

ORT

Observatoire Régional des Transports



● Statistiques des transports

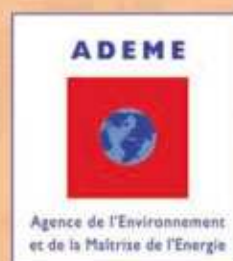
Bilan 2007

● RUBRIQUE THÉMATIQUES

- Transport et environnement
- Sécurité routière
- Transport et aménagement
- Réglementation et métiers

● Dossier d'actualité

Coût de revient du transport public routier de marchandises



Sommaire

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

3

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Terrestre

4

Maritime

5

Aérien

6

TRANSPORT DE PERSONNES

Terrestre

7

Maritime

8

Aérien

9

RUBRIQUES THÉMATIQUES

Transport et environnement

10

Transport et aménagement

12

Sécurité routière

14

Réglementation et métiers

16

DOSSIER D'ACTUALITÉ

Coût de revient du transport public
routier de marchandises

18



Daniel NICOLAS



Claude COROSINE

EDITORIAL

Editorial

Ce sixième numéro du Journal de l'Observatoire Régional des Transports présente les chiffres définitifs pour l'année 2007 des transports de marchandises et de voyageurs par modes : terrestre, maritime et aérien.

Le partenariat entre l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) et la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) s'affirme encore un peu plus dans les nouvelles organisations et missions du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT), créé en mars dernier.

Afin de mieux transcrire la mise en oeuvre locale des enjeux stratégiques et des missions de ce nouveau ministère, dans le domaine des transports, de nouvelles rubriques permanentes sont venues étoffer le contenu du journal.

Sur le modèle de la rubrique "Transports et Environnement", déjà existante, les rubriques "Transports et Aménagement", "Sécurité Routière" et "Réglementation et métiers" paraîtront pour la première fois dans ce numéro, s'attachant à détailler la traduction de la mise en oeuvre des grandes politiques de l'Etat sur le terrain, à travers un dossier particulier dans chaque future édition.

La rubrique "Sécurité routière", en plus de la partie statistique, présentant le triste bilan de l'année 2007 (dossier d'actualité dans le dernier numéro) et le nouveau plan départemental d'actions de sécurité routière, témoigne du fort engagement des services de l'Etat dans la lutte contre l'insécurité routière.

Enfin, le dossier d'actualité de ce numéro est consacré en partie à la mission du Comité National Routier, dans l'objectif d'établir les éléments constitutifs d'un référentiel de coûts de revient dans le domaine du transport routier de marchandises.

*Le Directeur Départemental
de l'Équipement
Daniel NICOLAS*

*Le Délégué Régional
de l'ADEME
Claude COROSINE*

TRANSPORT DE MARCHANDISES

TERRESTRE

INSCRIPTION AU REGISTRE DES TRANSPORTS DE LA DDE AU 31 DÉCEMBRE 2007

Le nombre d'entreprises inscrites au registre de la DDE a progressé de 12 %. Ces nouvelles inscriptions correspondent majoritairement à des véhicules de - 3,5 t, se régularisant suite aux campagnes de sensibilisation menées par la DDE.

Nombre d'entreprises inscrites au 31/12/07	628
Solde Inscriptions Radiations durant l'année 2007	72
Inscriptions durant l'année 2007	109
Radiations durant l'année 2007	37

(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)

	2007
Pesées réalisées	236
Dont pesées en surcharges	47 %
Dont pesées en surcharge de plus de 20 %	26 %

(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)

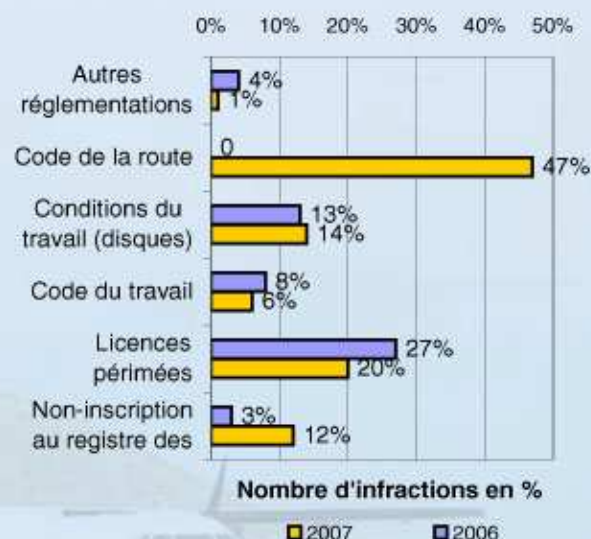
OPÉRATIONS DE PESÉES RÉALISÉES PAR LA DDE AU 31 DÉCEMBRE 2007

Le bilan des pesées de cette année souligne qu'il y a toujours trop de camions en surcharge de plus de 20 % .

AUTRES INFRACTIONS CONSTATEES DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU 31 DÉCEMBRE 2007

Le nombre de licences périmées par rapport au nombre de contrôle a fortement diminué comparativement à l'année précédente.

