

SÉMINAIRE

20 juin
2018

8h30 à 13h

 CWTC - Jarry

MATINÉE TECHNIQUE

de **L'OBSERVATOIRE RÉGIONAL**
des **TRANSPORTS**





MATINÉE TECHNIQUE

de L'OBSERVATOIRE RÉGIONAL des TRANSPORTS

L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN GUADELOUPE LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

20 JUIN 2018

Intervenant : Suzy MELFORT

Service : DEAL / FTES / DORT





INTRODUCTION

Enjeux mobilité multiples : 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 .

Quelques chiffres (Guadeloupe)

Transport = 1^{er} secteur émetteur de Gaz à effet de Serre (30 % des émissions totales en 2016). Le transport = facteur aggravant de la dégradation de la qualité de l'air (émission de particules fines et polluants)

Transport (terrestre et maritime) = 1^{er} poste de consommation d'énergie finale devant l'électricité (70% soit plus de 277.000 tonnes de carburants consommés en 2016),



INTRODUCTION

Guadeloupe = 1^{ère} région émettrice de CO² par personne et par kilomètre parcouru (264 grammes contre 130 grammes dans l'hexagone).

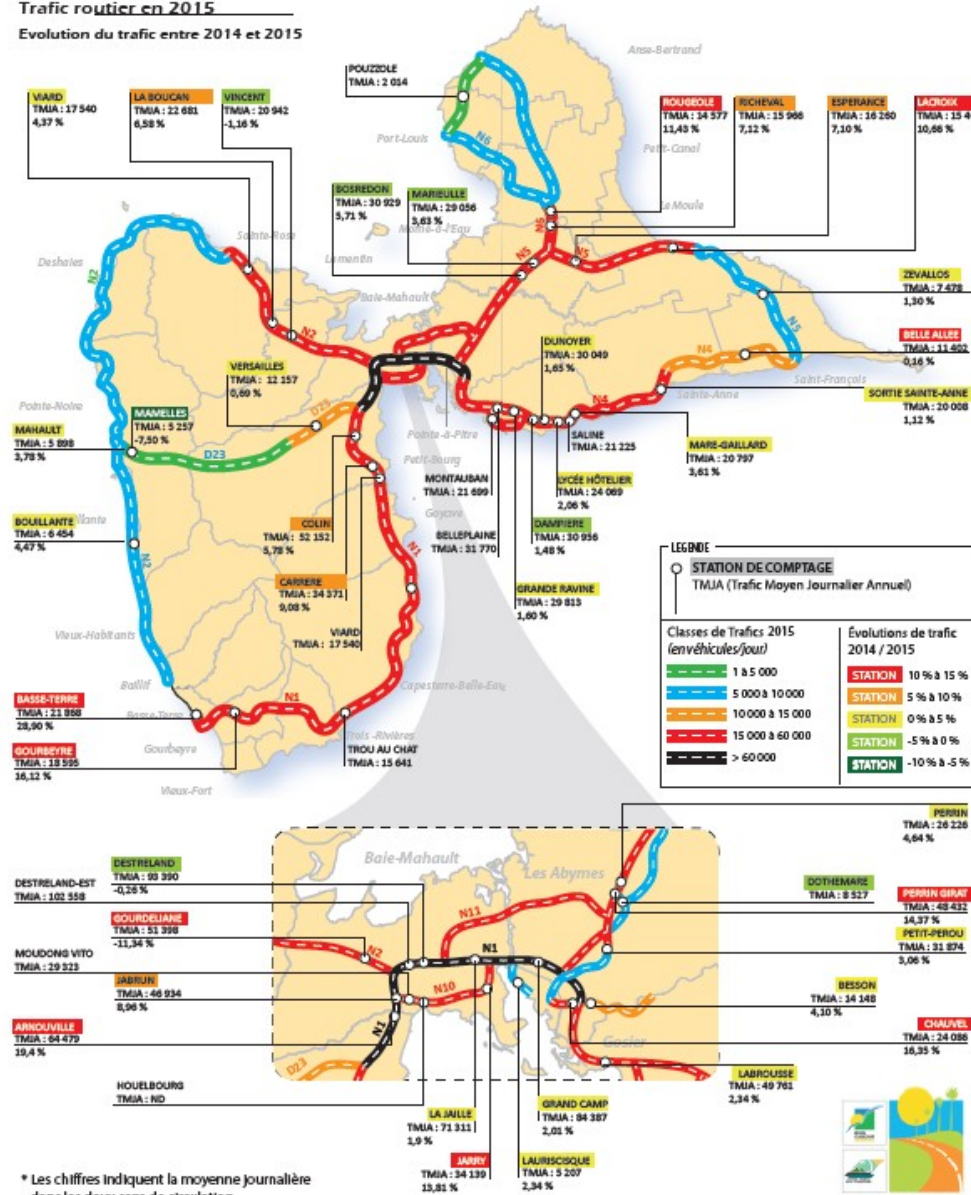
Transport = 1^{er} poste de dépenses des ménages en Guadeloupe (23 % budget soit près de 3.400 € /an en moyenne). Le budget que les ménages consacrent à leurs véhicules automobiles est très largement supérieur à celui des ménages de la France hexagonale (entre +34 % à +56%).

