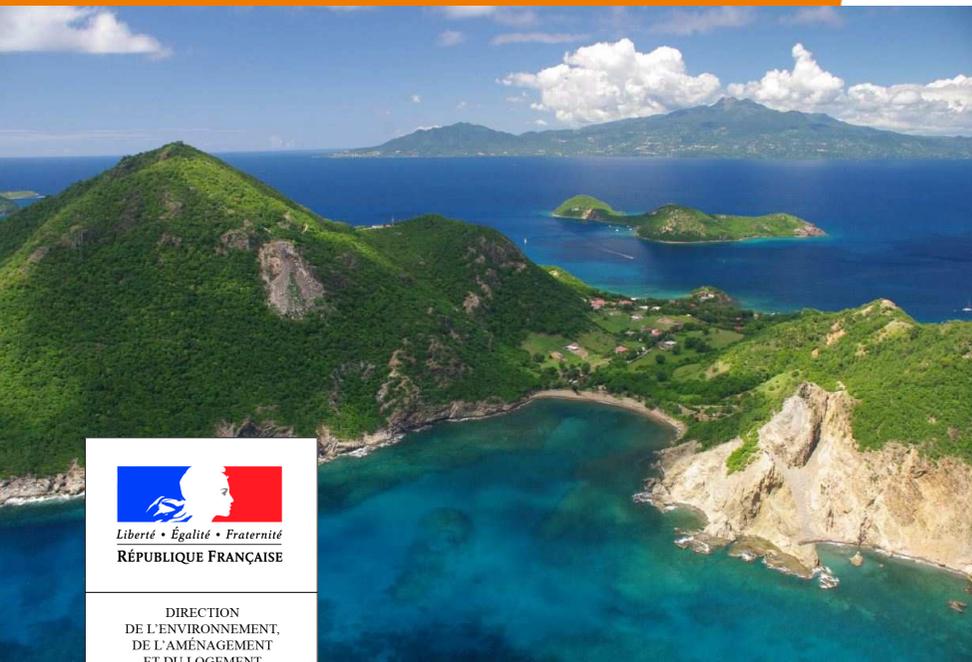


# LES RENCONTRES PRO DU DEVELOPPEMENT DURABLE

## LES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES DES AUTORITES ORGANISATRICES DE LA MOBILITE ET DES ENTREPRISES EN MATIERE DE MOBILITE



**Intervenant : Suzy MELFORT**

**Service : DEAL / FTES / DORT**

**Date : 18 mai 2018**



# INTRODUCTION

En Guadeloupe, circuler dans l'archipel relève chaque jour d'un véritable défi.

## Quelques chiffres (ORT et OREC)

Déplacements (terrestres et maritimes) = 1<sup>er</sup> poste de consommation d'énergie finale devant l'électricité (70 % soit plus de 277.000 tonnes de carburants consommés en 2016),

Transport = 1<sup>er</sup> émetteur de Gaz à effet de Serre avec 30 % des émissions totales en 2016. Le transport routier = contributeur important de la pollution de l'air (15 % des émissions nationales de particules et 56 % des émissions d'oxydes d'azote).

Guadeloupe = 1<sup>ère</sup> région émettrice de CO<sup>2</sup> par personne et par kilomètre parcouru (264 grammes contre 130 grammes dans l'hexagone).

Transport = 1<sup>er</sup> poste de dépenses des ménages en Guadeloupe (23 % budget soit près de 3.400 € /an en moyenne). Le budget que les ménages consacrent à leurs véhicules automobiles est très largement supérieur à celui des ménages de la France continentale (entre +34 % à +56%).



# INTRODUCTION

En Guadeloupe, 57 % des actifs quittent leur commune de résidence pour se rendre à leur travail (principalement agglomération centre). La voiture = mode privilégié des navetteurs à 91%.

**Enjeux multiples** : inégalité d'accès à la mobilité, congestion des axes routiers, stationnement, organisation et efficacité des transports publics, sécurité des usagers, qualité de vie, maîtrise des pollutions sonores et atmosphériques, santé publique, coût.

**Aujourd'hui, il est crucial de poursuivre les efforts pour une mobilité durable en Guadeloupe. Ce challenge est également celui des entreprises Guadeloupéennes.**

▪



# TRAFIC ROUTIER ANNEE 2015

Établissement public  
de gestion, d'entretien  
et d'exploitation  
des routes de Guadeloupe

## Trafic Moyen Journalier

### Evolution du trafic en Guadeloupe Années 2014 et 2015

Vice-Président  
M. P. TISSOT

Président  
M. J. CAILLÉ

Tel : 0590 38 07 07  
Fax : 0590 38 07 09



PAPE / SGR / Michal JEAN et Yveline TETE

e-mail : [sgp@developpedurable.gw.fr](mailto:sgp@developpedurable.gw.fr)

#### Légende

##### Classe de trafic 2015

##### Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) en véhicules/jour

- 1 à 5 000 Véhicules/jour
- 5 000 à 10 000 Véhicules/jour
- 10 000 à 15 000 Véhicules/jour
- 15 000 à 60 000 Véhicules/jour
- > à 60 000 Véhicules/jour