Ce qui traduit une plus grande professionnalisation des transporteurs, faisant suite aux campagnes de sensibilisation et aux opérations de contrôles organisées par la DDE.



(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)

TRANSPORT DE MARCHANDISES

M A R I T I M E

L'ACTIVITÉ GLOBALE DU PORT AUTONOME DE LA GUADELOUPE EN 2007

L'accroissement du trafic de fret amorcé en 2006 continue en 2007 et atteint +10 %, soit 286 188 tonnes net de marchandises de plus qui ont transité par le PAG.

Au cours de cette année, il y a eu 209 mouvements de navire de plus.

Ce résultat est le plus fort résultat de trafic du PAG, enregistré depuis sa création.

FLUX PAG	2007	ÉVOLUTION 2006-2007
Nombre de mouvements de navires	2 694	+ 8 %
Tonnage net de marchandises	3 187 469	+ 10 %
Nombre d'EVP pleins	111 814	+ 6 %

(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)

LA DÉPENDANCE À L'IMPORTATION DANS UNE ÉCONOMIE RÉSIDENTIELLE

FLUX PAG	ENTRÉES 2007		SORTIES 2007	
Tonnage net marchandises	2 473 200	+ 7 %	714 269	+ 21 %
Nombre d'EVP pleins	83 663	5 %	28 151	+ 7 %
Nombre d'EVP vides	383	- 19 %	56 642	+ 17 %

(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)

Nous remarquons que l'exportation est en hausse de 21 % et l'importation de 7 % par rapport à l'année précédente pour deux raisons :

- Le PAG a exporté et importé respectivement 66 000 (+ 72 %) et 86 000 (+ 12 %) tonnes de vrac liquides en plus. Cette croissance est principalement due au trafic d'hydrocarbures destinés à la Guyane. Ils transitent par le PAG pour des raisons de respect de normes.

- Le trafic de marchandises conteneurisées est aussi en hausse, 45 000 tonnes exportées (+12%) et 46 000 tonnes importées (+12%), essentiellement du trafic de conteneurs vides et du transbordement.



(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)

LIEN METROPOLE ET LIENS INTRA-CARIBEENS

Plus de 38 % des échanges du PAG se font avec les ports Européens, 15% avec la Martinique, 2 % avec les dépendances, 23 % avec la Caraïbe et 22 % avec d'autres ports.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

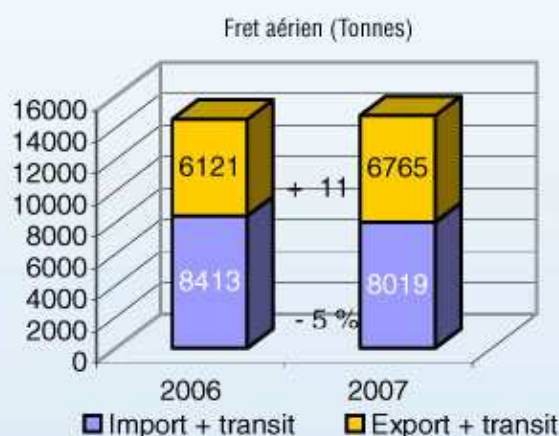
A É R I E N

L'ACTIVITÉ GLOBALE DE LA PLATE-FORME DU RAIZET

La remontée du trafic commercial attendue n'est toujours pas au rendez-vous, on remarque une légère augmentation du fret aérien de 2 %.

	2007	ÉVOLUT° 2006-2007
Tonnage Atterri	751 942	=
Fret Aérien	14 784	+ 2 %

(Source : CCI PAP)



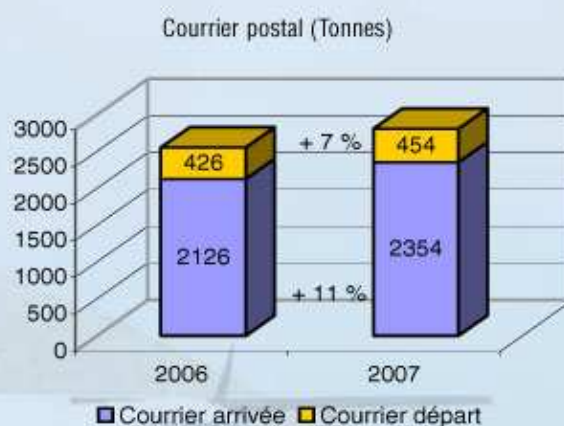
(Source : CCI PAP)

LE DIFFERENTIEL EXPORT/IMPORT

L'export transit a augmenté de 11 %, il y a 644 tonnes de fret de plus au départ de la Guadeloupe par rapport à l'année 2006.

LE COURRIER

En 2007, il y a une vraie reprise du trafic de courrier, il est en hausse de 9 %, soit 228 tonnes de courrier de plus qui ont été expédiées.



