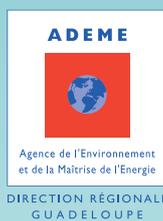




Chiffres & Analyses  
Edition Mars 2020





# ORT

## L'édito

Ce 13<sup>ème</sup> numéro du Journal de l'Observatoire Régional des Transports (ORT) retrace le bilan des années 2016 à 2019 en matière de transports terrestres, maritimes et aériens et de mobilité. Cette période est marquée par une nouvelle répartition des compétences transport avec la loi de 2015 portant sur la Nouvelle Organisation territoriale de la République (NOTRe) portant ainsi à six le nombre d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Cette période a également été riche en événements et en animations techniques réalisées par l'ORT sur tout le territoire (formations, séminaires, journées techniques). Les assises de l'Outre-mer ont été l'occasion de mener une consultation large pour bâtir des orientations stratégiques en matière de transport et de mobilité.

L'augmentation de l'activité dans le transport tout type confondu observée depuis 2015 persiste avec des records atteints pour certains flux. D'ailleurs, ce constat a incité l'ORT à travailler sur la perspective de faire de la Guadeloupe un archipel autonome énergétiquement dans le domaine des transports et de la mobilité à l'horizon 2030. Cette étude s'inscrit dans l'objectif d'autonomie énergétique des départements d'Outre-mer inscrit dans la loi de transition énergétique de 2015. Les conclusions de l'étude ont ainsi alimenté les travaux de révision de la programmation pluriannuelle de l'énergie entamée par la Région Guadeloupe et l'Etat pour renforcer la transition énergétique et écologique de notre archipel.

**Ary CHALUS**  
Président de la Région  
Guadeloupe

**Jérôme ROCH**  
Directeur Régional de  
l'Agence de l'environnement  
et de la Maîtrise de l'énergie

**Jean-François BOYER**  
Directeur de l'Environnement  
de l'Aménagement et du  
Logement



# Sommaire

**Temps forts** .....p.4

**Initiatives locales** .....p.7

**L'interview** .....p.8

## Transports et environnement

- Vers l'autonomie énergétique ..... p.10

- Révision de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie. .... p.10

## Transport Aérien

**Voyageurs** ..... p.12

- Regard global de l'activité de Guadeloupe Pôle Caraïbe
- Liaisons extérieures
- Insertions régionales

**Marchandises** .....p.13

- Augmentation de l'activité fret aérien
- Progression des importations et exportations en 2017

## Transport Terrestre

**Voyageurs** ..... p.14

- Augmentation du nombre d'entreprises inscrites au registre des transporteurs
- Intensification des contrôles de transports de voyageurs et stagnation du nombre de constats d'infractions.

**Marchandises** ..... p.15

- Augmentation des nouvelles inscriptions et du nombre total d'entreprises inscrites
- Baisse du nombre de contrôles et du nombre d'infractions constatée
- Les opérations de contrôle par pesée

## Transport Maritime

**Voyageurs** ..... p.16

- 2018, l'année de tous les records
- Les résultats 2017

**Marchandises** ..... p.17

- Evolution du trafic global de marchandises
- Répartition du trafic de marchandises

## Circulation Routière

**Le trafic routier** ..... p.18

- Augmentation générale du trafic

**Quelques chiffres** ..... p.19

- Permis de conduire
- Immatriculations neuves
- Prix du carburant

**Perspectives de l'ORT** ..... p.20

**Publications de l'ORT** ..... p.20

# les TEMPS FORTS 2016>2019

2016



## Quelle durabilité pour la voiture en Guadeloupe? Enjeux sociaux, économiques et environnementaux de l'automobile» - 14 janvier 2016

Les enjeux liés à l'avenir de la voiture sont de premier ordre aujourd'hui en Guadeloupe. Dans la perspective de l'autonomie énergétique en 2030, où le plus gros effort de réduction est à faire dans le poste transport, le secteur de l'automobile devra évoluer rapidement.

En effet, les transports et en particulier l'automobile représentent 65% des dépenses d'énergie finale de l'archipel.

Au regard de ce constat, l'Observatoire Régional des Transports (ORT) a décidé de livrer quelques éléments de réflexion aux acteurs et aux élus du secteur des transports dans le cadre d'un séminaire qui s'est tenu le 14 janvier 2016.

Les sujets débattus ont concerné :

- Le coût d'usage de l'automobile en Guadeloupe (OPMR),
- Les émissions de CO2 liées au transport et en particulier liées à l'usage de l'automobile (INSEE),
- Une des solutions pour un développement plus durable de l'automobile : le véhicule électrique alimenté par une source d'énergie renouvelable (DEAL/DAAF),
- L'avenir de l'automobile au regard de la COP 21 et de l'accord de Paris (DEAL).

Retrouver le programme et les actes :

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/quelle-durabilite-pour-la-voiture-en-guadeloupe-a2175.html>

## Réunion d'information « voirie pour tous » du 19 octobre 2016

Partager la rue et l'espace public entre les différents usagers est un enjeu majeur pour les villes et bourgs en renouvellement. Le programme partenarial « Une

voirie pour tous » promeut les pratiques de conception qui gèrent de manière apaisée les conflits d'usages en accordant une attention particulière aux plus vulnérables et en donnant toute leur place à la marche et au vélo. Les bénéfices inhérents à l'usage de ces modes sont multiples : santé, empreinte carbone-énergétique moindre, consommation foncière réduite, coûts, etc... il nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés pour proposer de nouveaux outils d'aménagements ou réglementaires.

Cette évolution, engagée depuis 2006, s'est concrétisée par de nouveaux outils d'aménagements (les zones 30, zones de rencontre ou aires piétonnes) et aujourd'hui avec le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA), les règles évoluent pour mieux partager l'espace public, apaiser la ville et promouvoir l'usage des modes actifs de déplacement.

Dans la poursuite de la démarche « Code de la rue » et de l'introduction du principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables, des travaux associant les gestionnaires des espaces public et les associations de piétons et de cyclistes (dans le cadre du PAMA) ont conduit à de nombreuses évolutions réglementaires (décret du 02 juillet 2015, loi transition énergétique pour une croissance verte du 17 août 2015, arrêté de signalisation du 23 septembre 2015).

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/voirie-pour-tous-19-octobre-2016-a1818.html>

2017

## Matinée d'information et d'échanges sur les transports - 27 janvier 2017

Le séminaire de l'ORT du vendredi 20 janvier 2017 s'est tenu dans les locaux de la Déal à Dothémare et a été l'occasion pour les collectivités locales et les partenaires de l'Observatoire Régional des Transports de s'informer et d'échanger sur la question des transports dans notre Région.

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/matinée-d-information-et-d-echanges-sur-les-a1844.html>



### Matinée technique de l'ORT du 20 juin 2018

Les enjeux en matière de mobilité sont multiples et d'importance en Guadeloupe (congestion des axes routiers, inégalité d'accès à la mobilité, organisation et efficacité des transports publics, double insularité, sécurité des usagers, qualité de vie, stationnement, maîtrise des pollutions sonores et atmosphériques, santé publique, coût pour la société). Le transport est ainsi devenu le 1er poste de consommation d'énergie finale devant l'électricité et constitue 1er poste de dépense des ménages guadeloupéens.

Face à ce constat, l'Observatoire Régional des Transports a organisé, le 20 juin 2018, une matinée technique autour de la question des transports et de la transition énergétique du territoire dans ce domaine.

Cette matinée, riche d'échanges, fut un succès et a permis de présenter aux participants l'organisation du transport en Guadeloupe ainsi que les projets (en cours ou à venir) et pistes pour une mutation vers la transition énergétique de la mobilité.

L'ORT remercie l'ensemble des acteurs de la mobilité de leur participation.

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/matinée-technique-de-l-ort-du-20-juin-2018-vers-a2362.html>

### Séminaire voirie pour tous des 26 et 27 novembre 2018

L'ORT et le Cerema en partenariat avec le CNFPT et le CAUE ont organisé, les 26 et 27 novembre 2018, au Vélodrome de Amédée Détraux de Gourde-Liane (Baie-Mahault), un séminaire sur la voirie pour tous «Les modes actifs (marche et vélo) : un levier du développement et de la cohésion de la Guadeloupe».

Il s'adressait aux partenaires de l'ORT, notamment aux collectivités territoriales (élus et techniciens), autorités organisatrices de la mobilité, professionnels de l'aménagement, des déplacements et des transports ainsi qu'associations de vélos.