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%.

Aujourd'hui, il est crucial de poursuivre les efforts pour une mobilité durable en Guadeloupe.

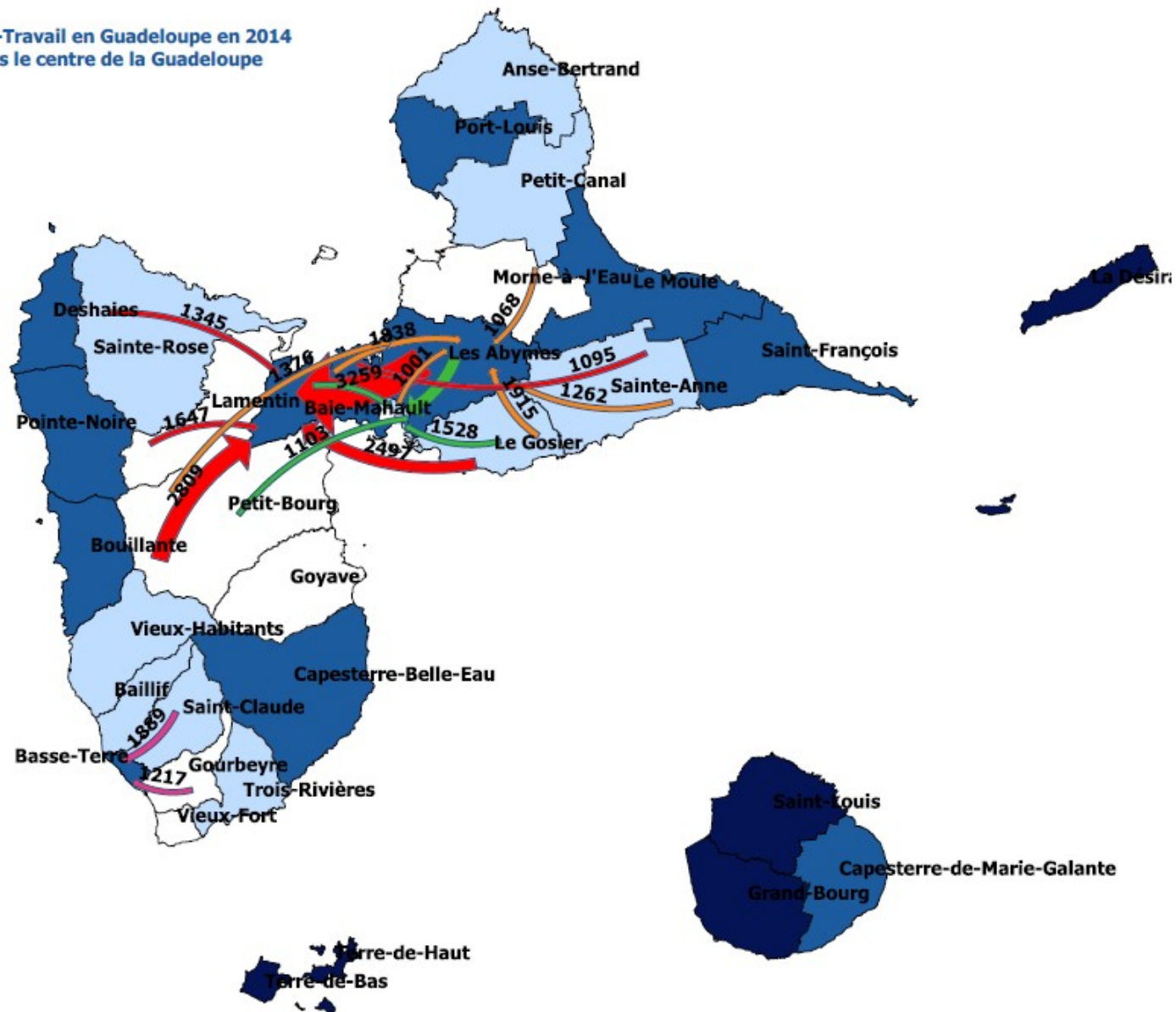
Evolution du trafic routier entre 2014 et 2015