(Source : CCI PAP)

TRANSPORT DE PERSONNES

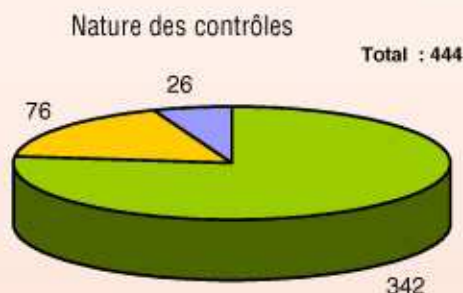
T E R R E S T R E

INSCRIPTION AU REGISTRE DE LA DDE AU 31 DÉCEMBRE 2007

Au cours de l'année, le nombre d'entreprises de transports de voyageurs inscrits au registre de la DDE a progressé de 0,5 %. Cette situation s'explique par la création des 11 groupements exploitant les lignes interurbaines du Conseil Général et les nouvelles inscriptions de véhicules de moins de neuf places, ceux utilisés pour le transport de personnes à mobilité réduite.

Nombre d'entreprises inscrites au 31/12/07	573
Solde inscriptions moins radiations durant l'année 2007	3
Inscriptions durant l'année 2007	53
Radiations durant l'année 2007	50

(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)



■ Sur des lignes régulières ■ Sur des lignes scolaires
■ En occasionnel ou autres

(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)

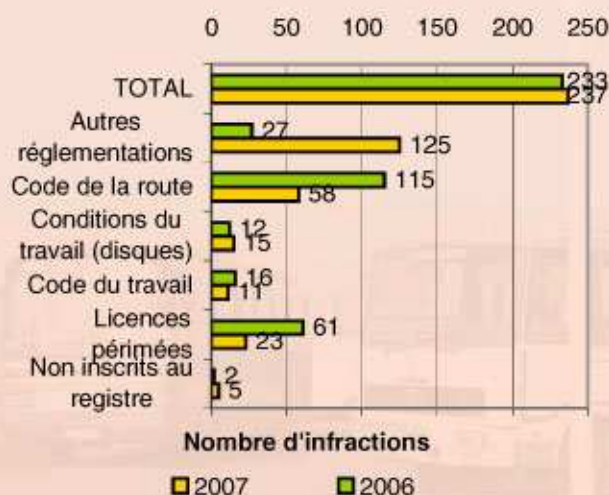
LES VÉHICULES CONTRÔLÉS

La réorganisation des transports a déterminé l'orientation de la politique de contrôle de la DDE. Par rapport à l'année précédente, 22 % des transports de voyageurs supplémentaires ont été contrôlés.

LES INFRACTIONS CONSTATÉES

Le nombre de licences périmées est en très forte baisse.

A l'inverse, le nombre d'infractions aux autres réglementations transports s'est multiplié.



(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)

TRANSPORT DE PERSONNES

MARITIME

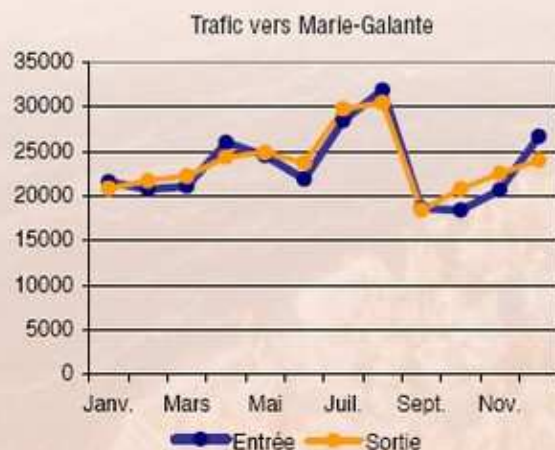
LA CONTINUITÉ TERRITORIALE AU SEIN DE L'ARCHIPEL EN TERME DE PASSAGERS AU DÉPART DU PORT AUTONOME DE LA GUADELOUPE¹

NOMBRE DE PASSAGERS ENTRÉES / SORTIES	2007	ÉVOLUTION 2006-2007
Trafic intra-archipel	604 669	+ 8 %
Avec Marie-Galante	564 174	+ 10 %
Avec les Saintes	40 495	- 15 %

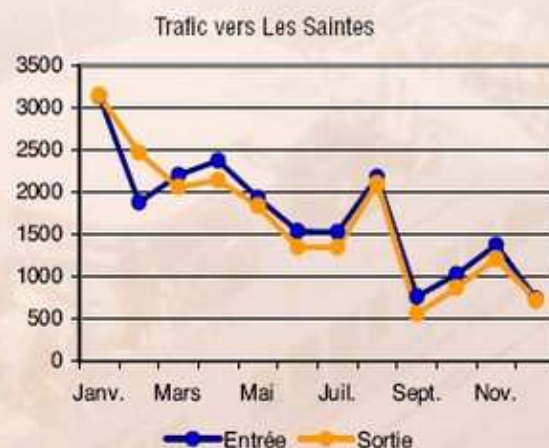
(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)

La demande pour la destination Marie-Galante continue sa progression, 49 955 passagers de plus ont pris le bateau en 2007, au départ du Port Autonome.