Ce séminaire s'est voulu participatif et s'est appuyé sur les retours d'expérience des collectivités territoriales et d'associations de vélos (hexagonales et guadeloupéennes). L'enjeu de ce séminaire était d'initier un réseau entre les différents acteurs du territoire, afin qu'ils puissent se coordonner et mieux prendre en compte les modes actifs dans leurs projets.

La première journée s'est déclinée autour d'exposés, d'une table ronde et d'ateliers thématiques.

Le séminaire s'est poursuivi le deuxième jour à travers de visites sur le terrain (Parc de la Providence, aux Abymes, et zone de la Cocoteraie, à Bas-du-Fort, au Gosier).

Il a également permis aux participants de découvrir la pratique du vélo à assistance électrique.

Retrouver le programme et les diaporamas :

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/seminaire-voirie-pour-tous-les-modes-actifs-marche-a2645.html>

Les vidéos de valorisation du séminaire : <http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/retour-sur-le-seminaire-voirie-pour-tous-du-26-et-a2688.html>

### Atelier « Economies et Transports durables » du 20 juin 2019

Le 20 juin 2019, les services de la DEAL et l'ADEME ont organisé un séminaire intitulé «Économies et transports durables» auquel a participé une quarantaine de transporteurs routiers de voyageurs et de marchandises.

Ce séminaire avait pour objectif de promouvoir des démarches éco-responsables dans le domaine des transports et de présenter des technologies permettant de réduire la consommation de carburant et de limiter les émissions de polluants atmosphériques.

Parmi les thématiques, certaines avaient été évoquées par les syndicats de transporteurs lors de précédentes rencontres avec les services de la DEAL (à l'instar des conditions d'utilisation de l'additif Adblue).

Les présentations des différents intervenants sont accessibles ici :

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/seminaire-economies-et-transports-durables-du-20-a2796.html>



## Séminaire inter DOM sur les transports collectifs des 15, 16 et 17 octobre 2019

L'ORT de Guadeloupe a organisé les 15, 16 et 17 octobre 2019, un séminaire inter-départemental sur les thématiques du transport collectif de personnes et du report modal. A cette occasion, tous les départements d'outre-mer étaient représentés ainsi que les principaux acteurs du transport de Guadeloupe, parmi lesquels les syndicats de transporteurs, les communautés d'agglomération ou encore les bureaux d'études spécialisés.

Cet événement labellisé France Mobilités, a permis aux 80 participants et aux techniciens des différentes autorités organisatrices de la mobilité de partager leur retour d'expériences et de mener des réflexions sur la construction d'offres de transport collectif de qualité, fiable et soutenable sur le plan économique.

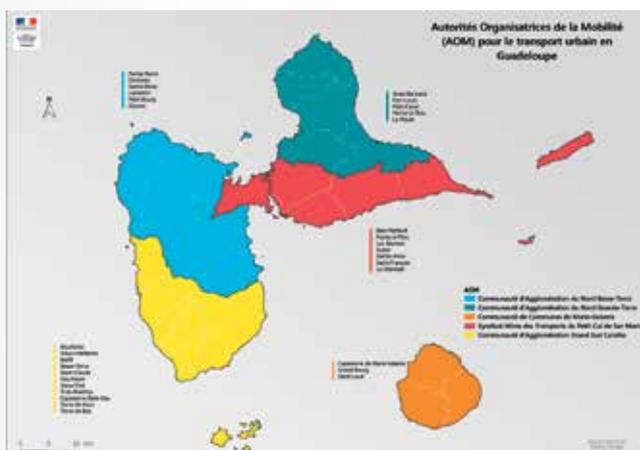
L'expérience réussie des « cars jaunes », sur le territoire de la Réunion ou du transport par bus sur voies réservées de la Martinique, a été à ce titre riche d'enseignements et utile pour les futurs projets guadeloupéens, guyanais et mahorais.

Tous ces territoires s'accordent sur la nécessité de contenir le « tout voiture », dont les pratiques impactent forte-



ment notre santé et notre environnement. Les transports collectifs constituent par ailleurs un des leviers du développement et de la cohésion des territoires, notamment afin d'encourager les modes actifs (la marche et le vélo) et la redynamisation des centre-villes. A ce titre, il a été évoqué la constitution récente de l'autorité organisatrice unique de Martinique et la nécessité de privilégier à minima l'échelon régional pour un maillage cohérent du territoire et intégrer les mobilités au cœur des problématiques d'aménagement. Les transports collectifs sont par ailleurs un moyen indispensable pour lutter efficacement contre l'insécurité routière.

Le séminaire a enfin permis d'inscrire ces politiques publiques dans une perspective de long terme en réponse à l'enjeu plus global du changement climatique.



### Le financement du transport public régulier de personnes

*Le transport public régulier de personnes (urbains et non urbains) est organisé par les collectivités territoriales ou leur groupement (autorités organisatrices de la mobilité) qui peuvent imposer un certain nombre de sujétions de service public (tarifs préférentiels, horaires cadencés, wifi à bord, dispositifs d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite etc.).*

*Dans ce cadre, elles établissent un contrat de concession avec les entreprises de transport et leur versent chaque année une contribution financière forfaitaire afin de garantir leur équilibre budgétaire. Cette contribution vient ainsi compléter les recettes commerciales perçues par les entreprises de transport délégataires (tickets achetés par les usagers, encarts publicitaires, etc.).*

*Elle se compose du versement transport (versé par les entreprises de plus de 11 salariés) et d'une fraction de la taxe spéciale sur les carburants (calculée forfaitairement sur les volumes mis à la consommation). En 2018, les recettes associées à la TSC ont représenté 109 millions d'euros pour l'ensemble du territoire guadeloupéen. Quand au versement transports, celui-ci évolue entre 600 000 et 17 millions d'euros selon les AOMs. Certains territoires accueillent en effet moins d'entreprises que d'autres. S'agissant d'un service public local spécialisé et conformément aux instructions comptables ministérielles, elles sont inscrites dans un budget annexe, parallèlement au budget principal des collectivités territoriales.*

## Les principaux points à retenir de ces journées :

- la création d'un espace de coopération technique entre départements ultramarins au service des usagers, véritable outils d'aide à la décision pour les élus en charge des transports ;
- l'importance de replacer l'utilisateur ultramarin au centre des dispositifs de transport, notamment pour concevoir des équipements qui correspondent mieux à ses besoins et mettre en place un suivi qualité des services rendus ;
- la nécessité de mutualiser les achats de bus et les équipements pour agir sur les coûts et en faciliter leur maintenance ;
- la nécessité également de mener des réflexions sur les possibilités de compléter les réseaux de transport collectif classique par du transport à la demande afin de permettre aux autorités organisatrices de la mobilité de faire des économies ;
- l'opportunité de militer pour rendre éligible aux fonds européens, l'achat de bus par les autorités organisatrices de la mobilité ;
- l'importance de lutter contre la concurrence déloyale ;
- et enfin l'usage des nouvelles technologies afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus, d'harmoniser les outils de billetterie et de fiabiliser l'information voyageur (notamment l'usage de smartphones pour payer et composer ses billets à bord des bus).

Retrouver le programme et les diaporamas : <http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/retour-sur-le-seminaire-inter-dom-economie-et-a2862.html>



# INITIATIVES LOCALES : *Quoi de neuf sur le terrain ?*

## Plan de Déplacements Urbain (PDU) : Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT) et Syndicat Mixte des Transports (SMT)

Le PDU est un outil global de planification sur 10 ans qui détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement et vise l'amélioration du cadre de vie dans le périmètre des transports urbains. C'est un outil de programmation qui hiérarchise et prévoit le financement d'actions dans le cadre d'une démarche partenariale (L. 1214-1 et suivants du code des transports).

**PDU de la CANGT :** la CANGT a lancé les travaux pour l'élaboration de son PDU en 2016. Le projet de PDU a été arrêté au 13 décembre 2018.

**PDU SMT :** la révision du PDU du SMT approuvé en 2009 a été lancée en 2017. L'approbation du document est prévue fin 2020.

## AÉROPORT PÔLE CARAÏBE : Investissements 2017-2022

Dans le cadre de son plan stratégique baptisé provisoirement « Trajectoire 2022 », la Société Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes (SAGPC) ambitionne de réaliser un programme d'investissement de 141 millions d'euros sur la période de 2017-2022.

Deux investissements majeurs :

- Renforcement structurel lourd de la piste pour faire face à l'intensification du trafic gros porteurs : 35 millions d'euros ;
- Mise au « standard 3 » des installations de contrôle de bagages de soute et extension du terminal T1 : 28,5 millions d'euros.

Outre ces deux projets majeurs, la SAGPC projette de remettre à niveau les infrastructures aéronautiques, extra-aéronautiques et techniques afin d'accompagner la croissance du trafic ainsi que d'améliorer la qualité et les conditions d'exploitation des terminaux.