Trafic routier en 2015
Evolution du trafic entre 2014 et 2015



* Les chiffres indiquent la moyenne journalière dans les deux sens de circulation

Carte des déplacements Domicile-Travail en Guadeloupe en 2014
Une concentration des flux vers le centre de la Guadeloupe



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

- < ou = 30 %
- 30 % - 45 %
- 45 % - 65 %
- > ou = 65 %

Les grands flux de plus de 1000 personnes

Commune de travail

- Les Abymes
- Baie-Mahault
- Basse-Terre
- Pointe-à-Pitre



Sommaire

- I. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN GUADELOUPE
- II. LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS



I. L'ORGANISATION DU TRANSPORT EN GUADELOUPE

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

Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRé) - 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^{er} janvier 2017 et 1^{er} 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. L'ORGANISATION DU TRANSPORT EN GUADELOUPE

La loi NOTRé a créé les Autorités Organisatrices de la Mobilité (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

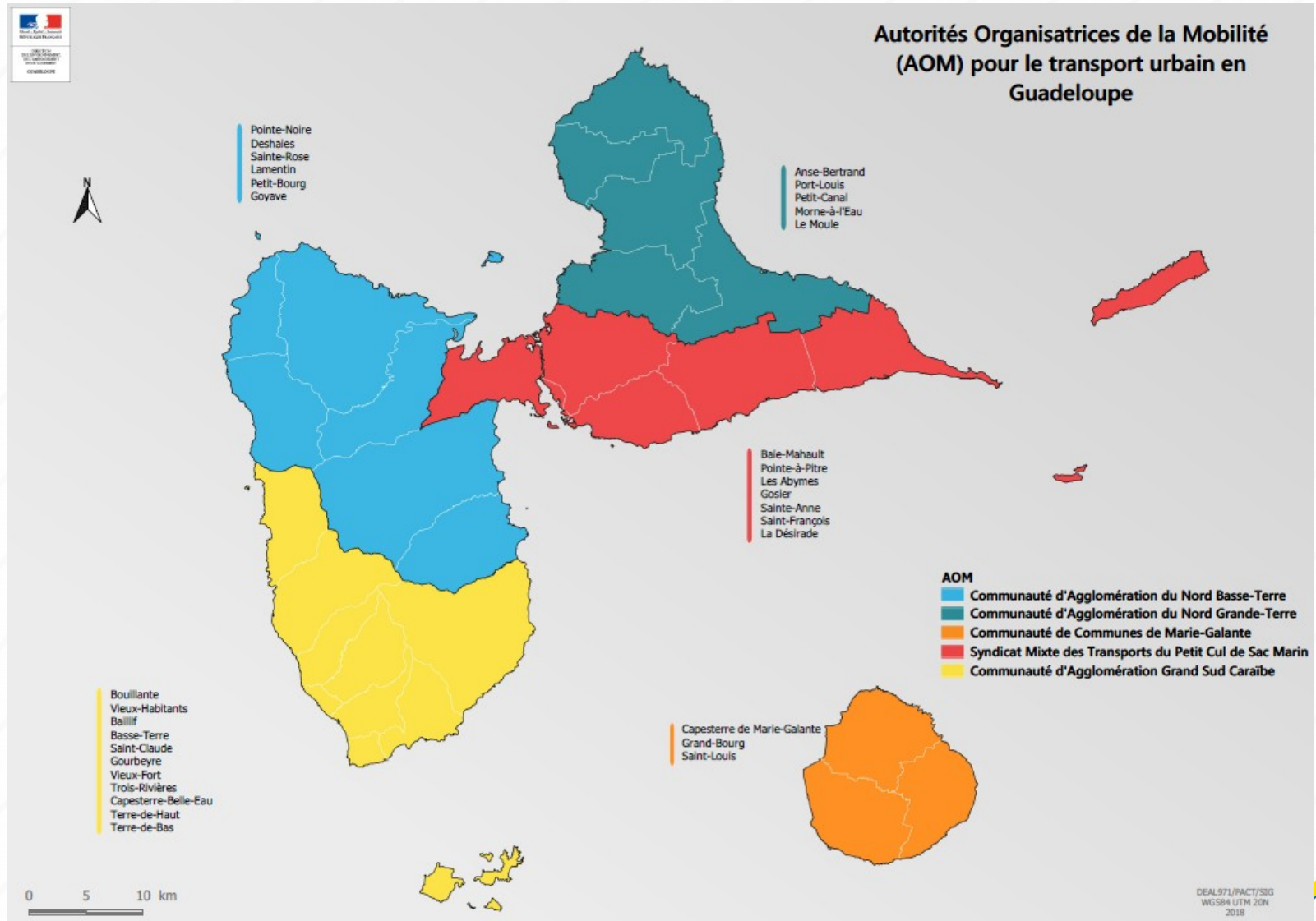
AOM	Compétences
Région (AOM majeure)	Transport interurbain
Communauté d'Agglomération du Nord Basse-Terre (CANBT)	Transport urbain
Syndicat Mixte des Transports (SMT = <i>CAP Excellence</i> + <i>CARL</i>)	
Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT)	
Communauté d'Agglomération du Grands Sud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