##### Type de station de comptage

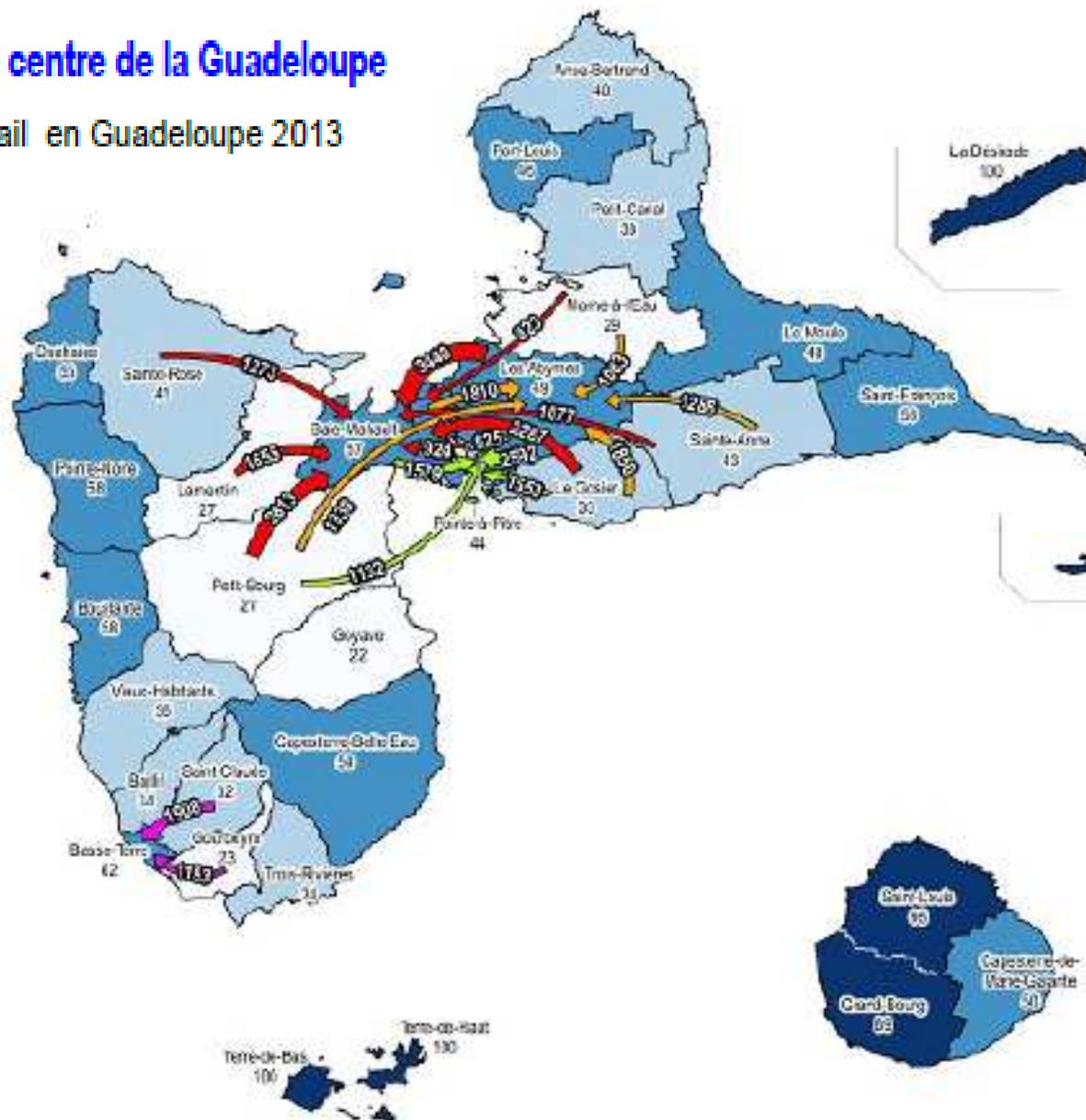
- Permanent

STATIONS DE COMPTAGE	TMJA 2015	TMJA 2014	% d'évolution 2014 à 2015
BOULLANTE	4614	4176	4,4%
NZ. MANAULT	5498	5683	-3,3%
BAHAUT	5247	5683	-7,3%
DORVILLE	2677	2647	0,2%
VERSAILLES	1215	1204	0,9%
BOULEVARD	1847	1978	-6,6%
ARNOUVILLE	4478	5376	-16,5%
CONVENANCE	14074	ND	ND
ECR. JABRUN	4374	4374	0,0%
LA BOURCANE	2188	2188	0,0%
LA JAILLE	7131	6973	1,9%
GRAND-CAMP	8437	8272	2,0%
PERRIN GRATOIRE	4245	4245	0,0%
PERRIN	2928	2928	0,0%
BERLETTE	2577	2577	0,0%
BERLETTE RN2000	2740	2740	0,0%
DOTHEMARE	827	827	0,0%
PETIT-PEROU	3174	3413	-7,3%
PETIT-PEROU	3174	3923	-18,8%
BESON	1418	1391	1,9%
BELLE PLAINE	2813	2813	0,0%
DAMPERRE	3056	3056	0,0%
DUNOYER	3049	2689	11,9%
LYCEE HOTELIER	2689	2689	0,0%
LABROUSSE	4822	4822	0,0%
COLIN P. BOURG	4212	4212	0,0%
ROSEAU	2188	2321	-5,1%
LA BOURCANE	2188	2188	0,0%
BOUREVRE	1851	1851	0,0%
TROU AUX CHATS	1164	1164	0,0%
BASEE TERRE	2188	2188	0,0%
VERSAILLES	1215	1204	0,9%
MOUDONS VTO	2322	2322	0,0%
HOULEBOURG	2199	2199	0,0%
LA JAILLE	7131	6973	1,9%
GRAND-CAMP	8437	8272	2,0%
PERRIN GRATOIRE	4245	4245	0,0%
PERRIN	2928	2928	0,0%
BERLETTE	2577	2577	0,0%
BERLETTE RN2000	2740	2740	0,0%
DOTHEMARE	827	827	0,0%
PETIT-PEROU	3174	3413	-7,3%
PETIT-PEROU	3174	3923	-18,8%
BESON	1418	1391	1,9%
BELLE PLAINE	2813	2813	0,0%
DAMPERRE	3056	3056	0,0%
DUNOYER	3049	2689	11,9%
LYCEE HOTELIER	2689	2689	0,0%
LABROUSSE	4822	4822	0,0%
COLIN P. BOURG	4212	4212	0,0%
ROSEAU	2188	2321	-5,1%
LA BOURCANE	2188	2188	0,0%
BOUREVRE	1851	1851	0,0%
TROU AUX CHATS	1164	1164	0,0%
BASEE TERRE	2188	2188	0,0%
VERSAILLES	1215	1204	0,9%
MOUDONS VTO	2322	2322	0,0%
HOULEBOURG	2199	2199	0,0%
LA JAILLE	7131	6973	1,9%
GRAND-CAMP	8437	8272	2,0%
PERRIN GRATOIRE	4245	4245	0,0%
PERRIN	2928	2928	0,0%
BERLETTE	2577	2577	0,0%
BERLETTE RN2000	2740	2740	0,0%
DOTHEMARE	827	827	0,0%
PETIT-PEROU	3174	3413	-7,3%
PETIT-PEROU	3174	3923	-18,8%
BESON	1418	1391	1,9%
BELLE PLAINE	2813	2813	0,0%
DAMPERRE	3056	3056	0,0%
DUNOYER	3049	2689	11,9%
LYCEE HOTELIER	2689	2689	0,0%
LABROUSSE	4822	4822	0,0%
COLIN P. BOURG	4212	4212	0,0%
ROSEAU	2188	2321	-5,1%
LA BOURCANE	2188	2188	0,0%
BOUREVRE	1851	1851	0,0%
TROU AUX CHATS	1164	1164	0,0%
BASEE TERRE	2188	2188	0,0%
VERSAILLES	1215	1204	0,9%
MOUDONS VTO	2322	2322	0,0%
HOULEBOURG	2199	2199	0,0%
LA JAILLE	7131	6973	1,9%
GRAND-CAMP	8437	8272	2,0%
PERRIN GRATOIRE	4245	4245	0,0%
PERRIN	2928	2928	0,0%
BERLETTE	2577	2577	0,0%
BERLETTE RN2000	2740	2740	0,0%
DOTHEMARE	827	827	0,0%
PETIT-PEROU	3174	3413	-7,3%
PETIT-PEROU	3174	3923	-18,8%
BESON	1418	1391	1,9%
BELLE PLAINE	2813	2813	0,0%
DAMPERRE	3056	3056	0,0%
DUNOYER	3049	2689	11,9%
LYCEE HOTELIER	2689	2689	0,0%
LABROUSSE	4822	4822	0,0%
COLIN P. BOURG	4212	4212	0,0%
ROSEAU	2188	2321	-5,1%
LA BOURCANE	2188	2188	0,0%
BOUREVRE	1851	1851	0,0%
TROU AUX CHATS	1164	1164	0,0%
BASEE TERRE	2188	2188	0,0%
VERSAILLES	1215	1204	0,9%
MOUDONS VTO	2322	2322	0,0%
HOULEBOURG	2199	2199	0,0%
LA JAILLE	7131	6973	1,9%
GRAND-CAMP	8437	8272	2,0%
PERRIN GRATOIRE	4245	4245	0,0%
PERRIN	2928	2928	0,0%
BERLETTE	2577	2577	0,0%
BERLETTE RN2000	2740	2740	0,0%
DOTHEMARE	827	827	0,0%
PETIT-PEROU	3174	3413	-7,3%
PETIT-PEROU	3174	3923	-18,8%
BESON	1418	1391	1,9%
BELLE PLAINE	2813	2813	0,0%
DAMPERRE	3056	3056	0,0%
DUNOYER	3049	2689	11,9%
LYCEE HOTELIER	2689	2689	0,0%
LABROUSSE	4822	4822	0,0%
COLIN P. BOURG	4212	4212	0,0%
ROSEAU	2188	2321	-5,1%
LA BOURCANE	2188	2188	0,0%
BOUREVRE	1851	1851	0,0%
TROU AUX CHATS	1164	1164	0,0%
BASEE TERRE	2188	2188	0,0%
VERSAILLES	1215	1204	0,9%
MOUDONS VTO	2322	2322	0,0%
HOULEBOURG	2199	2199	0,0%
LA JAILLE	7131	6973	1,9%
GRAND-CAMP	8437	8272	2,0%
PERRIN GRATOIRE	4245	4245	0,0%
PERRIN	2928	2928	0,0%
BERLETTE	2577	2577	0,0%
BERLETTE RN2000	2740	2740	0,0%
DOTHEMARE	827	827	0,0%
PETIT-PEROU	3174	3413	-7,3%
PETIT-PEROU	3174	3923	-18,8%
BESON	1418	1391	1,9%
BELLE PLAINE	2813	2813	0,0%
DAMPERRE	3056	3056	0,0%
DUNOYER	3049	2689	11,9%
LYCEE HOTELIER	2689	2689	0,0%
LABROUSSE	4822	4822	0,0%
COLIN P. BOURG	4212	4212	0,0%
ROSEAU	2188	2321	-5,1%
LA BOURCANE	2188	2188	0,0%
BOUREVRE	1851	1851	0,0%
TROU AUX CHATS	1164	1164	0,0%
BASEE TERRE	2188	2188	0,0%
VERSAILLES	1215	1204	0,9%
MOUDONS VTO	2322	2322	0,0%
HOULEBOURG	2199	2199	0,0%
LA JAILLE	7131	6973	1,9%
GRAND-CAMP	8437	8272	2,0%
PERRIN GRATOIRE	4245	4245	0,0%
PERRIN	2928	2928	0,0%
BERLETTE	2577	2577	0,0%
BERLETTE RN2000	2740	2740	0,0%
DOTHEMARE	827	827	0,0%
PETIT-PEROU	3174	3413	-7,3%
PETIT-PEROU	3174	3923	-18,8%
BESON	1418	1391	1,9%
BELLE PLAINE	2813	2813	0,0%
DAMPERRE	3056	3056	0,0%
DUNOYER	3049	2689	11,9%
LYCEE HOTELIER	2689	2689	0,0%
LABROUSSE	4822	4822	0,0%
COLIN P. BOURG	4212	4212	0,0%
ROSEAU	2188	2321	-5,1%
LA BOURCANE	2188	2188	0,0%
BOUREVRE	1851	1851	0,0%
TROU AUX CHATS	1164	1164	0,0%
BASEE TERRE	2188	2188	0,0%
VERSAILLES	1215	1204	0,9%
MOUDONS VTO	2322	2322	0,0%
HOULEBOURG	2199	2199	0,0%
LA JAILLE	7131	6973	1,9%
GRAND-CAMP	8437	8272	2,0%
PERRIN GRATOIRE	4245	4245	0,0%
PERRIN	2928	2928	0,0%
BERLETTE	2577	2577	0,0%
BERLETTE RN2000	2740	2740	0,0%
DOTHEMARE	827	827	0,0%
PETIT-PEROU	3174	3413	-7,3%
PETIT-PEROU	3174	3923	-18,8%
BESON	1418	1391	1,9%
BELLE PLAINE	2813	2813	0,0%
DAMPERRE	3056	3056	0,0%
DUNOYER	3049	2689	11,9%
LYCEE HOTELIER	2689	2689	0,0%
LABROUSSE	4822	4822	0,0%
COLIN P. BOURG	4212	4212	0,0%
ROSEAU	2188	2321	-5,1%
LA BOURCANE	2188	2188	0,0%
BOUREVRE	1851	1851	0,0%
TROU AUX CHATS	1164	1164	0,0%
BASEE TERRE	2188	2188	0,0%
VERSAILLES	1215	1204	0,9%
MOUDONS VTO	2322	2322	0,0%
HOULEBOURG	2199	2199	0,0%
LA JAILLE	7131	6973	1,9%
GRAND-CAMP	8437	8272	2,0%
PERRIN GRATOIRE	4245	4245	0,0%
PERRIN	2928	2928	0,0%
BERLETTE	2577	2577	0,0%
BERLETTE RN2000	2740	2740	0,0%
DOTHEMARE	827	827	0,0%
PETIT-PEROU	3174	3413	-7,3%
PETIT-PEROU	3174	3923	-18,8%
BESON	1418	1391	1,9%
BELLE PLAINE	2813	2813	0,0%
DAMPERRE	3056	3056	0,0%
DUNOYER	3049	2689	11,9%
LYCEE HOTELIER	2689	2689	0,0%
LABROUSSE	4822	4822	0,0%
COLIN P. BOURG	4212	4212	0,0%
ROSEAU	2188	2321	-5,1%
LA BOURCANE	2188	2188	0,0%
BOUREVRE	1851	1851	0,0%
TROU AUX CHATS	1164	1164	0,0%
BASEE TERRE	2188	2188	0,0%
VERSAILLES	1215	1204	0,9%
MOUDONS VTO	2322	2322	0,0%
HOULEBOURG	2199	2199	0,0%
LA JAILLE	7131	6973	1,9%
GRAND-CAMP	8437	8272	2,0%
PERRIN GRATOIRE	4245	4245	0,0%
PERRIN	2928	2928	0,0%
BERLETTE	2577	2577	0,0%
BERLETTE RN2000	2740	2740	0,0%
DOTHEMARE	827	827	0,0%
PETIT-PEROU	3174	3413	-7,3%
PETIT-PEROU	3174	3923	-18,8%
BESON	1418	1391	1,9%
BELLE PLAINE	2813	2813	0,0%
DAMPERRE	3056	3056	0,0%
DUNOYER	3049	2689	11,9%
LYCEE HOTELIER	2689	2689	0,0%
LABROUSSE	4822	4822	0,0%
COLIN P. BOURG	4212	4212	0,0%
ROSEAU	2188	2321	-5,1%
LA BOURCANE	2188	2188	0,0%
BOUREVRE			