## Enquête mobilité sur le territoire de la Guadeloupe ( 2 400 ménages enquêtés )

Le conseil régional a lancé une enquête mobilité certifiée Cerema (EMC2) sur l'ensemble du territoire régional. Cette étude soutenue par l'ADEME, la DEAL et le FEDER est nécessaire à la connaissance de la mobilité sur le territoire. Jamais réalisée en Guadeloupe, elle permettra d'organiser les transports et la mobilité pour les prochaines années. Valable dix ans, cette photographie des mobilités s'appuie sur un référentiel éprouvé depuis de longues années (40 ans). Elle a été préparée au cours des mois de septembre à décembre 2019 par le bureau d'études TEST SA. La collecte des données est prévue de janvier à avril 2020. Elle sera restituée au cours du deuxième semestre 2020.

Pour en savoir plus : <http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/enquete-mobilite-a2945.html>

# L'INTERVIEW

## LA GESTION DE LA CRISE CYCLONIQUE PAR ROUTES DE GUADELOUPE...



Routes de Guadeloupe



...Expliquée par Stella SAINT-CLAIR RANGON (à gauche) et Yolène YEYE (à droite)

### Présentez-nous Routes de Guadeloupe...

Routes de Guadeloupe (RDG) est un syndicat mixte créé en 2007 à l'initiative de la Région Guadeloupe et du Conseil Départemental de la Guadeloupe, à la suite de l'acte II de la décentralisation introduit par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Le syndicat mixte est né de la volonté de mutualiser, de façon rationnelle, les moyens pour assurer les missions de : Gestion de la voirie ; Entretien du réseau routier afin de garantir sa praticabilité et assurer sa pérennité ; Exploitation de la route, qui s'attache à la gestion des événements qui surviennent sur le réseau routier, afin de veiller à ce qu'il assure sa fonction d'écoulement du trafic.

Le domaine public routier national et départemental géré par le syndicat est constitué d'un linéaire de plus de 1 000 km : 416 km de Routes Nationales ; 619 km de Routes Départementales.

Routes de Guadeloupe est une structure mutualisée unique en France.

### Quelle est votre organisation territoriale ?

Plus de 300 agents, issus de métiers diversifiés (technique et administratif), travaillent pour le confort et la sécurité des usagers de la route. Dans le but d'avoir une réactivité sur les interventions, l'établissement est réparti sur l'ensemble du territoire : le siège est basé à Jarry et 4 agences territoriales assurent une représentation locale. Elles sont situées à : Marie-Galante, Basse-Terre, Baie-Mahault et Sainte-Anne.

Chacune de ces agences a pour mission principale sur son secteur d'intervention, la mise en œuvre des politiques d'exploitation et des programmes d'entretien et d'investissement validés par les collectivités. Elles disposent d'un ou de plusieurs centres routiers (au nombre de 8) ayant en charge l'entretien (fauchage, élagage, balayage,...) de plus de 110 km de réseau en moyenne.

De plus, depuis 2013, nous avons mis en œuvre un centre de surveillance et de gestion du trafic routier afin d'optimiser la performance des réseaux routiers et informer les usagers en temps réel des conditions de circulation.

**La saison cyclonique est prévisible et inscrite dans le calendrier annuel. En 2017, la Guadeloupe a été touchée par un ouragan majeur, Maria, qui a occasionné la rupture des réseaux y compris routier. Quels dispositifs préventifs mettez-vous en place pour gérer la crise cyclonique ?**

Lors d'une crise, la circulation routière revêt une importance capitale pour l'organisation des secours et le retour à une situation normale. C'est ainsi que RDG dispose d'un plan de gestion de crise, qui est mis à jour chaque année.

### A quoi le plan de gestion de gestion de crise sert-il ?

Des événements d'origines diverses (aléas naturels, risques technologiques, accidents,...) peuvent affecter le fonctionnement des infrastructures routières et entraver la mobilité des personnes.

Le plan de gestion de crise permet ainsi de préciser l'organisation que nous devons déployer en fonction de la nature de l'événement, afin de s'y préparer, y faire face par des actions coordonnées et centralisées au niveau d'une cellule de crise, et limiter autant que possible ses effets. Un focus est fait sur les axes sensibles pour apporter des mesures d'exploitation appropriée aux scénarii d'exploitation.

Il comprend un volet « cyclone » et répertorie l'ensemble des actions à réaliser avant, pendant et après la crise, selon le niveau de vigilance. Les interactions avec les différents acteurs externes à RDG, sont également précisés. Sont aussi identifiés, les moyens matériels et humains à jour, qui peuvent être mobilisés, en interne mais également en externe, en cas de survenue d'une crise cyclonique.

### Que faites-vous en amont de la période cyclonique ?

Avant chaque démarrage de la période cyclonique, nous actualisons le plan de gestion de crise et tenons compte du retour d'expérience des précédentes crises. Aussi, tout au long de l'année les centres mettent en œuvre la programmation annuelle d'entretien des voies (curage, élagage).

Un point de communication est établi en interne au démarrage de la saison cyclonique afin notamment de rappeler les dispositions du plan et de renforcer la programmation des interventions d'entretien si besoin. Un recensement des moyens matériels dont disposent les entreprises qui ont contractualisé avec les collectivités régionales et départementales est établi. L'idée est de disposer de suffisamment de moyens humains et matériels pour intervenir rapidement.

Durant cette période, il s'agit également pour RDG, d'assurer la maintenance régulière des moyens de communication affectés aux agents ainsi qu'à la cellule de crise.

### Que se passe-t-il en cas d'événement cyclonique annoncé ?

Nous effectuons un point spécifique avec l'ensemble des acteurs afin de nous assurer de la mise en œuvre effective des actions prévues et de l'opérationnalité des moyens matériels et humains nécessaires à la gestion de la crise. Les chantiers et matériels informatiques sont mis en sécurité.

A titre préventif, des axes routiers sensibles peuvent être fermés à la circulation, selon l'intensité et la localisation du phénomène attendu. Une information aux usagers mais aussi aux forces de l'ordre et communes concernées, est faite dans ce cas.

### Quelles actions mettez-vous en oeuvre selon le niveau de vigilance ?

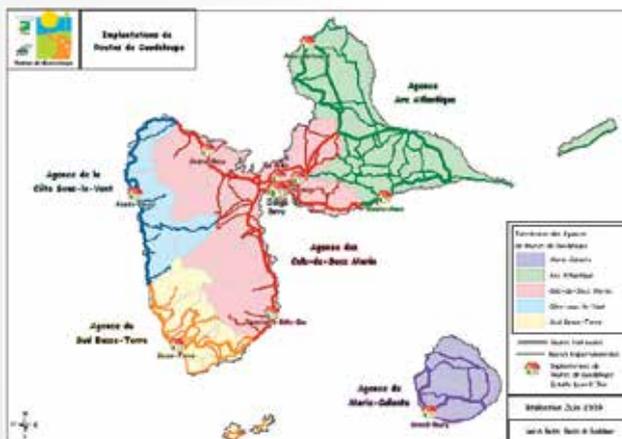
Les agents de RDG sont confinés en vigilance violette, lors du passage du phénomène cyclonique. Nous activons la cellule de crise en vigilance grise et en informons la préfecture. Cette cellule est en lien avec le Centre Opérationnel Départemental (COD) qui se réunit à la Préfecture avec les services opérationnels, de secours et les collectivités territoriales. Des points réguliers sont faits avec le COD afin de l'informer de l'avancement des interventions en cours sur les différentes zones et de leur impact sur le réseau. Ces informations sont des paramètres permettant au Préfet de décider de la levée de la vigilance grise.

### Quel est le rôle et la composition de la cellule de crise ?

La cellule de crise est un lieu central dans l'organisation de la gestion de crise et un organe de décisions. Ses missions sont de centraliser l'ensemble des besoins d'intervention, de les prioriser, de faire intervenir les différents au besoin. Dans le cas de l'ouragan Maria, il a fallu renforcer les équipes de notre agence du sud Basse-Terre.

Les équipes de la sécurité civile, coordonnées par la préfecture, nous ont apporté leur concours. Notre premier objectif était de dégager les routes, prioritairement les axes structurants. La cellule de crise est placée sous la responsabilité du conseil syndical de RDG et est localisée au siège de RDG. Elle est activée par le Président de RDG, et est constituée de la direction générale, des responsables de services opérationnels, de support et de communication.

Une application de gestion de crise créée en interne, permet de renseigner la cartographie de manière interactive et en temps réel sur les événements en cours de traitement. Cette carte est un outil d'aide à la décision.