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





I. L'ORGANISATION DU TRANSPORT EN GUADELOUPE





I. L'ORGANISATION DU TRANSPORT EN GUADELOUPE

Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (loi 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. L'ORGANISATION DU TRANSPORT EN GUADELOUPE

A découlé de la loi TEPCV, la **Programmation Pluriannuelle de l'Énergie 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 des 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 pour :

- **diminuer la circulation automobile** (intégrant le stationnement et sa tarification, la sécurité routière, la gestion des grandes voiries d'agglomération, le covoiturage, l'autopartage) ;
- **développer les transports en commun** (intégrant la tarification) et des **modes doux** (piétons, cycles) ;

Le PDU 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)

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)

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).





II. LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

17'

Mettre en accessibilité la voirie selon un zonage et les préconisations par zone du plan de mise en accessibilité

Éléments de diagnostic

Les objectifs réglementaires de la mise en accessibilité nécessitent une application méthodique sur le territoire.

L'objectif de base est de permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer le plus librement possible.

Dans ce cadre, la nouvelle réglementation répond à la plus grande partie des exigences. La loi est même assez exigeante dans ses normes minimales, mais il est possible et souvent souhaitable d'aller au-delà de la réglementation et d'améliorer encore les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite en mettant en œuvre des actions qui répondent à des exigences de qualité d'usage.

Rappelons que cette hausse de qualité dans les aménagements procure également plus de confort pour l'ensemble des usagers, ce qui est à rechercher prioritairement dans les zones où l'intensité des flux piétons est importante et où les conflits peuvent être importants. Par exemple, la loi impose une largeur de cheminement de 140 cm. La qualité d'usage portera cette exigence à 180 cm afin de répondre au besoin de croisement de deux personnes en fauteuil roulant.





II. LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

23'

Mettre en place une continuité cyclable

Éléments 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.