# Une concentration des flux vers le centre de la Guadeloupe

## Carte des déplacements Domicile-Travail en Guadeloupe 2013

INSEE



20 plus grands flux  
En nombre de personnes

Commune de travail

- Les Abymes
- Baie-Terre
- Baie-Natauf
- Pointe-à-Pitre

Part (en %) des actifs travaillant  
dans leur commune de résidence

- < 30
- 31 - 45
- 45 - 65
- > 65



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

# Plan

- I. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN GUADELOUPE
  
- II. LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS
  
- III. LE PLAN DE MOBILITE



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

# I. Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) en Guadeloupe

**2015 : un tournant dans l'organisation des transports collectifs en France**

**Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (Loi NOTRe)**

*05 août 2015*

- redéfinit l'organisation institutionnelle des transports publics collectifs :
  - transfert des compétences en matière de transports interurbains et scolaire du Conseil Départemental à la Région, respectivement à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 et 1<sup>er</sup> septembre 2017. **La Région devient chef de file de la mobilité.**

*NB : Le Département conserve le transport scolaire pour les élèves en situation de handicap.*



# I. Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) en Guadeloupe

La loi Notré a créé les AOM (anciennement AOT). Les AOM organisent leurs transports collectifs y compris scolaire, dans la limite de leur ressort territorial (anciennement PTU), et peuvent percevoir, pour cela, le Versement Transport.