### Comment se passe le retour à la vigilance verte ?

Nous informons la préfecture de l'avancement et du temps estimé, des opérations de dégagement des principaux axes routiers, ce qui lui permet de décider de la levée de la vigilance grise.

La préfecture nous avise au préalable de la date de levée de la vigilance grise afin de prendre en compte le paramètre circulation dans nos opérations de travaux d'urgence et garantir la sécurité des usagers. En effet, nos interventions se poursuivent au-delà de la vigilance grise.

### Que diriez-vous du comportement des usagers de la route ?

Nous tenons à alerter la population sur l'importance de respecter les consignes de sécurité, ce qui nous permet d'être plus opérationnels en vue du rétablissement au plus tôt, de la circulation. Pour Maria, l'impact du comportement de certains usagers a été fort : circulation sur des axes pas encore suffisamment sécurisés pour recevoir du trafic routier par exemple. Aussi, de retour à la vigilance verte, des usagers ont forcé nos barrages au niveau de la route des Mamelles alors même que nous étions en pleine intervention, se mettant eux-mêmes en danger mais aussi le personnel de chantier.

A contrario, nous avons été interpellés par des usagers désireux de nous porter leur aide pour dégager les routes, cela nous a surpris et touchés, même si nous avons dû refuser cet appui pour des raisons de sécurité.

### Quel retour d'expérience avez-vous suite au passage d'Irma et Maria ?

Suite à Irma et Maria, nous avons renforcé les moyens de communication de la cellule de crise. Nous veillons à en assurer la maintenance régulière. Nous avons aussi actualiser l'application de gestion de crise évoquée précédemment pour faciliter son utilisation.

Nous avons également amélioré notre communication en interne, avant et après le passage de l'événement cyclonique. Un point est aussi établi avec les entreprises afin de mettre à jour l'annuaire des entreprises susceptibles d'intervenir.



# Transport & environnement



*Faire de la Guadeloupe un archipel autonome énergétiquement dans le domaine des transports et de la mobilité à l'horizon 2030*

## Vers l'autonomie énergétique

La mobilité représentant 66% des consommations d'énergie primaire en Guadeloupe en 2016, elle doit constituer un chantier prioritaire dans le cadre de la transition énergétique de l'archipel. La Guadeloupe peut s'appuyer pour cela sur un potentiel d'énergies renouvelables très significatif. L'enjeu principal consiste à mettre en place les solutions technologiques permettant de valoriser ce potentiel pour satisfaire les besoins locaux de mobilité.

A ce stade, le véhicule électrique constitue une option répondant aux enjeux de transition énergétique et parfaitement adaptée pour un déploiement de masse en Guadeloupe, même si les motorisations hydrogène restent très prometteuses sur certains segments très spécifiques tels que les véhicules lourds, confrontés aux limitations techniques intrinsèques des batteries (bus, camions). Le véhicule électrique réunit en effet de nombreux atouts dans un contexte insulaire tel que celui de la Guadeloupe : autonomie adaptée à la taille du territoire, technologie à maturité, coûts en baisse, valorisation des énergies renouvelables locales.

L'étude portée par l'ORT a été menée conjointement par les cabinets HINICIO et Explicit sur le déploiement de la mobilité électrique en Guadeloupe. Elle s'inscrit dans le cadre des travaux de révision de la PPE. Elle amène aux conclusions clés suivantes :

1. Une transition énergétique menée dans le secteur des transports sur un pas de temps de 15 ans **ne peut être que le fait d'une volonté politique forte.**
2. Le renforcement de l'offre de transport en commun et le développement de nouveaux services de mobilité **sont indispensables pour améliorer les conditions de mobilité, mais ne contribueront que marginalement à la transition énergétique et à la résolution des problèmes de congestion.**

3. La transition énergétique dans le secteur du transport routier **présuppose l'atteinte des objectifs de développement des énergies électriques fixés par la PPE pour tendre vers un mix 100% d'énergies renouvelables en 2030.**

4. La mise en place d'une infrastructure de recharge en accès public doit être facilitée par la puissance publique pour **favoriser, dans un premier temps, la recharge en journée** à partir d'électricité solaire.

Dans cette optique, les objectifs d'implantation de bornes de recharge en accès public de la PPE **doivent être significativement rehaussés pour accompagner un déploiement massif de véhicules électriques.**

5. Après des surcoûts initiaux, **les coûts annuels totaux de la mobilité électrique convergent vers ceux de la mobilité thermique à l'horizon 2030.** Au total le basculement massif vers la mobilité électrique à hauteur de 50% du parc représente un **surcoût global cumulé d'environ 900M€ sur la période 2018-2030**, essentiellement représenté par les surcoûts à l'achat des véhicules électriques

6. **L'équation économique globale de la transition énergétique peut être améliorée** en maximisant les synergies entre la mobilité électrique et les ENR.

7. La transition énergétique dans le secteur du transport suppose **une évolution majeure de l'ensemble de l'éco-système lié aux transports** sur le territoire notamment la fiscalité (taxe sur les carburants), l'emploi et la formation.





## Révision de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie

Prévue par la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015, la première Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) de Guadeloupe, dont l'élaboration a démarré courant 2015, a été adoptée en avril 2017. Les textes prévoyaient sa révision dès 2018. Portée conjointement par l'Etat et la Région, le projet de PPE révisée, présenté le vendredi 3 mai 2019 à l'hémicycle de l'Hôtel de région à Basse-Terre, repose sur une large concertation des acteurs guadeloupéens de l'énergie et porte sur la période 2019-2028. Suite à cette présentation, la version projet de la PPE a été adressée à la Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGEC) qui se chargera de la transmettre à l'Autorité Environnementale (AE), tel que prévu par les textes, qui dès lors, disposera d'un délai de 3 mois pour rendre un avis relatif à ce document.

### ■ *Evaluer pour ajuster la trajectoire*

La révision de la PPE permet de faire le point sur les progrès accomplis, de vérifier les scénarios prospectifs et de débattre des objectifs à fixer pour accélérer la transition énergétique. Elle doit permettre de répondre aux nouveaux enjeux qui se profilent, notamment :

- La concrétisation de la transition énergétique dans les transports et la mobilité,
- La poursuite des actions engagées de maîtrise de la demande d'énergie,
- La transformation de notre mix énergétique au profit des sources renouvelables et décarbonées,
- Le déploiement du véhicule électrique,
- Le développement du stockage d'énergie,
- L'émergence des réseaux intelligents.

Certains résultats sont déjà au rendez-vous avec une consommation d'électricité désormais maîtrisée et des énergies renouvelables (EnR) en très nette progression. Ces dernières représentent 21% du mix de production électrique en 2018.

Dans le cadre de la loi TEPCV, il est prévu que les AOMs remplacent progressivement leur parc véhicule par des modèles sobres en carbone.



### ■ *Renforcer les objectifs de la PPE*

Dans la continuité de la première version, la PPE révisée repose sur une stratégie ambitieuse mais réaliste. Ses principaux objectifs sont :

**D'ici 2020 :** viser 50% d'énergies renouvelables dans les consommations finales d'énergie (tous secteurs, hors aérien, et toutes énergies),

#### **D'ici 2028 :**

- Réduire de -16% l'ensemble des consommations finales d'énergie (hors aérien),
- Baisser de -32% les seules consommations finales des transports routiers fonctionnant aux carburants fossiles,
- Installer +516 MW de moyens de production supplémentaires (x5 par rapport à 2015) d'électricité fonctionnant à partir de sources renouvelables,

#### **D'ici 2030 :**

- Tendre vers l'autonomie énergétique qui consiste à valoriser en priorité toutes les ressources énergétiques locales de la Guadeloupe,
- Convertir 30% du parc de véhicules en circulation à l'électricité, issue en priorité et en majorité de sources renouvelables.

Cette nouvelle dynamique, unique parmi les territoires d'outre-mer, devrait permettre à la Guadeloupe de produire 84% de son électricité à partir de sources renouvelables dès 2023 et 98% en 2028.

### ■ *Accompagner la transition énergétique*

De plus, la PPE révisée anticipe les enjeux environnementaux, économiques, sociaux et culturels qui doivent être abordés pour garantir son appropriation et sa mise en oeuvre par tous les Guadeloupéens et les Guadeloupéennes.

Enfin, cette révolution profonde met la Guadeloupe sur la trajectoire de la transition énergétique. Elle l'inscrit pleinement dans la prise en charge des objectifs de lutte

# Transport Aérien

## Voyageurs

Avec 2 442 445 de passagers comptabilisés en 2018, Guadeloupe Pôle Caraïbe a atteint un nouveau record historique

### Regard global de l'activité de Guadeloupe Pôle Caraïbe (GPC)

La croissance se poursuit en 2018 puisqu'une augmentation de 3 % a été observée, soit 81 015 passagers de plus qu'en 2017.