L'IMPACT DU TOURISME : LA SAISONNALITÉ DES FLUX SUR LES LIAISONS INTERNES¹



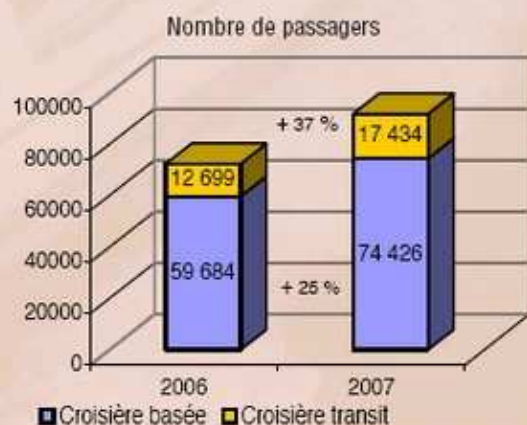
(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)



(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)

L'IMPACT DE LA CROISIÈRE

En 2007, les croisières représentent 11 % du trafic total de passagers. Bien que le nombre de passagers ait augmenté entre 2006 et 2007, la croisière de transit a fortement diminué ces 10 dernières années : elle représentait plus de 500 000 passagers en 1996.



(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)

¹ Chiffres pour la Désirade et pour Les Saintes au départ de Trois-Rivières, indisponibles

TRANSPORT DE PERSONNES

A E R I E N

L'ACTIVITÉ GLOBALE DE LA PLATE-FORME DU RAIZET ET LE FLUX MAJORITAIRE VERS LA MÉTROPOLE

Le trafic de passagers a augmenté globalement de 6 %, soit 108 539 passagers de plus.
 La destination métropole représente quasiment deux tiers du trafic de passagers, elle est en hausse de 7 % par rapport à 2006 soit 74 601 passagers de plus en 2007.
 Le transit représente 5 % du nombre total de passagers, soit 96 793 passagers.

Nombre de passagers (dont transit)	2007	ÉVOLUTION 2006-2007
Nombre total de passagers	1 960 912	+ 5 %
Dont le flux avec la métropole	1 121 801	+ 7 %

(Source : CCI PAP)

LES AUTRES LIAISONS EXTÉRIEURES ET L'INSERTION RÉGIONALE

Les lignes "Autres internationales" connaissent une croissance de 95 % due à la ligne "Pointe-à-Pitre / Milan" dont le nombre de passagers a plus que doublé en 2007.



(Source : CCI PAP)

TRAFIC INTRA-ARCHIPEL

Le nombre de passagers intra-archipel a beaucoup varié entre 2006 et 2007. Cependant le trafic vers les dépendances représente une part extrêmement faible du trafic total.

NOMBRE DE PASSAGERS	2007	2006
Marie-Galante	1 889	7 167
Les Saintes	698	3 353
Désirade	29	14

(Source : CCI PAP)

¹ Chiffres Désirade indisponibles

CONSOMMONS MOINS GRACE AU BONUS MALUS !

BONUS-MALUS et SUPERBONUS

L'article 2 du projet de loi Grenelle confirme que la France s'engage à réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'un facteur 4 à l'horizon 2050, en cohérence avec ce qui avait été voté dans la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique (-3 % par an d'émissions de gaz à effet de serre). Cet engagement politique de long terme suppose une dynamique collective où chacun d'entre nous est concerné. Cet objectif reflète un objectif de convergence au niveau planétaire pour parvenir à limiter à 2 t CO₂ par habitant les émissions en 2050. L'application du "bonus-malus" s'inscrit dans cette démarche d'économie d'énergie et de limitation de nos rejets de gaz à effet de serre. Le bonus-malus est en place depuis fin 2007. Après dix mois de mise en oeuvre, on peut constater que son effet a été immédiat et a priori durable. Les ventes des voitures les moins polluantes (avec bonus) ont augmenté de plus de 30 %. Les voitures les plus polluantes (avec malus) ont vu leurs ventes diminuer de plus de 40 %. C'est une modification des ventes jamais vue sur ce marché très concurrentiel. Certes la hausse du prix des carburants joue en faveur de la mesure mais l'effet a été immédiat et plus important que ce qui avait été prévu.

1. Principes

Le dispositif proposé a pour objet d'inciter financièrement les acheteurs de véhicules neufs à privilégier les voitures les moins émettrices de CO₂. Il offre également une prime à la casse lorsque l'acquisition d'un véhicule écologique s'accompagne de la mise à la casse d'un véhicule ancien, ces voitures étant les plus polluantes.

Le dispositif est fondé sur un barème, fonction du nombre de gramme de CO₂ émis par kilomètre pour les voitures neuves.

