



ECONOMIE & SYSTEMES DE TRANSPORTS

SEMINAIRE INTER-DOM

SESSION 1

GUADELOUPE – PROJET DE LIGNES INTERURBAINES

Espace Régional du Raizet
Mardi 15 Octobre 2019



1 - Contexte et historique

- Loi MAPTAM du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, désigne la région comme chef de file notamment dans le domaine des transports.
- Loi NOTRé du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, confie à la région la compétence de gestion des transports interurbains réguliers et à la demande au 1^{er} janvier 2017, et celle du transport scolaire au 1^{er} septembre 2017.





2 - Quelques chiffres du transport interurbain

- Environ 300 cars pour le transport interurbain.
- Fréquentation estimée d'environ 3 millions de voyages par an.
- 80 entreprises de transport possédant une licence communautaire.
- Environ 3,5 millions de kilomètres prévus par an.
- Concertation avec 4 AOM (autorités organisatrices de la mobilité) pour les correspondances de transport urbain :
CANGT, CANBT, CAGSC, SMT pour CAP Excellence et CARL



3 - Des études en appui

Pour atteindre les objectifs, il faut s'appuyer sur la connaissance des études menées et à venir.

❖ SRIT/SAR

Le schéma régional des infrastructures de transport a permis d'identifier les solutions possibles pour la décongestion des réseaux routiers.

❖ Etude des coûts du transport

Outil permettant de calculer le coût de production des services de transport, en fonction des kilomètres parcourus et de la fréquentation estimée.

❖ Enquête ménage déplacement (EMC²)

En cours de lancement sur l'archipel entre décembre 2019 et mai 2020, afin d'établir finement les déplacements quotidiens de la population et ainsi ajuster l'offre de services de transport.





4 - Structuration du transport

La région a démarré un travail global de structuration du transport, qui va se poursuivre en 2019 et 2020.

1. Interopérabilité : communication entre tous les réseaux de transport.
2. Intermodalité : accessibilité à tous les modes de transport.
3. Transport à la demande : proposer un transport plus adapté.
4. Transport scolaire des collégiens et lycéens.
5. Aide à l'investissement des entreprises pour répondre aux nouvelles normes énergétiques.





5 - Lots et propositions de niveaux de services NOMBRE D'ALLERS & RETOURS PAR JOUR

Nombre de services (ou courses)		Fréquence quotidienne		
Lots	Lignes	LàV	Sam	DJF
1	Anse Bertrand / Pointe à Pitre (via les Mangles)	10	6	4
	Anse Bertrand / Port Louis	10	6	4
	Port Louis / Pointe à Pitre	40	20	10
	Moule / Morne à l'Eau / Pointe à Pitre	60	44	10
	Saint François / Moule / Morne à l'Eau / Pointe à Pitre	20	10	10
2	Deshaies / Sainte Rose / Pointe à Pitre	40	20	10
	Sainte Rose / Pointe à Pitre (via bourg du Lamentin)	40	20	10
3	Deshaies / Basse Terre	12	10	10
	Pointe Noire / Pointe à Pitre (via les Mamelles)	12	10	10
4	Basse Terre / Pointe à Pitre (Express et Intervilles)	30	22	10
	Capesterre Belle Eau / Pointe à Pitre (via les bourgs et Jarry)	30	22	10





6 - Plan du réseau régional interurbain





Merci de votre attention





Conseil Régional de Guadeloupe

ECONOMIE & SYSTEMES DE TRANSPORTS

SEMINAIRE INTER-DOM

SESSION 2

GUADELOUPE – AVANTAGE D'UNE DSP POUR
L'Interurbain , LE CHOIX DU MODE DE GESTION

Espace Régional du Raizet
Mardi 15 Octobre 2019





1 - Explication de la démarche

Relance des lignes de transport d'intérêt régional

Déclinaison des prérequis et équipements nécessaires :

- ❑ Définition du réseau
- ❑ Aspects juridiques et contractualisation
- ❑ Coordination avec les réseaux des autres AOM
- ❑ Information des transporteurs
- ❑ Communication et information du public





2 - La concertation engagée avec les AOM

1 - Proposition d'un réseau cible régional et prise en compte du réseau local urbain

- ➔ Échanges des cartes de réseaux entre AOM
- ➔ Proposition de tracé des lignes régionales interurbaines



2 – Harmonisation des niveaux de services (fréquences AR/j)

- ➔ Échanges de propositions d'horaires

Nombre de services		Fréquence quotidienne		
NUM Intern	Ligne	LàV	Sa	DJF
11	Anse-Bertrand / PàP	12	10	10
12	Port-Louis / PàP	40	20	10
13a	Le Moule / MâL / PàP	60	44	10
13b	St-François / PàP via Le Moule	20	10	10
21a	Deshales / Sainte-Rose / PàP	40	20	10
21b	Sainte-Rose / PàP	40	20	10
22	PN / PàP via les Mamelles	12	10	10
23	Deshales / PN / BT via la côte	12	10	10
31a	Basse-Terre / Pointe-à-Pitre Express	14	10	0
31b	Basse-Terre / Pointe-à-Pitre	16	12	10
32	Capesterre / Pointe-à-Pitre via les bourgs et Jarry	30	22	10

3 – Définition des arrêts et des points d'articulation entre réseaux

- ➔ Échanges des listes de points d'arrêt





3 - Les principes de la Concession de Service Public

La région définit le cadre d'exploitation des lignes non-urbaines :

- Le tracé des lignes et le nombre de services → kilométrage commercial,
- Les arrêts envisagés et les zones tarifaires,
- L'âge moyen du parc de véhicules et l'âge maximum d'un véhicule,
- Les obligations diverses d'exploitation : formation des conducteurs, livrées des cars, réglementation sociale européenne, équipements de sécurité, etc.
- Le nombre de lots (4) et le type de réponses attendues :
groupement, sous-traitance, etc.
- Le montant du marché = **Compensation Forfaitaire d'Exploitation**
liée à la compensation du coût d'exploitation des obligations de service public qui ne peut être couvert par des recettes de billetterie suffisantes.





4 - CSP : la consultation des entreprises

Le candidat à l'exploitation des lignes non-urbaines :

- S'engage pour un niveau de recettes et de services → il est responsable de ses contrôles « internes » pour s'assurer d'une billetterie bien gérée.
- Assure la qualité de services demandées : disponibilité, état et entretien des véhicules, formation et comportement des conducteurs, accueil et information des voyageurs, réalisation du nombre de services demandés, continuité du service public.
- Est garant des équipements mis à disposition par la région : billettique et information voyageurs.
- Rend des comptes quant à la réalisation des services : kilométrage parcouru, nombre de titres de transport vendus et recettes associés, etc.





5 - CSP : le fonctionnement

La région, autorité organisatrice des transports non urbains :

- Fournit les équipements de billetterie et d'information voyageurs (compatibilité avec les systèmes des autres AOM).
- Vérifie la bonne exécution de la convention de CSP.
- Organise les rencontres d'analyse du fonctionnement du réseau.
- Conduit la négociation sur l'évaluation des impacts financiers des modifications demandées : modifications de services, application de tarifs sociaux, etc.

Le délégataire, exploitant les lignes régionales non urbaines est :

- Incité à une politique dynamique de développement du réseau.
- Force de proposition, avec la région.
- Est intéressé financièrement au dépassement des objectifs de fréquentation et de recettes de billetterie (principe de partage avec la région).





6 - CSP : le planning





Merci de votre attention