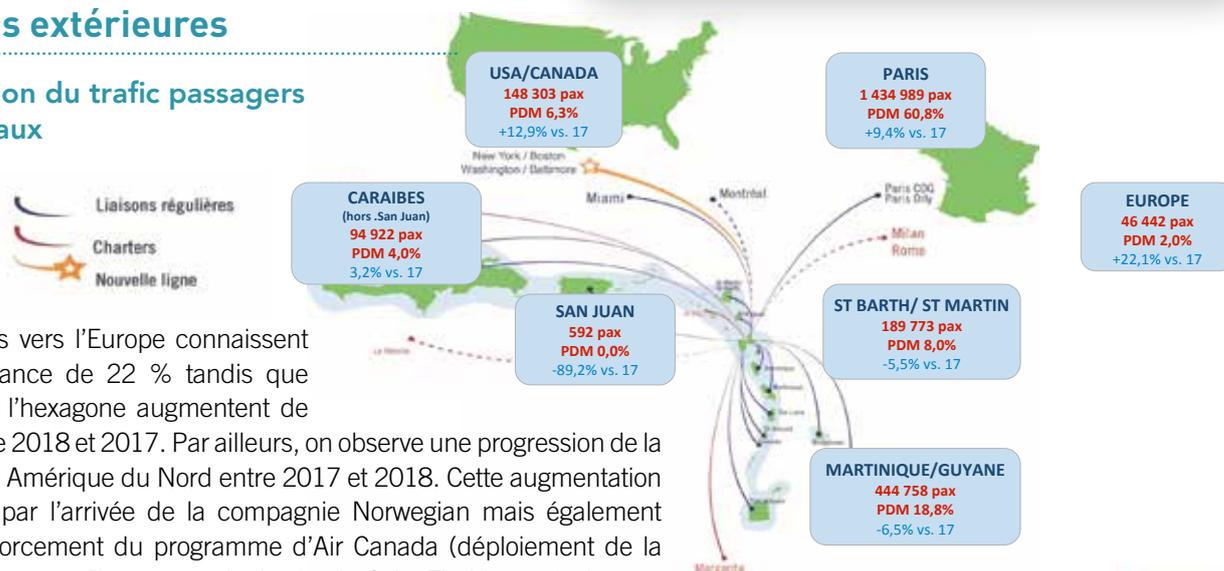
Depuis 2013, GPC maintient le cap des 2 millions de passagers et affiche une évolution constante de son trafic. Il conserve sa place de premier aéroport des DOM et 10<sup>ème</sup> au niveau national.

### Résultats généraux

	Janv. Déc. 2018	Janv. Déc. 2017	Variation
Arrivées	1 180 360	1 128 442	4,6%
Départs	1 179 419	1 126 823	4,7%
Passagers A+D	2 359 779	2 255 365	4,6%
Transit	82 676	106 175	-22,1%
Total Passagers	2 442 455	2 361 440	3,4%
Fret (Tonnes)	11 914	11 939	-0,2%
Mouvements	28 786	31 092	-7,4%
Tonnage att.	917 405	884 286	3,8%

### Liaisons extérieures

#### Répartition du trafic passagers par réseaux



Les liaisons vers l'Europe connaissent une croissance de 22 % tandis que celles vers l'hexagone augmentent de 9,4 % entre 2018 et 2017. Par ailleurs, on observe une progression de la destination Amérique du Nord entre 2017 et 2018. Cette augmentation s'explique par l'arrivée de la compagnie Norwegian mais également par le renforcement du programme d'Air Canada (déploiement de la marque low-cost « Rouge » sur la destination). La Floride est également une destination prisée par les guadeloupéens.

### Insertion régionale

En ce qui concerne les Antilles-Guyane, on note une diminution du transport aérien de 6,5 % en 2018 par rapport à 2017 et une baisse de 7,5 % en 2017 par rapport à 2016. La même tendance est constatée pour St Barthélemy et St Martin.

Source : Aéroport Pôle Caraïbe





## Marchandises

### Evolution du trafic de fret

Années	Total fret
2011	10,377
2012	10,548
2013	10,660
2014	10,992
2015	10,109
2016	10,541
2017	11,938
2018	11,914

### Augmentation de l'activité fret aérien

Après une année de diminution en 2015, l'activité de fret aérien a progressé de +4,27 % en 2016 par rapport à 2015 et de +3,25 % en 2017 par rapport à 2016. Il connaît en revanche un tassement en 2018 avec une évolution de -0,21 %

### Progression des importations et exportations en 2017

Pour rappel les importations de marchandises avaient reculé en 2015 de 4 % par rapport à 2014, même scénario pour les exportations avec une plus forte baisse de 15,2 %.

Suite à un recul en 2015, on observe un accroissement de 16,54 % des importations par rapport à 2016 et de 6,77 % pour les exportations en 2017. En 2018, on constate une baisse des importations et une hausse des exportations.

La France représente la plus grande part de ces mouvements, suivie globalement par les réseaux Martinique/Guyane et Amériques du Nord.



### Importations et Exportations

Réseaux	FRET 2016			FRET 2017		
	Import	Export	Import+Export	Import	Export	Import+Export
Marie Galante/Les Saintes/PTP	-	-	-	-	-	-
Grand Case/St Barth	40,970	65,540	106,510	27,897	132,712	160,609
Mque/Gyne	138,347	345,579	483,926	199,558	367,400	566,958
Caraïbe Nord	111,069	25,732	136,801	158,850	37,360	196,210
Caraïbe Sud	37,186	8,506	45,692	116,936	1,009	117,945
San Juan	-	660	660	-	-	-
Amérique Sud	-	-	-	-	-	-
Amérique Nord	140,343	12,185	152,528	153,955	15,957	169,912
France	6,530,734	3,083,638	9,614,372	7,499,707	3,227,660	10,727,367
Europe	310	280	590	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>6,998,959</b>	<b>3,542,120</b>	<b>10,541,079</b>	<b>8,156,903</b>	<b>3,782,098</b>	<b>11,939,001</b>

# Transport Terrestre



## Voyageurs

### Augmentation du nombre d'entreprises inscrites au registre des transporteurs

Depuis 2016 on observe une augmentation continue du nombre d'entreprises inscrites au registre des transporteurs soit 317 inscrites au 31 décembre 2019.

Entre 2015 et 2016 un important travail de mise en conformité du registre des entreprises de transports de voyageurs a conduit à radier les entreprises ne répondant plus aux exigences réglementaires.

Ces radiations ont essentiellement été motivées par un défaut de capacité financières (capitaux et réserves insuffisants, non respect de l'obligation de transmettre la liasse fiscale), une cessation d'activité de l'entreprise ou un non-renouvellement des titres de transports après plus d'un an.

Le faible nombre de radiations en 2017 et en 2018 traduit la conscientisation des professionnels suite à la campagne de mise en conformité initiée en 2015.

### Une intensification des contrôles de transports de voyageurs et une stagnation du nombre de constats d'infractions.

Si en 2015 le nombre de véhicules de transports de voyageurs contrôlés sur route avait diminué par rapport aux années précédentes, entre 2016 et 2019 la tendance s'est inversée. En effet, 123 contrôles ont été effectués en 2016, 144 en 2017, 162 en 2018 pour atteindre 174 en 2019.

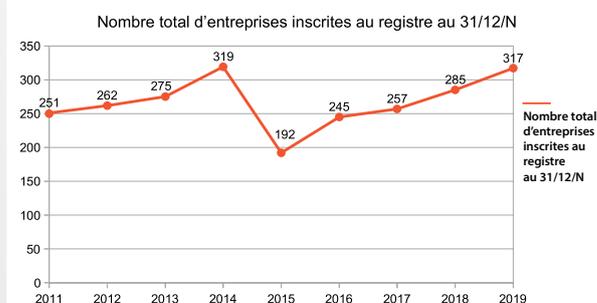
Les contrôles routiers se sont intensifiés à partir de 2015 du fait de l'augmentation du nombre de signalements liés au développement d'une activité de transport irrégulière dans certains secteurs. De ce fait, les contrôles en entreprises ont été moins nombreux.

De plus, bon nombre d'entreprises radiées demandent à être réinscrites au registre des entreprises de transport public routier, preuve que ce secteur reste attractif.