Il comporte trois volets :

- Un bonus à l'achat pour les véhicules neufs émettant au plus 130 g CO₂/km : plus les émissions de CO₂ sont faibles, plus le bonus est élevé ;
- Un malus à l'achat pour les véhicules neufs émettant plus de 160 g CO₂/km : le montant du malus progresse à raison des émissions de CO₂ par km ;
- Un super bonus versé aux personnes qui mettent à la casse un véhicule de plus de 15 ans au moment de l'achat d'un véhicule éligible au bonus.

Le dispositif sera progressivement durci par abaissement des seuils d'éligibilité au bonus et de déclenchement du malus selon un rythme permettant aux constructeurs d'adapter leur outil de production, soit 5 g CO₂/km tous les deux ans.

2. Objectifs

Ces mesures visent trois objectifs :

- Inciter les acheteurs de véhicules neufs à changer leur comportement d'achat pour privilégier les véhicules à faible émission de CO₂ et favoriser ainsi la modification de la structure du parc automobile ;
- Stimuler l'innovation technologique des constructeurs en les encourageant à cibler leur offre sur les produits les plus propres ;
- Favoriser un renouvellement durable du parc automobile en encourageant la mise au rebut des véhicules les plus anciens qui sont aussi les plus polluants et en orientant l'achat d'un nouveau véhicule vers les véhicules les plus écologiques.

3. Questions/réponses

Quels sont les seuils de déclenchement du bonus et du malus ?

Le bonus concerne les voitures émettant au maximum 130g CO₂/km. Le malus quant à lui s'applique aux voitures émettant plus de 160g CO₂/km. Nous avons également prévu un "super bonus" si on achète un véhicule et qu'on met à la casse une voiture de plus de 15 ans. Ce super bonus sera de 300 euros. Il s'ajoute au bonus.

Il existe enfin une zone intermédiaire où il n'y a ni bonus et ni malus. Elle concerne les voitures qui émettent entre 131 g et 160 g de CO₂/km.

Comment fonctionne le bonus ?

S'agit-il d'une réduction sur le prix de vente, d'une réduction d'impôt ou d'un chèque adressé par le Trésor Public ?

Le bonus est déduit du prix d'achat TTC. Il doit être identifié et visible sur la facture : il y aura une ligne spécifique avec le montant du bonus accordé.

Comment fonctionne le malus ?

Comment je le paye ?

Généralement, c'est le concessionnaire qui procède à l'immatriculation du véhicule en préfecture. Donc, c'est lui qui va faire l'avance du malus. Il l'inclura ensuite dans la facture dans la catégorie des "frais d'immatriculation". Si vous procédez vous-même à l'immatriculation de votre véhicule en préfecture, vous paierez le malus en même temps que votre carte grise.

Est-ce que le malus est payable tous les ans ?

Le malus est payable en une seule fois à la première immatriculation du véhicule. Néanmoins, une évolution du malus allant dans le sens d'une annualisation partielle réservée aux véhicules les plus polluants est à l'étude.

Quels sont les types de véhicules concernés par le bonus ?

Le bonus s'applique aux voitures destinées au transport de personnes, qui comportent au

plus neuf places assises, y compris celle du conducteur, et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes. Donc les véhicules destinés au transport de marchandises ne sont pas concernés par le bonus malus. Le dispositif ne concerne que les voitures particulières.

Est-ce que le malus se cumule avec la taxe CO₂ à l'immatriculation (taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation en vigueur depuis le 1er juillet 2006) ?

Quand on achète un véhicule neuf, le malus remplace la taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation (en vigueur depuis le 1er juillet 2006). En revanche, la taxe est maintenue pour toute immatriculation d'un véhicule d'occasion.

Est-ce que le crédit d'impôt pour les véhicules propres est maintenu (GPL, véhicules hybrides) ?

L'aide de 2 000 € aux véhicules GPL, GNV et véhicules hybrides est maintenue. Les personnes concernées par cette aide et les seuils (=140gCO₂/km) ne sont pas modifiés. Elle est déduite du prix d'achat et identifiée sur la facture.

J'ai une famille nombreuse et j'ai besoin d'une grosse voiture. Du coup, je dois payer un malus. C'est injuste !

Il y a une vingtaine de versions de véhicules familiaux parmi des modèles très répandus qui n'entrent pas dans le champ du malus. Il y a même des modèles qui peuvent accueillir 7 personnes et qui ne sont pas taxés.

Comment puis-je savoir si la voiture que je veux acheter bénéficie d'un bonus ou au contraire est soumise à un malus ?

Vous pouvez consulter le site Internet www.ademe.fr/CO2vehicule. Concrètement, comment ça marche ? Vous indiquez la marque, le modèle et la version de la voiture et le site vous dira quel est son niveau d'émission en gCO₂/km.