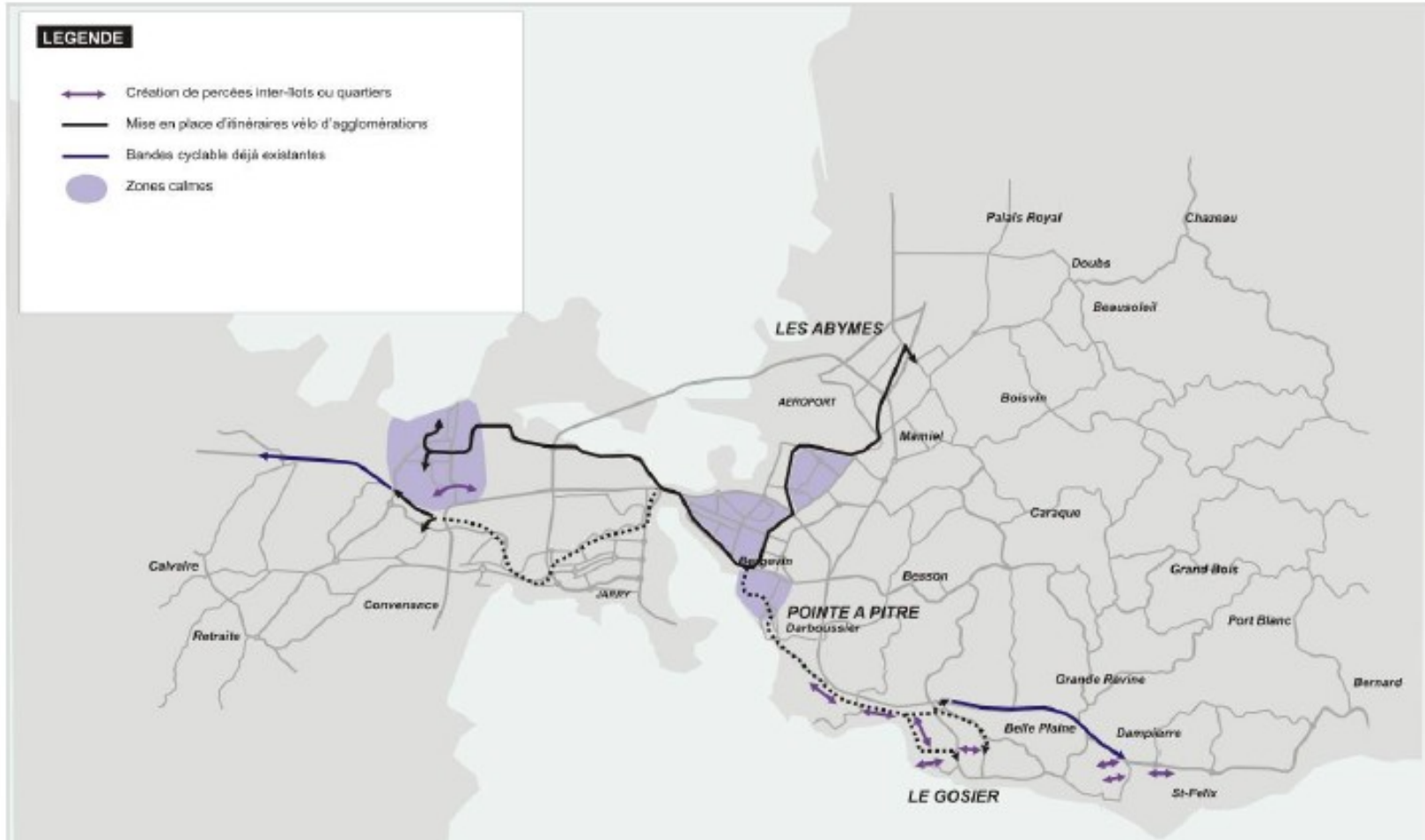
Description

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)





II. LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

28'

Promouvoir le covoiturage

Eléments 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.



II. LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

32'

Créer des outils d'information sur les transports collectifs

Éléments de diagnostic

L'information sur les services de transport existants dans l'agglomération est encore lacunaire, même si des efforts récents ont été consentis en la matière (équipements de panneaux dans les communes...) repose principalement sur le bouche à oreille.

L'AOTU a choisi de mettre en place un véritable réseau de transport urbain, uniforme, lisible et attractif : dès que celui-ci sera précisément défini et confié à un exploitant, il sera indispensable d'informer le public sur les services mis en place et leur fonctionnement.