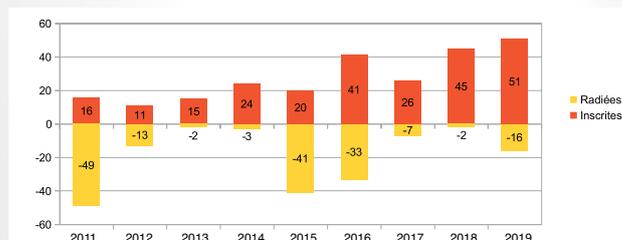
En 2017, ce nombre est moins important avec 7 radiations et se traduit par conscientisation des professionnels suite à la campagne de mise en conformité initiée en 2015.

De plus, bon nombre d'entreprises radiées demandent à être réinscrites au registre des entreprises de transports publics routiers preuve que ce secteur reste attractif.

### Evolution du registre du transport de voyageurs



### Bilan inscriptions au registre du transport de voyageurs



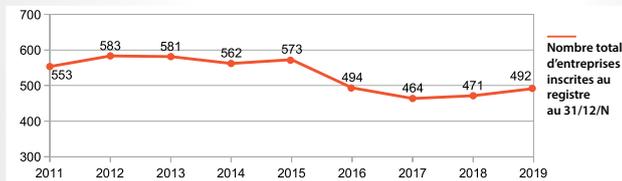
Après une diminution marquante des infractions constatées entre 2015 et 2016, ces dernières augmentent puis stagnent entre 2017 et 2019. Il est à noter que la part des infractions délictueuses est plus importante en 2018 et 2019.

### Bilan des contrôles transports de voyageurs

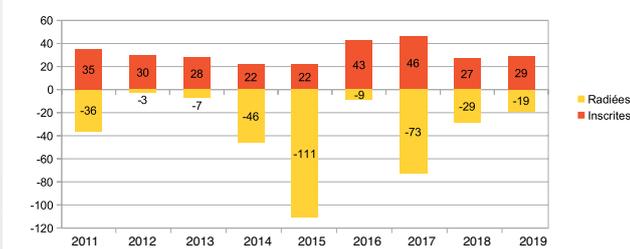
Années	2015	2016	2017	2018	2019
Véhicules contrôlés sur routes	97	123	144	162	174
Infractions constatées (routes)	50	24	38	34	36
Infractions délictueuses (routes)	11	7	12	23	20
Infractions de 5 <sup>ème</sup> classe (routes)	28	11	20	13	18
Contrôles en entreprises	7	4	3	2	1



## Evolution du registre du transport de marchandises



## Bilan inscriptions au registre du transport de marchandises



## Augmentation difficile des nouvelles inscriptions au registre des transporteurs et du nombre total d'entreprises inscrites

Au 31/12/2019 on comptait 492 entreprises inscrites au registre des transporteurs de la DEAL. Le nombre d'entreprises inscrites au registre diminuent entre 2015 et 2017 de 573 à 464. Depuis 2017, leur nombre augmente difficilement mais de façon continue. Entre 2018 et 2019 l'augmentation est de 4,45 % bien qu'on note une diminution de 0,40% du total des entreprises inscrites entre 2016 et 2019.

Un important travail de mise en conformité du registre des entreprises de transport de marchandises initié en 2015 a conduit à radier un nombre très important d'entreprises (111 entreprises radiées) du fait du non-respect des conditions réglementaires et essentiellement du défaut de condition financière.

Pendant les deux années qui ont suivi ces radiations massives le nombre d'entreprises qui s'inscrivent au registre a fortement augmenté +43 en 2016 et +46 en 2017. Ce nombre se réajuste par la suite en 2018 et 2019 avec respectivement 27 et 29 inscriptions. En effet, bon nombre d'entreprises radiées demandent à être réinscrites au registre après avoir retrouvé leur capacité financière.

Le secteur du transport de marchandises continue d'attirer un public qui souhaite accéder à cette profession.

## Marchandises

### Baisse du nombre de contrôles dans le secteur du transport marchandises et du nombre d'infractions constatée

Depuis 2015, le nombre de véhicules contrôlés dans ce secteur est en nette diminution. Cette diminution est en grande partie liée à l'intensification des contrôles dans le secteur des transports de voyageurs. En 2019 le nombre de contrôles est inférieur de 57 % aux nombre de contrôles effectués en 2015.

Le nombre d'infractions constatées a diminué en nombre, cependant si on ramène le nombre d'infractions au nombre de véhicules contrôlés on constate une augmentation de celles-ci (de 2 % à 6 % entre 2016 et 2019).

Dans ce secteur, les infractions les plus courantes sont liées au non-respect de la réglementation transport et de la réglementation sociale européenne (véhicules +3,5t).

### Bilan des contrôles transports de marchandises

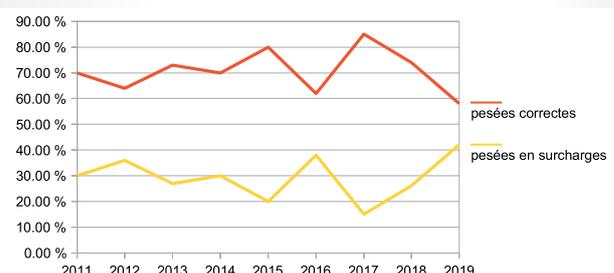
Années	2015	2016	2017	2018	2019
Véhicules contrôlés sur routes	497	263	240	231	206
Infractions constatées (routes)	93	61	58	47	45
Infractions délictuelles (routes)	16	5	10	25	25
Infractions de 5 <sup>ème</sup> classe (routes)	41	35	19	32	17
Contrôles en entreprises	3	3	3	5	2

### Les opérations de contrôle par pesée

En 2015 on notait une progression significative du nombre de pesées correctes réalisées par la DEAL. Pour l'année 2016, on observe une augmentation des pesées en surcharge de 18 %. Des constats similaires sont effectués en 2018 (+11 %) et en 2019 (+16%) par rapport à l'année précédente.

Alors que l'année 2017 détient le meilleur taux de pesées correctes depuis 2011, l'année 2019 est celle avec le taux le plus important de pesées en surcharge depuis des années.

### Bilan des opérations de pesées (en %)



# Transport maritime



## Voyageurs

### 2018, l'année de tous les records

2018 est la meilleure année de la dernière décennie.

145 escales de croisières ont été recensées (+7%). Les aléas climatiques du dernier trimestre 2017, dans la région Caraïbe, ont entraîné une plus grande fréquentation de nos installations. Les navires sont également de plus grande taille.

Ainsi, depuis novembre 2017, la destination Guadeloupe accueille le navire MSC Fantasia (333 mètres et près de 4 000 passagers).

2012	900 197 pax	
2013	894 384 pax	- 0,9%
2014	980 424 pax	+ 9,9%
2015	1 098 284 pax	+ 11,0%
2016	1 114 886 pax	+ 1,5%
2017	1 196 432 pax	+ 7,3%
2018	1 321 049 passagers	+ 10,4%

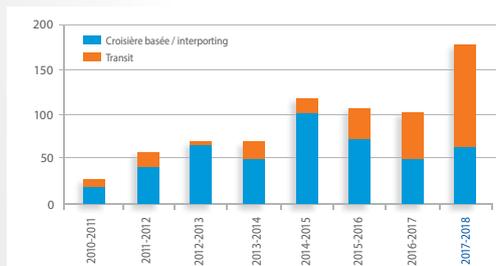
### Les résultats 2017

L'année 2017 est la seconde meilleure année de la décennie. Les résultats liés à la saison croisière ont été remarquables.

- **135 escales** de bateaux de croisière\* (+21%)
- **320 000 passagers** pour l'activité croisière (+16%)
- **Nombre de passagers : 1 196 432** passagers (activités de croisière, inter-îles et transit confondues)

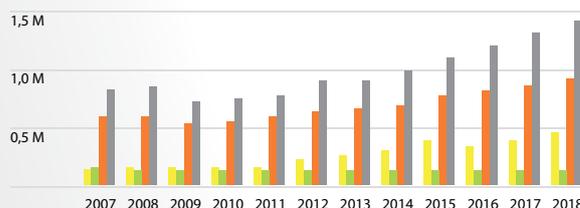
\*Ce chiffre ne prend pas en compte les escales des bateaux de croisière hors circonscription du GPMG (Deshaies, Les Saintes).

#### Evolution du nombre d'escales de croisières

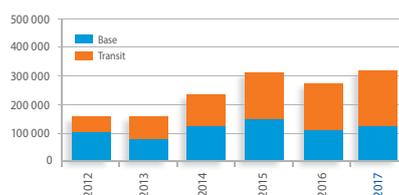


Avec un fort impact économique sur l'archipel, l'activité croisière a enregistré **135 escales en 2017**, soit une augmentation de **21%**.