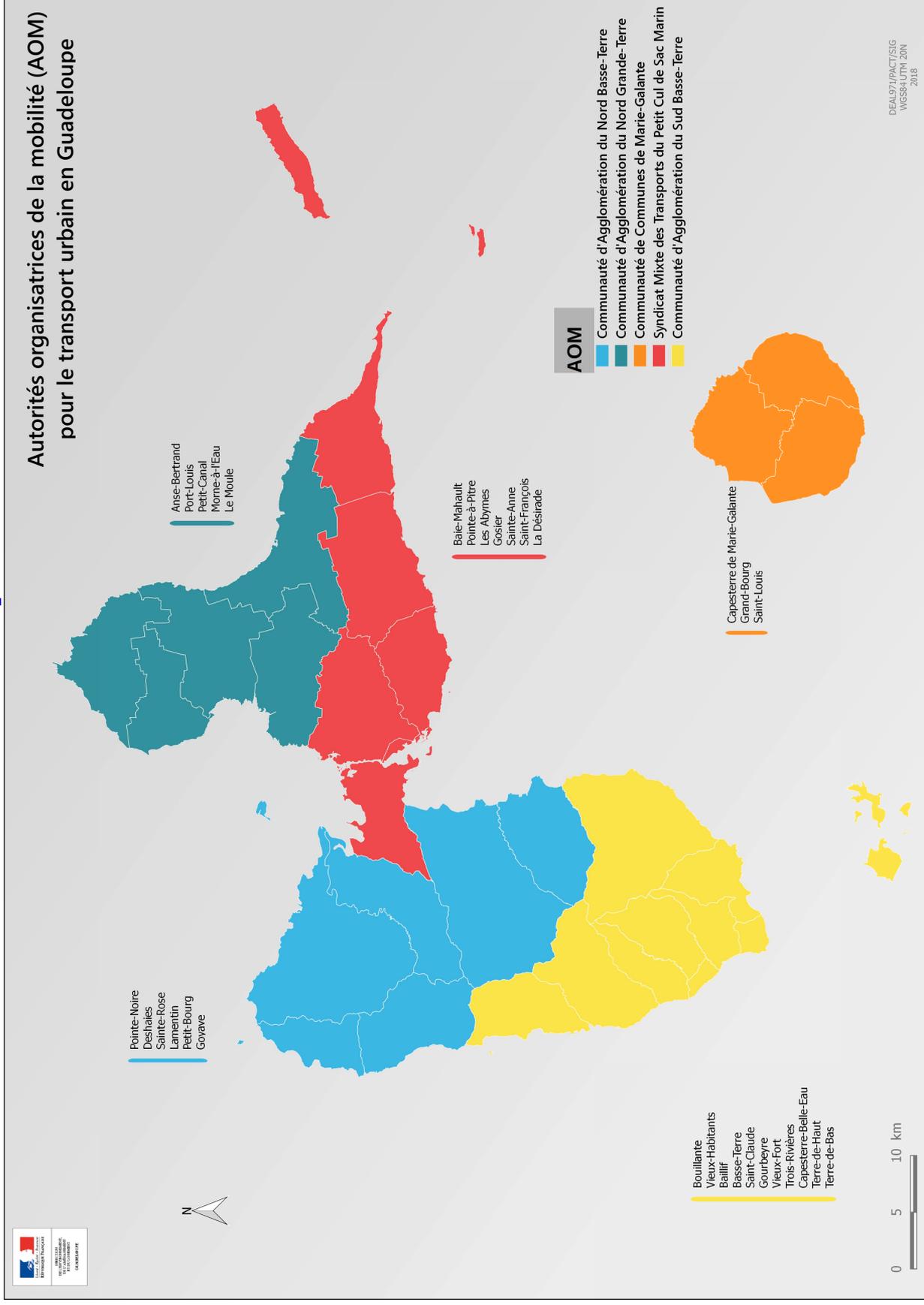
En Guadeloupe : 6 AOM

AOM	Compétences
Région (AOM majeure)	Transport interurbain
Communauté d'Agglomération du Nord Basse-Terre (CANBT) Syndicat Mixte des Transports (SMT = <i>CAP Excellence + CARL</i> ) Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT) Communauté d'Agglomération du Grands Sud Caraïbe (CAGSC) Communauté des Communes de Marie-Galante (CCMG)	Transport urbain



**2 types d'acteurs : les AOM au sein de leur ressort territorial (5) et la Région en dehors**

# I. Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) en Guadeloupe



# I. Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) en Guadeloupe

## 2015 : un tournant dans l'organisation des transports collectifs en France

### Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TEPCV) 17 août 2015

Objectifs : lutte contre le dérèglement climatique, préservation de l'environnement, renforcement de l'indépendance énergétique (réduction des consommations d'énergie et émissions de polluants).

- Mobilité : utilisation des énergies renouvelables ou peu polluantes dans les transports et incitation à l'utilisation des modes actifs ;
- Planification des déplacements : propose une série de mesures relatives aux déplacements en zone peu dense, à l'évolution du Plan de Déplacements Urbains (PDU) et aux plans de mobilité des entreprises.



# I. Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) en Guadeloupe

## 2015 : un tournant dans l'organisation des transports collectifs en France

A découlé de la loi TEPCV, la Programmation Pluriannuelle de l'Energie de la Guadeloupe  
*19 avril 2017*

### Objectifs :

- 2020 : 50 % d'énergies renouvelables
- 2030 : autonomie énergétique notamment dans le domaine des transports

*NB : révision de la PPE de la Guadeloupe lancée le 12 avril 2018*



## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

- Régi par les articles L. 1214-1 et suivants du code des transports ;
- Créé en 1982 par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (loi Loti), le PDU s'est enrichi lorsque la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi Laure) l'a rendu **obligatoire dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants** en 1996 ;
- **Outil global de planification** de la mobilité sur 10 ans, à l'échelle de l'agglomération, le PDU définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus ;
- **Outil de programmation** car il hiérarchise et prévoit le financement de ses actions ;
- **Démarche partenariale**, projet de mobilité partagé par les acteurs institutionnels, de la société économique et civile lors de son élaboration et son évaluation (5 ans).

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Le PDU s'articule autour de 11 objectifs :

- *L'approche équilibrée du PDU ;*



- *Renforcement de la cohésion sociale et urbaine (accessibilité PMR) ;*
- *Sécurité des déplacements (partage de voirie, suivi des accidents piétons-cyclistes) ;*
- *Diminution du trafic automobile ;*
- *Développement des transports collectifs (TC) et des modes de déplacement les moins polluants (marche/vélo) ;*

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

- *Amélioration de l'usage du réseau de voirie (affectation entre les différents modes et mesures d'information sur la circulation) ;*
- *Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics (réglementation, tarification, localisation des P+R, aires de livraison et taxis, véhicules autopartage) ;*
- *Organisation des conditions d'approvisionnement (réglementation des horaires, dimensions des véhicules, utilisation des infrastructures logistiques existantes) ;*
- *Incitation pour les employeurs à prévoir un plan de mobilité de leurs salariés et à encourager l'utilisation des TC et le covoiturage ;*
- *Organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées ;*
- *Réalisation d'infrastructures pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.*

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Ce qu'il faut retenir :

Le PDU doit apporter des réponses à l'**amélioration de la qualité de l'air**, en proposant des mesures :

- de **diminution de la circulation automobile** (intégrant le stationnement et sa tarification, la sécurité routière, la gestion des grandes voiries d'agglomération, le covoiturage, l'autopartage) ;
- et de **développement des transports en commun** (intégrant la tarification) et des modes doux (piétons, cycles) ;
- Il vise également une **meilleure organisation de la logistique urbaine** (transport de marchandises), la **mise en place de Plan de mobilité** et l'**amélioration de l'accessibilité**.

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

**3 AOM sont soumises à l'obligation d'élaborer un PDU en Guadeloupe :**

AOM	État d'avancement
CANBT	Réflexions initiées
CANGT	Élaboration cours
SMT (Cap Ex et CARL)	Révision en cours

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### L'exemple du PDU du SMT approuvé en 2009 (Cap Ex + Gosier)

7 orientations stratégiques déclinées en 64 actions :

- 1) Créer une offre de transports collectifs attractive
- 2) Faciliter la marche-à-pied
- 3) Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacements
- 4) Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie, organiser les flux et réorganiser le stationnement
- 5) Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement du territoire
- 6) Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements
- 7) Mettre en œuvre, évaluer et suivre le PDU

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

#### Contenu :

- **Eléments de diagnostic**
- **Principe de l'action**
- **Description**
- **Programmation (financement + hiérarchisation)**

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

# 2'

Définir les points d'arrêts du réseau et les équiper

#### Eléments de diagnostic

Actuellement cohabitent dans l'agglomération plusieurs réseaux de transport :

- le réseau urbain de Pointe-à-Pitre dont les arrêts sont sur trottoir et pour la plupart équipés en abribus simples,



*Terminus de la Place de la Victoire*



*Point d'arrêt aménagé avec abribus sur le boulevard de Chanzy*

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

# 3'

## Renouveler le parc de matériel roulant

### Eléments de diagnostic

Les véhicules utilisés actuellement pour les lignes de transports collectifs irriguant l'agglomération sont majoritairement des véhicules de transport interurbain c'est-à-dire des autocars.