PROBLEMATIQUES LIEES DU TRANSPORT ET DE L'AMENAGEMENT

L'intérêt de l'articulation entre les thématiques transports/déplacements et urbanisme/aménagement du territoire n'est plus à justifier, tant les effets d'un traitement longtemps dissocié ont montré leurs limites au niveau du fonctionnement des territoires, de leur qualité de vie et de l'impact sur l'environnement.

Les projets ou politiques développés au sein notamment des documents de planification tendent ainsi à ne plus considérer que le développement urbain précède l'arrivée des transports, mais bien à intégrer les différentes composantes au sein d'une analyse systémique. Cette évolution apporte ainsi des éléments de réponse face aux problématiques constatées sur les territoires de la Guadeloupe et notamment celles de l'allongement des distances parcourues :

- d'une part, le rôle joué par les transports dans le processus de ségrégation spatiale trouve son apogée dans l'usage presque exclusif de la voiture pour les déplacements extra-urbains,
- d'autre part, le lien étroit entre faiblesse des budgets des ménages et importance des dépenses consacrées aux transports impose de penser l'accessibilité et les supports de mobilité au niveau de l'intégration urbaine.

De plus, dans un schéma vertueux, l'intégration des problématiques de transports dans la planification de l'usage de l'espace doit permettre de répondre en amont à deux enjeux forts pour la Guadeloupe :

- la lutte contre l'insécurité routière, dans laquelle l'urbanisation et le mitage urbain ont un rôle important en Guadeloupe,
- la réduction des impacts liés au changement climatique, par une réflexion renouvelée sur l'optimisation de la localisation des fonctions urbaines et l'élaboration d'une ville des courtes distances réduisant les déplacements.

Constat est fait dans l'analyse des dynamiques territoriales commanditée par l'État courant 2007 : face à l'exiguïté du territoire, la croissance urbaine doit être durable tout en répondant aux aspirations des ménages. Renforcer le lien entre politiques de mobilité et développement urbain devient alors une orientation majeure pour l'État et l'ensemble des collectivités locales concernées.

LES ORIENTATIONS PRECONISEES PAR L'ETAT

1 - Renforcer l'armature urbaine de la Guadeloupe

Structurer le développement des fonctions urbaines autour des pôles urbains déjà organisés : centre-villes, centre-bourgs, quartiers d'extension...

Tout en maintenant une offre de proximité, accessible aux piétons, le développement de l'habitat se centre alors autour :

- des pôles d'équipements et de services,
- des zones concentrant une offre de mobilité à destination de ces pôles et notamment une offre de transports collectifs.

2 - Construire ou reconstruire la ville sur elle-même

Orienter le développement ou le renouvellement urbain au sein des limites urbaines actuelles, tout en assurant le maintien ou le développement de l'attractivité des pôles par la qualité des aménagements et constructions réalisées ainsi que celle des fonctions urbaines implantées :

- Favoriser la constitution de formes urbaines denses (intensités urbaines), notamment dans les zones agglomérées et selon différentes formes adaptées aux contextes sociaux et spatiaux (habitat individuel groupé, petits collectifs "verts"...);
- Requalifier les centres bourgs, restaurer et mettre en valeur le patrimoine architectural et urbain et valoriser les friches urbaines ;
- Lier développement urbain et gestion des équipements, notamment dans le domaine de l'eau : choix d'urbanisation justifiés par l'adéquation entre les besoins induits (en eau potable et réseaux d'assainissement) et la capacité des réseaux (existants ou prévus à moyen terme).

3 - Établir les transports collectifs comme pivot de la structuration de la croissance urbaine.

Limiter les déplacements urbains et permettre le développement des transports collectifs (au détriment de la voiture) et des déplacements doux (piétons, cyclistes...).

La combinaison de la densité urbaine (associée à la mixité des fonctions), qui favorise les déplacements de proximité, avec le drainage des flux de déplacements par les transports en commun doit permettre de maîtriser l'étalement urbain selon différents axes :

- orienter la structuration des réseaux de transports collectifs en lien avec la localisation des zones déjà urbanisées et faiblement desservies, notamment en favorisant le développement des dessertes de transport sur les principaux pôles d'habitat ;
- Limiter l'urbanisation dans les zones qui n'ont pas vocation à être desservies par les réseaux de transports et infrastructures ;
- favoriser la mise en œuvre de réponses appropriées en fonction des particularités de certains territoires (accentuer le développement de l'usage des véhicules propres et des modes de déplacements doux sur les petites dépendances par exemple).

4 - Accompagner la mise en œuvre de Plans Climat-énergie Territoriaux au sein des EPCI à dominante urbaine afin d'initier des villes et des territoires durables par le regroupement de politiques visant à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre et la mobilisation de l'ensemble des partenaires et des acteurs locaux des collectivités (outils d'observation et de mesure, outils d'évaluation d'impacts de nouveaux projets).

QUELLES APPLICATIONS SUR LE TERRITOIRE GUADELOUPEEN ?

Ces orientations préconisées par l'État à l'issue du diagnostic réalisé en 2007 restent relativement générales. L'association de l'État aux différentes démarches portées par les collectivités territoriales de Guadeloupe est bien l'occasion de proposer et de participer à la mise en œuvre réelle de ces orientations.