#### Evolution du trafic de passagers (entrées + sorties + transit)

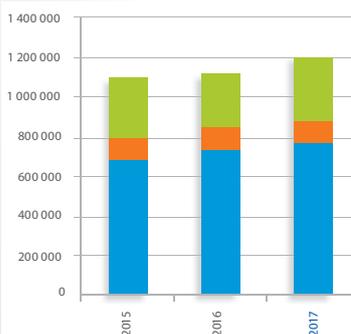


#### Evolution annuelle du trafic de passagers croisière au cours des 5 dernières années



Le trafic de passagers de croisière enregistre une augmentation exceptionnelle de 15,7 % en 2017

#### Evolution du trafic global de passagers



**Total Croisière : 319 591 (+15,7%)**

**Total Inter-îles : 115 772 (+17,1%)**

**Total Archipel : 761 069 (+2,9%)**



Sources : rapports d'activités GPMG 2017 et 2018



3,7 millions de tonnes de marchandises traitées en 2016 et 2017, le port maintient le cap.

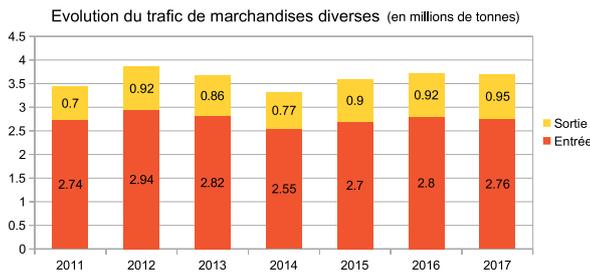


## Marchandises

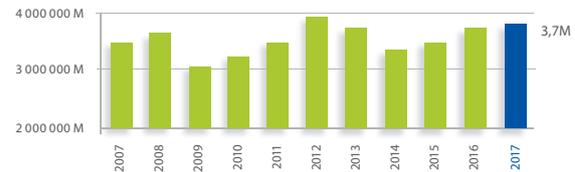
### Évolution du trafic global de marchandises

Le bilan définitif à fin 2017 montre un trafic de marchandises consolidé sur l'année. Le trafic de vracs liquides augmente notablement, notamment via le transbordement d'hydrocarbures à destination d'autres territoires de la Caraïbe.

#### Evolution du trafic de marchandises diverses



#### Evolution du trafic global de marchandises (tonnage brut)

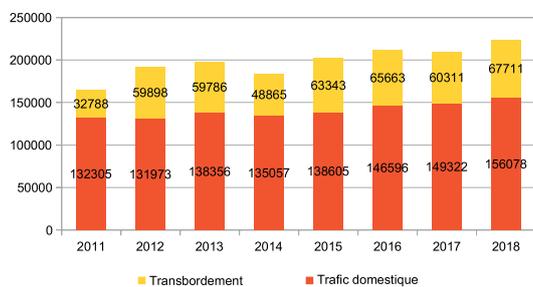


### Répartition du trafic de marchandises en %

Guadeloupe Port Caraïbes a enregistré un trafic global de **3 709 542 tonnes** de marchandises en 2017.

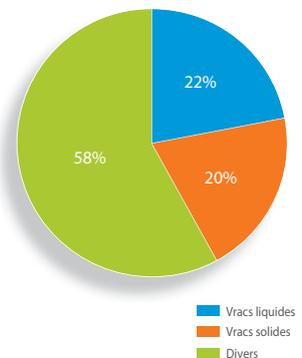
Avec un volume de **2 158 725 tonnes**, les marchandises diverses représentent **58 %** du tonnage global traité sur le Port.

#### Evolution du trafic de conteneurs



#### Total marchandises brutes : 3 709 542 tonnes

- dont vracs liquides : 825 620 tonnes soit 22%
- dont vracs solides : 725 197 tonnes soit 20%
- dont divers : 2 158 725 tonnes soit 58%
- dont divers conteneurisé : 1 943 727 tonnes
- Nombre de navires de fret : 1 223



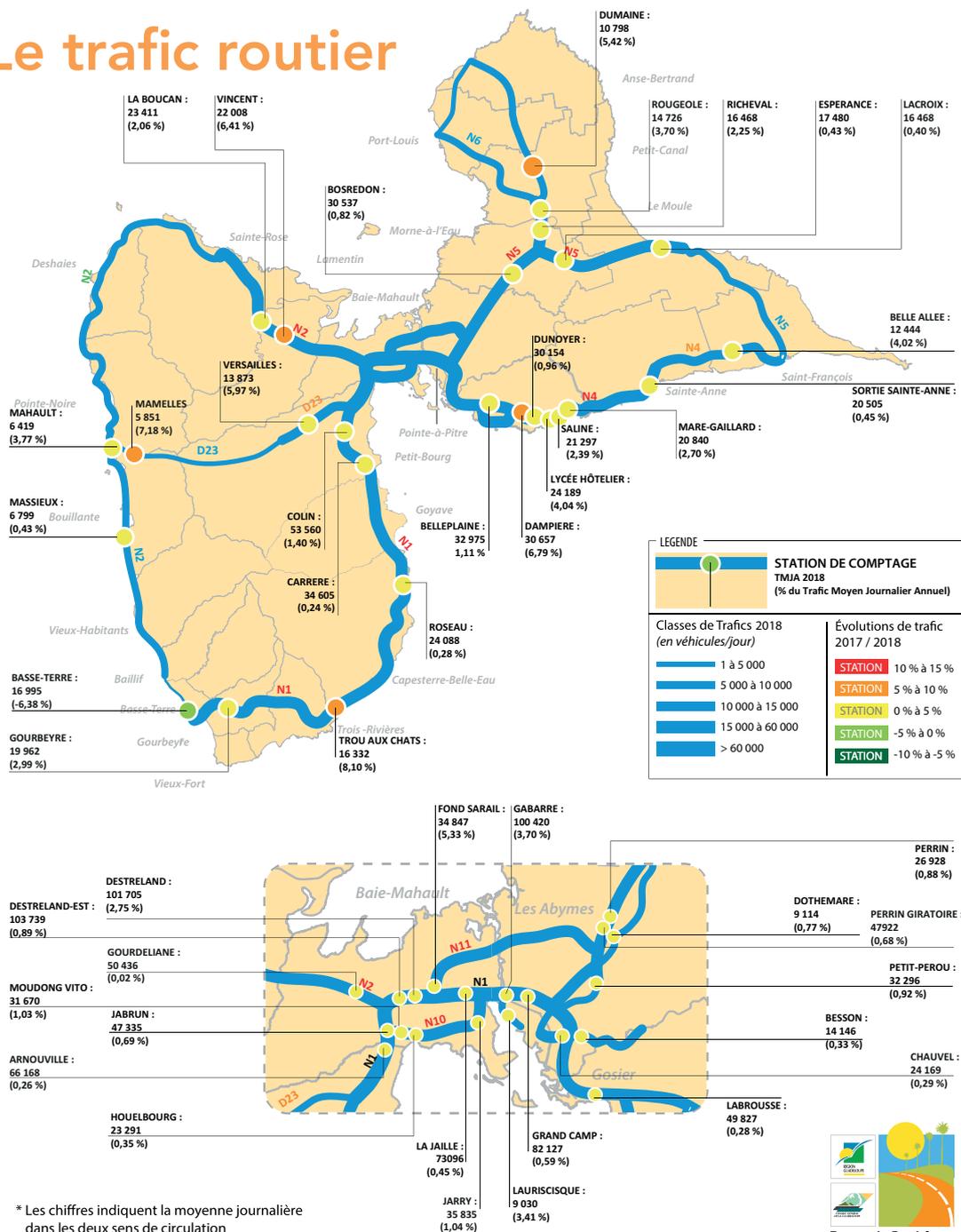
Le bilan global 2018 pour le trafic de conteneurs affiche une forte augmentation par rapport au résultat de 2017. Ce niveau de trafic se situe dans la continuité des derniers mois de l'année 2017. Le transbordement augmente de 12% en un an (ce qui représente 7 000 EVP) et le trafic domestique de 4,5%.

Sources : rapports d'activités GPMG 2017 et 2018

# Circulation routière



## Le trafic routier



### Augmentation générale du trafic routier sur l'ensemble du département

Le trafic moyen journalier (TMJA) s'est accru de +1,60% entre 2017 et 2018. Cette augmentation se constate sur l'ensemble des axes principaux du réseau routier. Seule la station de comptage de Basse-Terre (16 995) enregistre une diminution de véhicules entre 2017 et 2018 avec -6,38%. L'agglomération pointoise reste la zone dont le

TMJA est le plus élevé, celui-ci à augmenté sur l'ensemble des axes de l'aire urbaine Jarry/Pointe-à-Pitre/Les Abymes avec notamment une augmentation de 2,75% du TMJA de destreland (101 705) et de 3,70% de Gabarre (100 420) qui comptent plus de 100 000 véhicules jours en 2018.