Beaucoup d'entre eux sont relativement anciens et devront être renouvelés dans les prochaines années. D'autres véhicules viennent d'être renouvelés par les groupements transporteurs dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau plan de Transport interurbain et de la modernisation qui l'accompagne.

Le futur réseau d'agglomération va être composé de nombreuses lignes urbaines nécessitant des bus urbains de taille adaptée (bus standard, midibus, minibus) à leur itinéraire et au trafic attendu avec la possibilité réglementaire de transporter des passagers debout.

En outre, l'obligation de mise en accessibilité aux PMR (personnes à mobilité réduite) d'ici 2015 impose de s'équiper de véhicules accessibles. Tous les véhicules neufs doivent d'ailleurs être accessibles (arrêté du 12 mai 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun des personnes, JO RF du 12 mai 2007).



Un véhicule du réseau de transport urbain de Pointe-à-Pitre



Un car de la ligne PAF-Gosier-Grand Bois

### Principe de l'action

Le principe de l'action est d'équiper le réseau d'agglomération d'un parc de véhicules adapté aux différentes lignes (fréquence, clientèles) et environnements qu'elles traversent (largeur et état des chaussées). La plupart des véhicules seront des autobus standards.

Selon le scénario qui sera retenu, le financement du renouvellement du parc pourrait être assuré soit par l'AOTU qui mettrait les véhicules à disposition du ou des exploitants et ce sur l'ensemble de la période

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

d'action du PDU, soit par l'exploitant dans le cadre d'un montage de type concessif, l'intérêt pouvant être pour celui-ci de bénéficier, si le dispositif n'est pas remis en cause, de la défiscalisation.

Ce plan de renouvellement du parc de matériel roulant prévu devra prendre en compte un objectif d'équipement en 2019 de 75 % de la flotte en véhicules propres.

#### Description

Au préalable de tout achat, il sera nécessaire de dresser un bilan du matériel roulant réalisant actuellement des services de transport public au sein de l'agglomération : nombre, taille, âge, modèle...

Parallèlement les besoins seront identifiés dans le cadre de la définition du réseau 2010 par l'AOTU puis une fois son exploitation contractualisée actualisés par le ou les exploitants. Une analyse devra être menée pour savoir comment et par qui devra être acquis l'investissement, compte tenu à la fois des avantages de la défiscalisation et de l'impact du report de l'application du versement transport.

Avec ces éléments, un plan de renouvellement du parc pourra être élaboré.

L'action consiste ensuite à commander et acheter les véhicules en fonction d'un plan prévisionnel de renouvellement arrêté de commun convenu entre l'autorité organisatrice et l'exploitant, plan qui devrait être réaliste pour tenir compte des besoins de renouvellement, des capacités de financement si l'investissement est à la charge de l'exploitant et naturellement des délais de livraison (incluant le transport sur l'agglomération).

L'équipement en véhicules propres est un objectif de cette action. On entend par véhicule propre, un véhicule produisant peu ou pas d'émission polluante lorsque le véhicule est stationnaire ou en mouvement.

Pour qu'il soit véritablement propre, l'énergie qui permet d'alimenter le véhicule doit également provenir d'une filière qui est « propre », à savoir minimisant les dommages causés à l'environnement (pollution de l'air, des sols...), consommant le moins d'énergie pour sa production et contribuant le moins au réchauffement climatique.

En Guadeloupe, la filière mise en avant est celle des agrocarburants et notamment de l'E85, du fait de la possibilité de valoriser les stocks de mélasse produits sur l'île chaque année.

#### Programmation

<b>Rappel Orientation stratégique</b>	Créer une offre de transports collectifs attractive
<b>Rappel Action</b>	Renouveler le parc de matériel roulant
<b>Type d'action</b>	Equipement
<b>Niveau de priorité</b>	1
<b>Programmation</b>	Tout au long du PDU
<b>Coût d'investissement</b>	20 000 000€
<b>Coût de fonctionnement (par an)</b>	-
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	AOTU
<b>Partenaires financiers</b>	ADEME, UE (pour les études)

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

9'

Mettre en place un système de billettique

#### Eléments de diagnostic

Chaque réseau existant dans l'agglomération a actuellement sa propre tarification :

- sur le réseau urbain de Pointe-à-Pitre, le tarif est plat. Il existe un ticket à l'unité et un abonnement et quelques réductions (étudiants et scolaires, personnes âgées sous conditions de revenu). Il n'y a pas de système billettique.
- sur les lignes départementales en cours de transfert à l'AOTU, le tarif dépend de la distance parcourue. Le Conseil Général a choisi une tarification mixte zones-sections dans les conventions signées début 2007, son objectif à long terme étant une tarification zonale simple en 4 ou 5 zones à l'échelle de la Guadeloupe. Il a également choisi un système billettique et l'a déployé sur l'ensemble des lignes départementales dont celles transférées à l'AOTU : le titre à l'unité est déjà en place avec paiement à la montée, une carte sans contact devrait être introduite en 2009.

Il n'y a pas de possibilité de correspondance entre les lignes : chaque montée dans un véhicule donne lieu à paiement du tarif unitaire applicable sur la ligne. Il n'y a pas a fortiori d'intégration tarifaire entre le réseau urbain de Pointe-à-Pitre et les autres lignes (ex-départementales) desservant l'agglomération.

Les cartes sans contact du Conseil général devraient permettre la correspondance gratuite entre lignes d'un même groupement (3 lots sur l'agglomération : Baie-Mahault, Abymes et Gosier).



DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT  
GUADELOUPE

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

# 23'

## Mettre en place une continuité cyclable

### Eléments de diagnostic

Les éléments de diagnostic sont les mêmes que pour l'action 22 « Finaliser un schéma directeur vélo ».

### Principe de l'action

La mise en place d'une continuité cyclable à l'échelle de l'agglomération sera la première pierre à une politique en faveur du développement de l'usage du vélo à plus long terme. La sécurité et la continuité des aménagements sont en effet les conditions sine qua non pour réussir la mise en place du schéma directeur cyclable proposé dans le cadre de l'action 22.