Le Schéma d'Aménagement Régional en cours de révision est d'ailleurs chargé de clarifier les notions d'armature urbaine et de hiérarchie des fonctions urbaines au niveau régional, alors même que le Conseil Général met actuellement en œuvre le réseau de transport inter-urbain terrestre reliant les différents pôles entre eux.

A l'échelle communale, la majorité des documents d'urbanisme communaux est en cours de révision, mais la problématique inter-communale est sans aucun doute centrale dans la mise en œuvre d'une politique de mobilité à l'échelle des agglomérations de la Guadeloupe : en témoignent le Plan de Déplacements Urbains en cours d'élaboration sur les communes de Pointe-à-Pitre, Baie-Mahault, Abymes et Gosier et la mise en œuvre actuelle du Plan Global de Déplacements de la Communauté de Communes du Sud-Basse-Terre.

(Source : SERAU / DDE Guadeloupe)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CUMUL AU 31 DÉCEMBRE 2007

	ZONE POLICE	ZONE GENDARMERIE	DÉPARTEMENT
ACCIDENTS	563	273	836
TUÉS	9	64	73
BLESSÉS HOSPITALISÉS	73	255	328
BLESSÉS LÉGERS	667	105	772
VICTIMES	749	424	1 173

(Source : CDSR / DDE Guadeloupe)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LE PLAN DEPARTEMENTAL D'ACTIONS DE SECURITE ROUTIERE 2008 (PDASR)

LE BILAN 2007, LES PARAMÈTRES ET CAUSES DES ACCIDENTS

Après plusieurs années de baisse des indicateurs de l'accidentologie en Guadeloupe, l'année 2006 a été marquée par une augmentation importante du nombre de tués (+21 %). Loin d'être un simple aléa conjoncturel, ce constat est confirmé et amplifié par le bilan de l'année 2007 : +9 % d'accidents, +4 % de tués, +16 % de blessés légers.

Cette évolution défavorable est d'autant plus inquiétante que la Guadeloupe figure déjà parmi les départements ayant les plus mauvais résultats : ainsi ramené à la population totale, le nombre de tués par habitants y est deux fois plus important qu'en métropole.

Parmi les paramètres de l'accidentologie, il est à noter qu'en zone gendarmerie (plus rurale), le nombre d'accidents est bien plus faible, mais la gravité bien plus importante qu'en zone police (plus urbaine).

La sur-mortalité des piétons et des deux roues est un paramètre plus marquant qui rend compte du fait que 60 % des tués sont des usagers vulnérables en Guadeloupe (contre 40 % en métropole).

Au rayon des causes et des facteurs aggravants des accidents mortels : des comportements inadaptés et dangereux (non-port des équipements de sécurité (ceinture, casque), vitesse excessive, prise d'alcool ou de stupéfiants), alors que le réseau routier reste globalement satisfaisant en terme d'infrastructures.

LE PDASR 2008

Afin de répondre au mieux à cette analyse conduite par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière de la DDE, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière de 2008 privilégie cinq axes forts :

- l'évolution des comportements, via des actions de sensibilisation et des actions ciblées, ainsi que par la mise en place de radars fixes supplémentaires,
- une prise en compte spécifique des trois publics prioritaires dans les actions de sensibilisation : jeunes, personnes âgées et utilisateurs de deux-roues,
- une amélioration en continue des infrastructures, notamment en intégrant la sécurité routière comme constitutive de la conception de projets neufs,
- un contrôle renforcé des véhicules, avec immobilisation des plus dangereux (non homologués ou pas entretenus),
- un passage obligatoire par les partenaires en charge de thématiques connexes à la sécurité routière, tels les exploitants et/ou les aménageurs de voiries.

LA SEMAINE SÉCURITÉ ROUTIÈRE D'OCTOBRE 2008

Le thème de la semaine nationale de Sécurité Routière 2008, "enfants, jeunes et sécurité routière" se prête très bien aux problématiques spécifiques de l'insécurité routière en Guadeloupe.

En effet, la semaine nationale de Sécurité Routière 2008 a ainsi été le point d'orgue de l'ensemble des actions de sensibilisation et communication menées durant l'année sur les 3 axes forts du PDASR et plus spécifiquement sur :

- le port du casque chez les jeunes utilisateurs de deux-roues, en partenariat avec l'éducation nationale, les services de la justice, la DPJJ (axe 1 du PDASR)
- le renforcement de l'éducation générale à la sécurité routière en milieu scolaire, mais aussi auprès des jeunes en difficulté (axe 2).
- la sensibilisation aux risques encourus à apporter des modifications substantielles à un véhicule, à commencer par le débridage des deux-roues de petite cylindrée (axe 3).