Principe de l'action

Proposer une information claire sur le fonctionnement des transports collectifs

Description



L'information sur un réseau de transports en commun urbains devra comprendre :

- Des fiches par ligne (itinéraire, horaires, conditions tarifaires,...),
- Un Plan de l'ensemble du réseau (pour abribus, gare routière, pôles d'échange) et des schémas de ligne (pour véhicules, poteaux d'arrêt),



II. LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

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.

Principe de l'action

La mise en place de lignes fortes de TCSP présentant des fréquences élevées et une bonne vitesse commerciale s'accompagnera de la création de parcs-relais en différents points de celles-ci.

Le principe est de créer des parkings où les automobilistes et principalement ceux venant de l'extérieur de l'agglomération peuvent laisser leur voiture et utiliser ces lignes de TCSP pour se rendre à leur destination dans le cœur d'agglomération. Les accès des parcs-relais doivent être facilités, bien signalisés et encouragés par du jalonnement fixe ou par panneau à message variable (PMV).

Le gardiennage des parcs-relais est un pré-requis de leur bonne fréquentation. L'implantation de services à la personne (pressing, clés-minute...) ou à la voiture ... sera « un plus » très apprécié par la clientèle.

Cette action doit s'inscrire dans la politique de stationnement de l'agglomération qui sera consolidée dans toutes ses composantes (dimensionnement, localisation, tarification) dans la première année du PDU (Action 37).





II. LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

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.

Principe de l'action

La rationalisation des transports de marchandises vise à réduire les véhicules en circulation. Globalement, elle permet de transporter les mêmes quantités de marchandises avec moins de véhicules.

Une étude approfondie doit permettre de déterminer quels sont les leviers de la rationalisation (contrôle de la réglementation du transport, offre logistique...).





II. LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

55'

Sécuriser les points noirs

Éléments de diagnostic

L'accidentologie routière est particulièrement élevée en Guadeloupe. Depuis 2002, l'observatoire régional de la sécurité routière (ORSR) constate cependant une diminution importante du nombre d'accidents et du nombre de victimes à l'échelle de la Guadeloupe, cette diminution étant moins nette à l'échelle du périmètre du PDU entre 2004 et 2006.

L'ORSR montre que, sur la période de 2002 à 2006, plus de 56 % des accidents de l'archipel sont advenus dans l'agglomération soit près de 2500 accidents.

Si le nombre total de victimes est plus important sur le périmètre de l'agglomération qu'à l'échelle de la Guadeloupe, en revanche la gravité des accidents y est moins importante.

Les périodes les plus meurtrières concernent les jours de fêtes ou les vacances ; les jours de week-end sont plus meurtriers que les jours de semaine. Il y a plus de 5 tués par mois en moyenne dans l'agglomération. Le risque d'accident est deux fois plus élevé la nuit que le jour : l'habitat diffus le long des routes hors centre bourg est un facteur d'insécurité important.

Les conducteurs et passagers de véhicules légers sont les plus touchés avec 40% des tués, suivis des piétons (30 % env. des tués), des deux-roues motorisés (25%) et des cyclistes (8%). Si l'on rapproche ces résultats des niveaux de mobilité constatés dans l'enquête ménage, la vulnérabilité particulière des usagers des deux-roues (motorisés ou non) comme des piétons apparaît de façon évidente.



CONCLUSION

Enjeux mobilité en Guadeloupe sont multiples et d'importance.

Prise de conscience et une volonté forte des acteurs publics au niveau national, régional mais aussi local.

Nous sommes à un carrefour où une véritable mutation en faveur d'une transition énergétique de la mobilité répondant aux besoins de mobilité de l'utilisateur peut s'opérer. Pour cela, 2 leviers d'actions principaux : faire évoluer le parc roulant + modifier les comportements des usagers.

L'amélioration de l'offre et de la qualité de la mobilité en Guadeloupe ne pourra avoir lieu que par l'action conjointe de l'ensemble des acteurs de la société. Le concours de chacun est indispensable pour relever ce défi.





MATINÉE TECHNIQUE

de **L'OBSERVATOIRE RÉGIONAL** des **TRANSPORTS**

MERCI DE VOTRE ATTENTION

Contact :

Suzy MELFORT

DEAL / FTES / DORT

<mailto:ortguadeloupe@developpement-durable.gouv.fr>

0590 99 43 63 - 0690 50 32 08