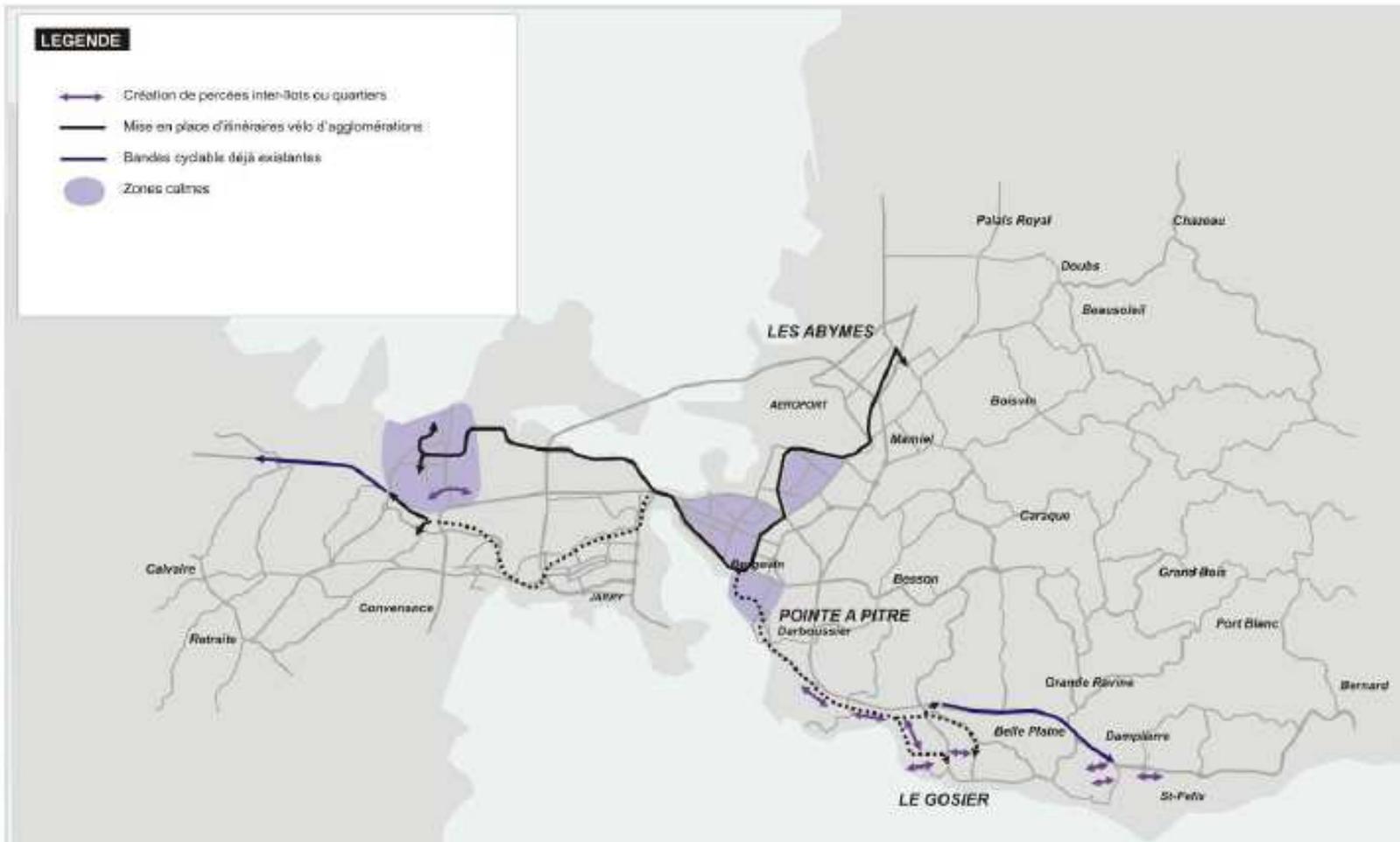
### Description

La carte suivante permet de visualiser la continuité à mettre prioritairement en place, ainsi que des possibles extensions. Des zones mixtes (calmes) viennent compléter le dispositif.



## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

# 24'

## Aider à la mise en place de parcs de vélos inter-administrations et entreprise

### Eléments de diagnostic

Il arrive fréquemment dans l'agglomération que des entreprises et des administrations se trouvent éclatées sur plusieurs sites, à quelques centaines de mètres les uns des autres. Cette situation amène employés (et visiteurs occasionnels) à se déplacer d'un site à l'autre parfois plusieurs fois par jour. Or ces petits trajets lorsqu'ils sont effectués en voiture engendrent une augmentation de la consommation de carburant (+80% au 1er km et +50% au 2e km) et une multiplication par 4 des émissions de polluants. (source ADEME)

### Principe de l'action

Amener plus de salariés à réduire l'utilisation de la voiture et à pratiquer le vélo, en solution alternative de manière à diminuer la consommation énergétique et la pollution atmosphérique.

### Description

Les entreprises et les collectivités peuvent encourager leurs agents et leurs visiteurs occasionnels à venir en vélo en équipant leurs sites en vélos de service, en aménageant des parcs de stationnement, des ateliers de réparation vélos et des aires de lavage, mais aussi en publiant des supports de communication spécifiques au vélo (plan personnalisé des itinéraires cyclables) et qui informent sur le réseau cyclable, sur les avantages de l'utilisation de ce mode de transports...



DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

# 27'

Lancer un PDE pilote et appuyer les démarches suivantes

#### Eléments de diagnostic

Le motif domicile-travail est moins représenté que dans des agglomérations de même taille, occupe une place importante dans la structure globale des déplacements de l'agglomération basse-terrienne. Par ailleurs, on est en présence à Basse-Terre d'importants pôles générateurs de ce type de déplacements à savoir les administrations telles que le Conseil Régional, le Conseil Général, la DDE ...

C'est pourquoi la mise en place de plans de déplacements d'entreprise visant à mieux organiser l'ensemble des déplacements liés au travail apparaît comme une action à mener en priorité. Sont considérés comme déplacements professionnels les trajets domicile-travail ainsi que les déplacements professionnels du personnel, des clients et des partenaires<sup>4</sup>.

#### Principe de l'action

L'objectif d'un PDE est de diminuer la part de déplacements professionnels et domicile-travail en véhicule motorisé (voiture, moto ou scooter) et d'augmenter la part modale des cyclistes, piétons et utilisateurs des transports en communs.

Les PDE comprennent l'étude, la mise en œuvre et le suivi, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette ou ces entreprises.

Enfin, il apparaît que ces plans constituent un véritable projet d'entreprise qui peut s'inscrire dans une démarche qualité ou dans un système de management environnemental.



DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT  
GUADELOUPE

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

# 28'

## Promouvoir le covoiturage

### Éléments de diagnostic

Le covoiturage existe aujourd'hui de manière informelle en Guadeloupe, il s'agit donc d'encourager et de développer une pratique d'ores et déjà présente. Le principe est de mettre en relation les personnes susceptibles d'effectuer les mêmes trajets sur les mêmes plages horaires. On pense en premier lieu aux déplacements pendulaires, c'est-à-dire domicile-travail et domicile-école.

### Principe de l'action

Ce système a pour principal objectif d'augmenter l'occupation des véhicules (taux d'occupation moyen évalué autour de 1,2 passager par véhicule en France). Cette sous-occupation contribue, en effet, à la saturation du réseau routier avec la mise en circulation de nombreux véhicules effectuant pourtant le même déplacement. A ces difficultés de circulation, s'ajoutent les difficultés liées au stationnement (véhicules ventouses) qui représente un coût important pour la collectivité ou l'entreprise, sans parler de la pollution...

Par ailleurs, l'enquête ménage déplacements menée en 2006 a révélé que le covoiturage jouit d'une image assez positive dans l'agglomération avec près de 61% de la population qui déclare le pratiquer ou souhaiter le pratiquer.



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

# 37'

Consolider la politique de stationnement à mettre en œuvre

#### Eléments de diagnostic

La Ville de Pointe-à-Pitre a mis en place une zone de stationnement réglementé et payant : le stationnement y est autorisé sans limitation de durée (8h) avec une tarification plate.

Le concessionnaire, la CGSP (Compagnie Guadeloupéenne de Service Public), gère les 1500 places de stationnement et environ 500 places en parkings publics concernés sur le domaine public de la Ville. Son contrat avec la Ville de Pointe-à-Pitre se termine en 2015.

Il existe également 2 parkings payants sur le domaine portuaire gérés par des sociétés privées via des conventions d'occupation temporaire délivrées par le Port Autonome de Guadeloupe : ces parkings sont le long des quais à proximité du centre-ville ancien.

Cette offre est bien occupée : le stationnement est difficile dans le centre de Pointe-à-Pitre à certaines heures. Une partie des places destinée aux visiteurs (services, commerces) est occupée par du stationnement illicite (non paiement ou dépassement) ou par les commerçants eux-mêmes. La tarification du stationnement de centre-ville (voirie et parcs) n'est de plus pas très homogène : elle ne favorise pas le stationnement de courte durée d'autant que les contrôles sont rares.

Les parkings péricentraux tels Bergevin ou Mortenol bien que gratuits sont assez peu occupés : outre la faible dissuasion du stationnement illicite, il existe une réticence évidente à se garer à distance de sa destination finale.



DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT  
GUADELOUPE

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

38'

Etendre la zone de stationnement payant

#### Eléments de diagnostic

Il existe actuellement sur la commune de Pointe-à-Pitre une zone de stationnement payant sur voirie qui s'inscrit dans le centre historique de Pointe-à-Pitre et un peu au nord des Bds Chanzy et Hanne autour de la mairie. La gestion et l'exploitation en sont confiées à un concessionnaire jusqu'en 2015.

Faire payer le stationnement était a priori destiné à faciliter l'accès aux services et aux commerces pour les visiteurs. Du reste, les enquêtes menées en 2006 dans le centre ancien ont montré que la demande principale de stationnement est une demande de courte durée.

Cependant la tarification est plate (environ 1 € de l'heure) et la durée maximale autorisée est de huit heures ; de plus, les contrôles qui favoriseraient la rotation sont peu nombreux.

Par ailleurs, de nombreux automobilistes venant travailler à Pointe-à-Pitre se garent à proximité du centre-ville dans des rues où le stationnement est gratuit. Ainsi les secteurs de la ville de Pointe-à-Pitre situés à l'ouest du centre ancien d'une part et au nord de la rue Hincelin d'autre part sont occupés très vite le matin par des véhicules qui restent une grande partie de la journée.

De même, les commerçants sont souvent stationnés devant leurs boutiques.

Le stationnement payant ne remplit donc qu'une partie de son objectif : les visiteurs de courte durée ont de fait de réels problèmes de stationnement même s'ils sont prêts à payer.

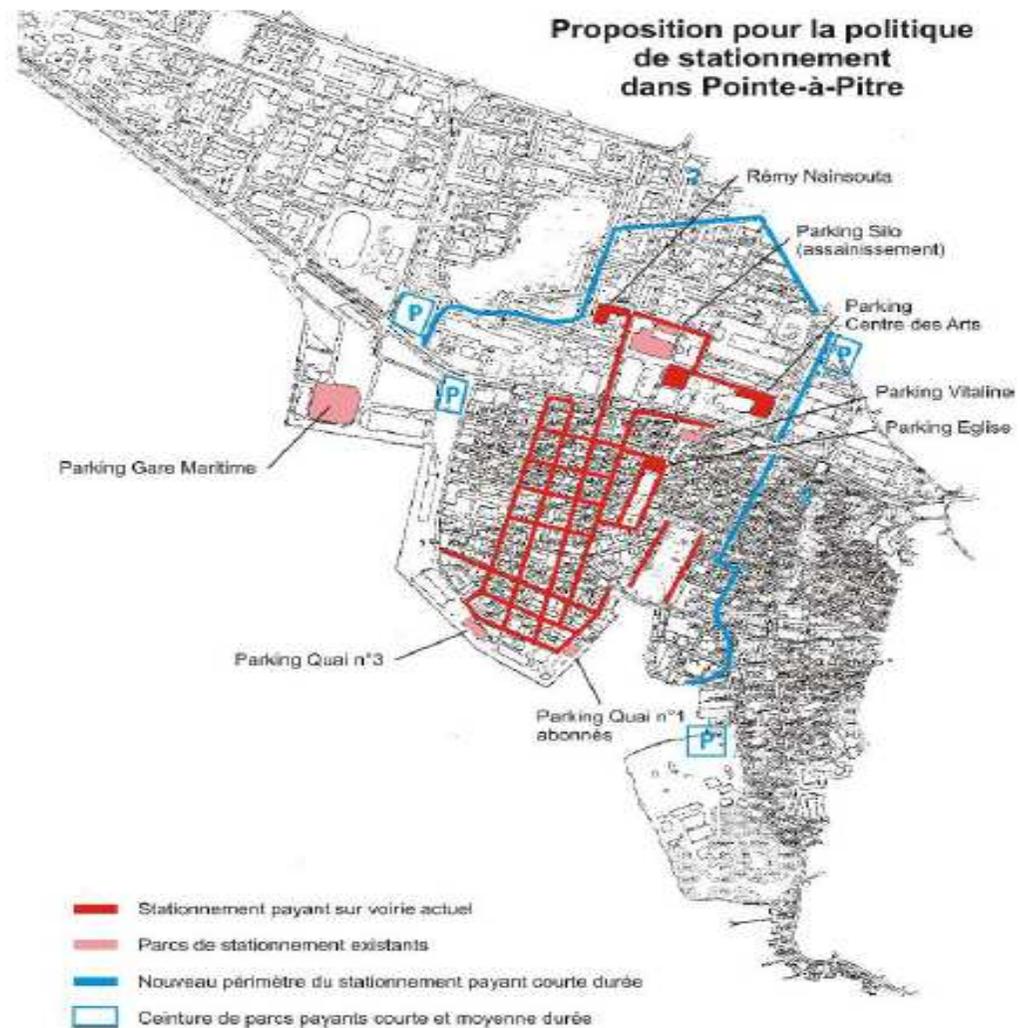


DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

# 40'

Mettre à jour la signalisation et le marquage (stationnement PMR et livraisons)

#### Eléments de diagnostic

Les visites de terrain ont montré que la signalisation verticale et horizontale existait mais était insuffisante. Dans Pointe-à-Pitre, dans la zone où le stationnement est payant, les panneaux réglementaires existent souvent mais sont peu visibles du fait de la faible largeur des trottoirs, de la présence des auvents des boutiques ou de balcons et de l'abondance de mobilier urbain formel ou informel.



Le stationnement est possible à peu près partout dans les quartiers mais sans aménagement particulier : peu de marquage au sol ou mauvais entretien, peu de protection des accès aux bâtiments publics ou des traversées piétonnes, en dehors des écoles ... Un peu partout les marquages au sol réglementaires des emplacements réservés manquent ou sont mal entretenus.



DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

42'

Créer des parcs relais

#### Eléments de diagnostic

Une part importante du trafic de l'agglomération concerne le trafic d'échanges avec l'extérieur de l'agglomération : elle représente 32 % des flux quotidiens touchant l'agglomération.

Il n'existe pas actuellement de pratiques intermodales Voiture - Transport collectif qui consistent à se rabattre en voiture en un arrêt du réseau de transport en commun et utiliser celui-ci jusqu'à sa destination en ville une fois la voiture garée. Ce type de lieu s'appelle un parc-relais.

Grâce aux retours d'expérience, on sait que les parcs-relais sont attractifs pour les automobilistes d'autant plus qu'il est difficile de se garer à leur destination, que le différentiel de temps de parcours TC/VP est fort, que l'offre TC est fréquente et régulière, que le mode a une bonne image et enfin que les parcs sont surveillés.

