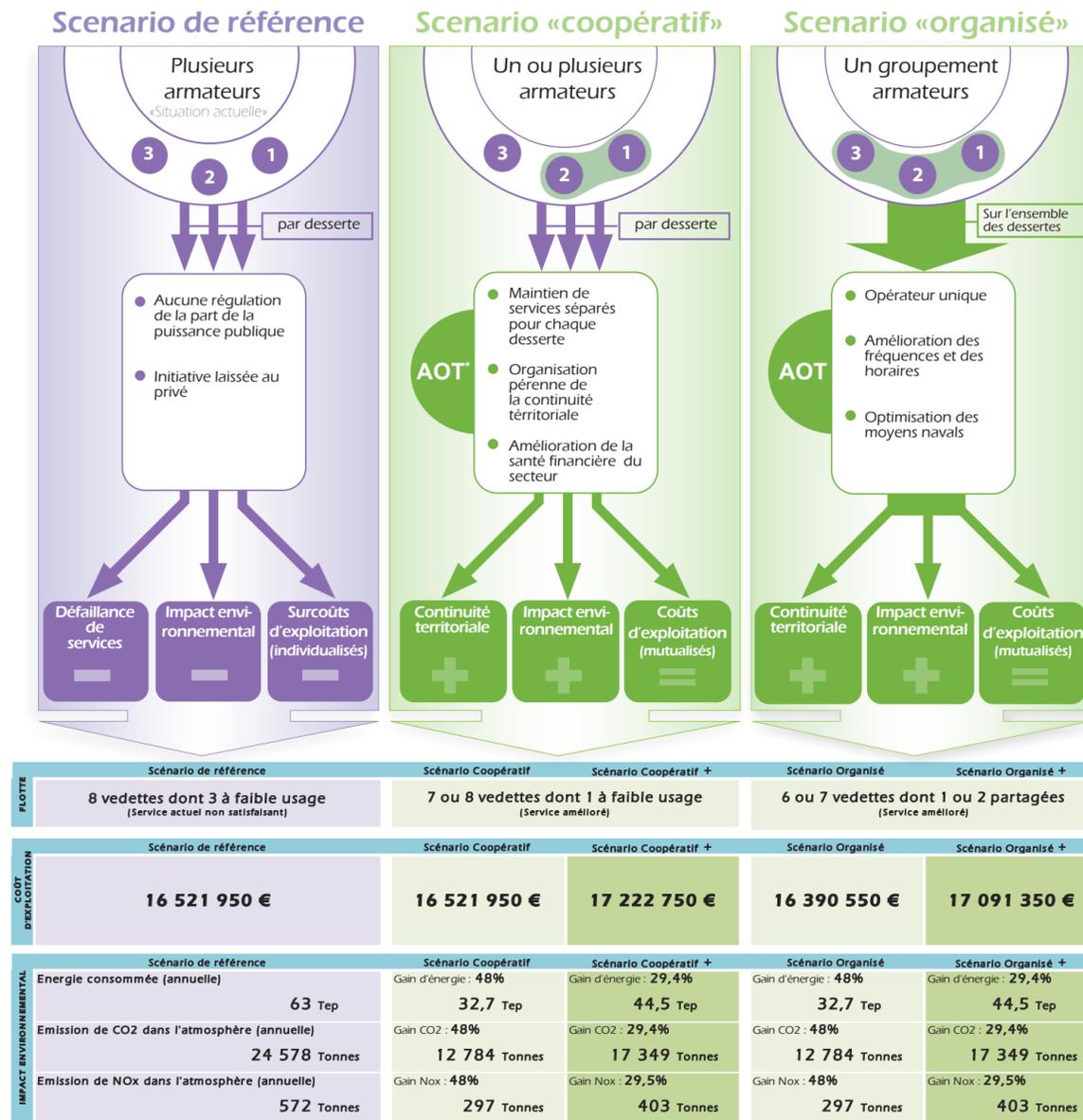
Une des clefs de la réussite du développement du transport collectif est la nécessaire intermodalité entre transports terrestres et maritimes. Ainsi, les pôles intermodaux (gares routières/maritimes) et les correspondances entre les services devront être adaptés aux besoins des passagers.

Le Conseil Régional de la Guadeloupe aide financièrement au transport maritime des résidents des Îles du Sud ; cette aide, accordée sur le prix des billets, est versée directement aux compagnies maritimes opérantes.

## ... mais pour lequel des solutions existent.

Une régulation de la part de la puissance publique pourrait résorber un certain nombre de dysfonctionnements observés. L'article 67 de la Loi pour le Développement Économique de l'Outre-Mer (LODEOM) du 27 mai 2009 a notamment précisé les possibilités d'organisation de transport maritime Outre-Mer. Deux scénarii ont donc été étudiés, en comparaison de la situation actuelle (scenario de référence).

### Les scénarii d'organisation possibles



Scénario Coopératif + / Organisé + : Scénario Coopératif / Organisé avec aller-retour supplémentaire à la mi-journée