## Statistiques : Permis de conduire

2017	Examinés	Reçus	1 <sup>ère</sup> présentation	Toutes présentations
Véhicule léger	13340	5363	34,93%	40,20%
Moto	886	628	72,95%	70,88
Poids-lourds	347	301	86,90%	86,74%

2018	Examinés	Reçus	1 <sup>ère</sup> présentation	Toutes présentations
Véhicule léger	14082	5442	32,87%	38,65%
Moto	920	602	61,61%	65,43
Poids-lourds	392	325	84,62%	82,91%

2019	Examinés	Reçus	1 <sup>ère</sup> présentation	Toutes présentations
Véhicule léger	13617	5172	32,74%	37,98%
Moto	883	569	65,62%	64,44
Poids-lourds	440	385	88,45%	87,50%

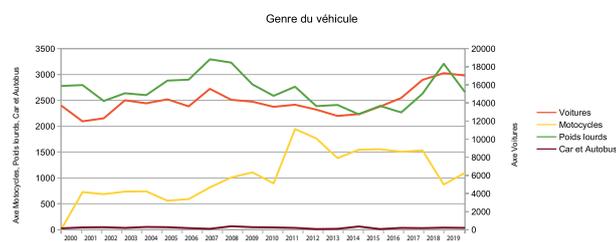
## Immatriculations neuves

Année	2014	2015	2016	2017
Voitures particulières	12,642	13,423	14,205	16,170
Camionnettes, camions, VASP	2,098	2,291	2,370	2,677
Motocycles, Tricycles, Quadricycles	684	677	775	561
Cyclomoteurs	865	879	733	965
Voiturettes	72	71	53	72
Tracteurs routiers	14	17	11	20
Tracteurs agricoles, Divers agricoles	86	176	80	36
Car et Autobus	64	11	37	29
Remorques, semi remorques	83	96	94	137
<b>Total des véhicules confondus</b>	<b>16,608</b>	<b>17,641</b>	<b>18,358</b>	<b>20,667</b>

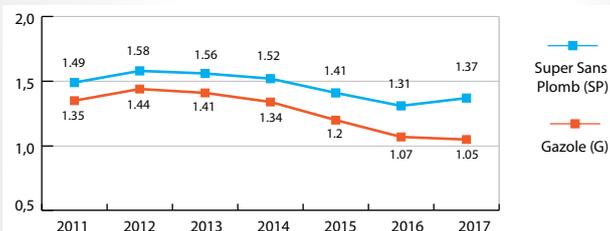
## Zoom sur les immatriculations de motorisations hybrides et motorisations électriques

Les motorisations hybrides, combinant énergies thermiques et électriques et les motorisations électriques, se sont accrues de 61 % en 2016 par rapport à 2015, même si elles ne représentent que 2 % des ventes. Cette croissance continue puisqu'en 2017 la vente de ce type de motorisation a augmenté de 25,08 % par rapport à 2016. À noter que les motorisations essence – électricité (hybride non rechargeable) détiennent la plus grande part du marché, suivie de loin par les motorisations électriques puis essence – électricité (hybride rechargeable).

## Evolution des immatriculations neuves



## Evolution du carburant



# Le trafic routier

## Permis de conduire

### 1<sup>er</sup> mars 2020 : la réforme du permis moto en Guadeloupe

L'unité éducation routière de la DEAL Guadeloupe et ses 10 inspecteurs mettent en place depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020 la réforme du permis de conduire de la catégorie moto. Ainsi depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020 en Guadeloupe et sur l'ensemble du territoire national :

- Création d'une épreuve théorique moto spécifique centrée sur la conduite d'un deux roues motorisés ( code moto ). Elle comprend 40 questions à choix multiples sous forme d'images fixes et de vidéo. Le candidat doit apporter les réponses exactes à au moins 35 de ces questions pour réussir l'épreuve. L'examen se déroule dans un centre d'examen agréé, et le prix est de 30 euros.
- L'épreuve hors circulation dure désormais 10 minutes. Il s'agit d'un enchaînement de six manoeuvres. Trois manoeuvres de maîtrise de la moto à allure réduite et trois manoeuvres à allure plus élevée.
- L'épreuve en circulation dure désormais 40 minutes. Elle est allongée pour mieux évaluer les capacités du candidat à maîtriser les enjeux liés à sa sécurité sur la route. La technique de la trajectoire de sécurité est évaluée lors de cette épreuve. Enfin le seuil de réussite est augmenté. Il faut désormais obtenir au minimum 21 points sur 27 pour réussir, contre 17 précédemment.

## Immatriculations neuves

En 2016, 18 358 véhicules routiers neufs ont été immatriculés en Guadeloupe, une croissance déjà très positive par rapport à l'année 2015 qui enregistrait 17 641 immatriculation neuves. Le marché des véhicules routiers neufs signe une nouvelle année de croissance en 2017 avec 20 667 immatriculations neuves enregistrés sur le territoire. C'est la 4<sup>ème</sup> année consécutive de croissance du marché.

La catégorie des véhicules particulières représente 77,38 % des immatriculations totales en 2016 en Guadeloupe et 78,24 % pour l'année 2017.

Si la vente des motocycles, tricycles, quadricycles, car et autobus a connu une augmentation entre 2015 et 2016, entre 2016 et 2017 la tendance s'est inversée, puisqu'on enregistre une diminution.

La vente des autres catégories (cyclomoteurs, voiturettes, tracteurs routiers, remorques, semi-remorques) a augmenté en 2017 alors qu'elle avait diminué en 2016.

Seul la catégorie des tracteurs agricoles et divers agricoles poursuit sa décroissance.

## Prix du carburant

Le prix du Gazole poursuit sa baisse progressive depuis 2012 alors que le Super Sans Plomb connaît une augmentation en 2017 de 0,06 cts/litre par rapport à 2016. Le prix du Gazole à la pompe diminue légèrement moins entre 2016 et 2017 (-0,02 cts/litre) qu'entre 2014 et 2015 (-0,14 cts/litre).

Par ailleurs, l'écart de prix moyen entre le Gazole et le Super Sans Plomb continue sa progression. En effet, l'écart a été de 0,24 euros en 2016 contre 0,32 euros en 2017, soit deux fois plus qu'en 2013.



## OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS DE LA GUADELOUPE

### Les perspectives de l'ORT

#### Etudes :

- Une étude de coût de revient du transport collectif de voyageurs sera restituée en plénière le 09 juin 2020 en présence des AOM. Elle abordera le thème du verdissement du parc automobile.
- Une étude sociologique d'attachement à la voiture sera lancée en 2020.
- Une étude sur les filières biogaz et hydrogène dans le transport sera lancée dans le second semestre 2020.
- Une étude des flux de marchandise et d'optimisation logistique sera conduite avec la CCI et le GPMG, la précédente datant de 2010.
- Une étude prospective des déplacements à l'échelle de l'archipel baptisée Horizon 2040, sera initialisée en 2020.

#### Séminaire :

- Fin juin 2020 : Une voirie pour tous/ Ville durable. Ce séminaire abordera la circulation des piétons et des vcyclistes dans les centres-bourgs.



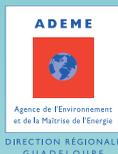
### Les publications de l'ORT

Les publications de l'ORT sont téléchargeables sur le site de la DEAL Guadeloupe à l'adresse :

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/publications-r349.html>

→ Statistiques annuelles des transports (de 2004 à 2017)

→ Fiches thématiques / Rapports / Synthèses d'études les plus récents



Ministère de la transition écologique et solidaire

#### Contact

Observatoire Régional des Transports  
DEAL Guadeloupe, St Phy, BP 54,  
97102 Basse-Terre Cedex

Tél. : 05 90 99 43 04

Mail : [ortguadeloupe@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ortguadeloupe@developpement-durable.gouv.fr)

Copublication DEAL / ADEME / REGION - Responsable de la rédaction : DEAL

Sources : Transport et environnement (ADEME, OREC, PPE) - Fret et passagers maritimes (GPC) - Fret et passagers aériens (Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes - Transports terrestres de marchandises et de voyageurs (DEAL Guadeloupe) - Circulation routière (Préfecture, DEAL Guadeloupe et Routes de Guadeloupe) Sécurité routière (Préfecture, DEALGuadeloupe) - Initiatives locales (Karulis, Aéroport Pôle Caraïbe, Cap Excellence)