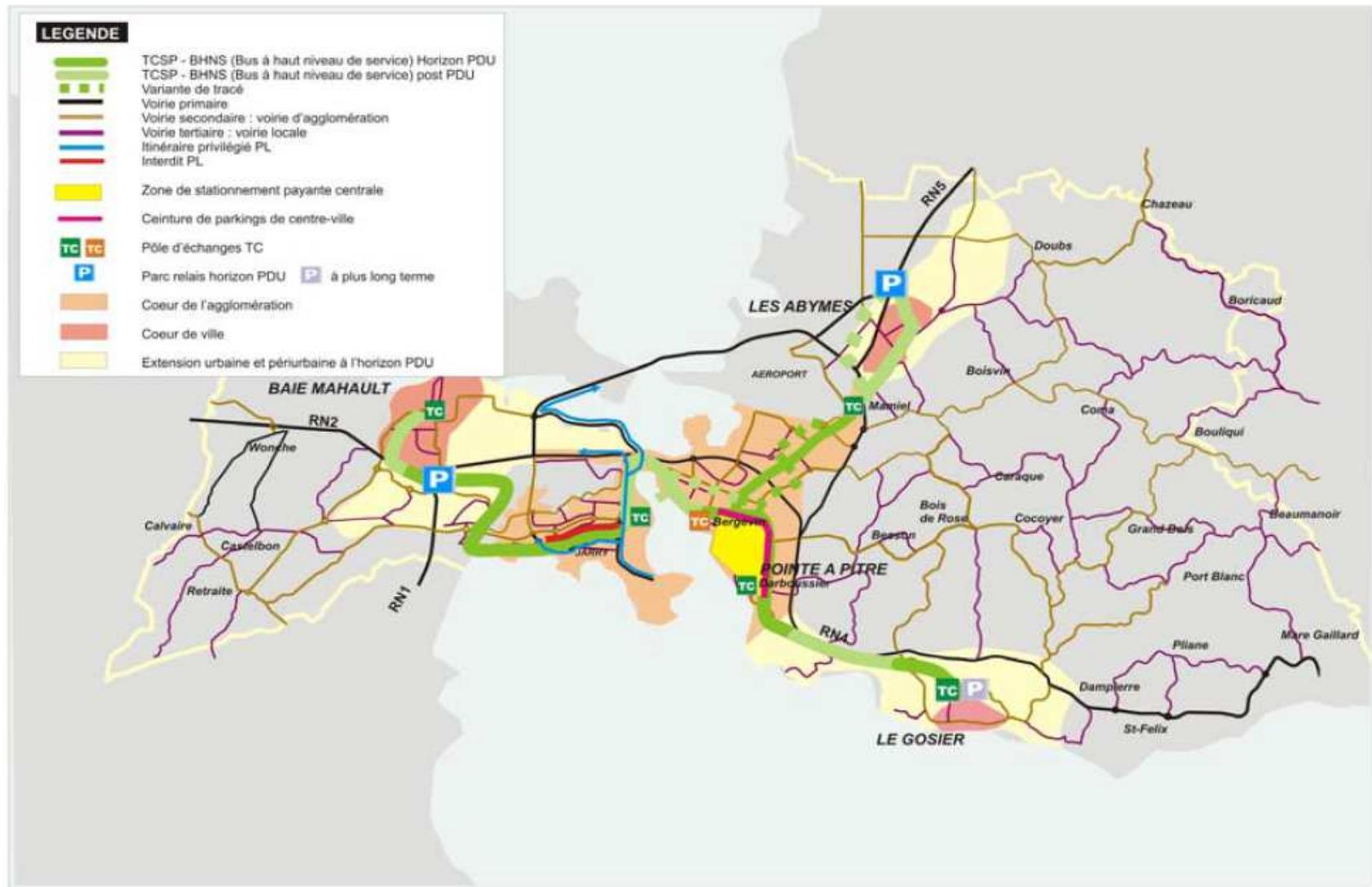


DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

# 46'

Améliorer l'accueil des véhicules de livraisons en centre-ville

#### Éléments de diagnostic

L'aire de livraison est aujourd'hui le meilleur outil permettant d'accueillir les véhicules de transport de marchandises sur emprise publique. Sur le territoire du Syndicat Mixte, il n'existe quasiment pas d'aires de livraison (seules quelques aires ont été identifiées à Baie-Mahault, aucune sur Pointe-à-Pitre). Face à ce constat, durant une journée d'observation sur la rue Frébault, il a été relevé que la moitié des arrêts pour livraison s'effectuaient en double-file, en pleine voie.



Interface Transport 2007



DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

## II. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

### Quelques fiches actions

# 50'

## Réfléchir à la rationalisation des flux de marchandises

### Eléments de diagnostic

Quotidiennement, 1 600 poids lourds et 6 200 véhicules utilitaires légers sont émis par les zones de fret de l'agglomération. En moyenne, 73% de ces véhicules transportent des marchandises (c'est-à-dire que 27% des véhicules sont vides, notamment parce qu'ils ont au préalable déchargé leurs marchandises). Le tonnage quotidien émis par ces zones s'élève à 10,3 milliers de tonnes transportées par 4473 VUL et 1146 PL.

Le Port de Jarry apparaît comme un point important de massification des flux puisqu'il s'agit du seul point d'entrée/sortie des marchandises générales en import/export. A l'inverse, la part des véhicules utilitaires légers dans le transport de marchandises est très élevée, beaucoup plus que dans les autres agglomérations françaises, ce qui entraîne une multiplication des véhicules en circulation.



DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

# III. Le Plan de Mobilité

Loi TEPCV (art 51)

## Le plan de mobilité :

- vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise et en particulier ceux de son personnel, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier ;  
→ projet d'entreprise car concerne trajet domicile / travail, transport de marchandises, déplacements professionnels des collaborateurs, des clients, des visiteurs, des partenaires, ...) ;
  - évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre domicile et le travail et les déplacements professionnels ;
  - comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement, un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour ;
- est transmis à l'AOM territorialement compétente ;



### III. Le Plan de Mobilité

- Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques ;
- Le plan de mobilité est **obligatoire pour les entreprises regroupant de plus de 100 salariés sur un même site depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018** ;
- Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité.



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT

GUADELOUPE

### III. Le Plan de Mobilité

#### Quelques exemples d'actions :

- **La promotion du vélo** : mise en place d'un stationnement sécurisé, diffusion d'un « kit vélo », mise à disposition d'un local vélo proposant quelques outils et services, ainsi que des douches pour les cyclistes, mise en place d'indemnités kilométrique vélo, achat d'une flotte de vélos à assistance électrique
- **L'amélioration de l'accès des bâtiments par les piétons** : aménagement de cheminements piétons, mise en place d'entrées plus directes...
- **L'encouragement à l'utilisation des transports publics** : adaptation - en partenariat avec les opérateurs de transport - de l'offre existante en termes de dessertes et de fréquences, participation financière aux abonnements, création d'une navette d'entreprise pour quelques destinations très fréquentées, achat de tickets de transports en commun, information de l'offre de transports publics pour accéder au site...

### III. Le Plan de Mobilité

- **L'aménagement des horaires de travail** : répartition des heures d'arrivée et de départ des salariés en fonction de leurs souhaits et des besoins de l'entreprise, mise en place du télétravail...
- **L'accompagnement et l'encouragement à habiter à proximité du lieu de travail** ou sur le réseau de transport en commun.
- **La garantie du retour à domicile** en cas de circonstances exceptionnelles pour les « alternatifs » : chèque-taxi, utilisation de voitures de service ou de vélos à assistance électrique...
- **La mise en place d'un service d'autopartage**, permettant de mieux gérer les déplacements professionnels et pouvant offrir un service de mobilité ponctuel complémentaire hors horaires de travail, partage d'une flotte de véhicules avec d'autres entreprises...
- **L'incitation au covoiturage** : développement d'un service de mise en relation en interne ou avec d'autres entreprises proches du site, instauration de places réservées aux « co-voitureurs », création d'un service de dépannage en cas d'indisponibilité exceptionnelle d'un conducteur, chèque covoiturage.

# III. Le Plan de Mobilité

## Exemples de plan de mobilité en Guadeloupe :

- PdiE de la ZAC de Providence,
- PdiA de la Daaf / Déal (sites de Saint-Phy et Dothémare)

## Précisions d'ordre financier :

- Coût approximatif d'un PdiE : 25.000 à 40.000 €
- Adème : pas de soutien technique et financier en cas de non respect de l'obligation d'élaborer un plan de mobilité
- CGSS : aides financières possibles

# CONCLUSION

Les enjeux que recouvrent aujourd'hui la mobilité en Guadeloupe sont multiples et d'importance.

On constate une prise de conscience et une implication forte des acteurs publics au niveau national, régional mais aussi local.

Cependant, l'amélioration de l'offre de la mobilité en Guadeloupe ne pourra avoir lieu que par l'action conjointe de l'ensemble des acteurs de la société.

2 leviers d'actions principaux : faire évoluer le parc roulant + modifier les comportements des usagers.

L'entreprise dispose des moyens pour concourir à relever ce défi (PDU plan de mobilité).

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**

**Contact :**

Suzy MELFORT

DEAL / FTES / DORT

[suzy.melfort@developpement-durable.gouv.fr](mailto:suzy.melfort@developpement-durable.gouv.fr)

0590 99 43 63 - 0690 50 32 08