RÉGLEMENTATION ET MÉTIERS

LE MÉTIER DE TRANSPORTEUR

LE REGISTRE DES TRANSPORTEURS

Une entreprise, lorsqu'elle exerce une activité de transport urbain de personnes et transport routier non urbain de personnes public, doit être préalablement inscrite au registre des transporteurs et de loueurs tenu par la DDE.

Ce registre est régi depuis 1985, par le décret n°85-891 du 16 août 1985. Un nouveau décret datant du 11 décembre 2007 le modifie en certains points notamment au niveau des conditions d'accès.

LA CONDITION DE CAPACITE PROFESSIONNELLE

Dorénavant, les entreprises établies dans les départements d'outre-mer ou régions d'outre-mer et qui déclarent limiter leurs activités au seul département et à la seule région où elles sont établies pourront se contenter d'une attestation de capacité professionnelle (à la place d'un certificat de capacité professionnelle valable sur tout le territoire européen). Cette attestation pourra être délivrée après obtention d'un examen dont les modalités ont été modifiées par l'arrêté du 09 juillet 2008 en éliminant la matière " transport international ".

LA CONDITION DE CAPACITE FINANCIERE

La capacité exigible pour les véhicules n'excédant pas 9 places (conducteur compris) est revue à la baisse. Elle est désormais de 1 000 (au lieu de 1 500) :

Pour les véhicules supérieurs à 9 places, il n'y a pas de changement : 9 000 pour le premier véhicule.

LA CONDITION D'HONORABILITE PROFESSIONNELLE

La liste des condamnations prévues au "a" de l'article 6 a été élargie et concerne désormais les infractions suivantes :

- Conduite sans permis ;
- Refus de restituer un permis vide ;
- Conduite malgré rétention, suspension ou annulation du titre et refus de le restituer ;
- Fausse déclaration pour l'obtenir ;
- Délit de fuite ;
- Refus de se soumettre aux vérifications demandées ;
- Conduite sous l'empire d'un état alcoolique et refus de constater cet état ;
- Usage de stupéfiant et refus de se soumettre à des vérifications ;
- Absence ou usage frauduleux du limiteur de vitesse ;
- Absences de plaques ;
- Plaques fausses ou inexactes ;
- Récidive de grand excès de vitesse et mise en danger.

EXONERATION

Sont dispensés des conditions de capacité financière et professionnelle :

- L'entreprise qui n'exerce l'activité de transport routier de personnes que comme accessoire d'une activité principale autre que le transport routier de personnes et qui ne possède qu'un seul véhicule affecté à cet usage ;
- Les régies de collectivités territoriales effectuant des transports et autobus, destinés à des fins non commerciales et disposant de deux véhicules maximum ;
- Les particuliers et les associations (inscrits au registre des transports) lorsqu'ils utilisent un seul véhicule n'excédant pas neuf places, conducteur compris.

RÉGLEMENTATION ET MÉTIERS

Enfin, il est rappelé aux professionnels que tout transport urbain et interurbain de personnes doit être effectué avec une copie conforme de licence en original et un document attestant le service effectué pour une autorité organisatrice de transport sous peine de sanctions.

Ce décret offre la possibilité aux professionnels d'exercer dans l'Union

Européenne ou uniquement dans leur département (Guadeloupe).

Dans le deuxième cas, une licence de transport intérieur suffit.

L'attestation de capacité délivrée par le préfet de région s'obtient soit par un examen écrit annuel ou soit par équivalence de diplômes.

EXAMEN ECRIT ANNUEL

Les candidats sont interrogés sur les thèmes suivants :

- Droit commercial, social et civil;
- Gestion commerciale et financière de l'entreprise;
- Réglementation sociale;
- Réglementation professionnelle;
- Normes d'exploitation techniques;
- Sécurité (code de la route).

Résultats de l'examen pour l'obtention de l'attestation de capacité professionnelle

	Voyageurs		
	2005	2006	2007
Inscrits	56	54	40
Présents	41	31	24
Admis	2	0	4

(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)

L'épreuve de niveau Bac+2 est assez élevée d'où un faible de taux réussite.

Résultats de l'examen de 2005 à 2007.

2005	2006	2007
9	33	29

(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)

L'EQUIVALENCE DE DIPLOME

L'attestation de capacité professionnelle est délivrée par le préfet de région aux personnes titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur sanctionnant :

- soit une formation juridique, économique, comptable, commerciale ou technique qui permette d'assurer la direction d'une entreprise de transport;
- soit une formation liée aux activités de transports ;

Le nombre de demande a considérablement augmenté car de plus en plus de jeunes préparent des BTS en relation avec le transport ou avec la gestion d'entreprise et peuvent ainsi demander l'attestation par équivalence de diplômes.

COUT DE REVIENT DU TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE MARCHANDISES

1 - L'HISTORIQUE DU PROJET

Les services de l'Etat, et tout particulièrement la DDE, en partenariat avec la CCI de Pointe-à-Pitre, ont initié une démarche d'établissement de référentiel de coût de revient pour les opérations de transport public routier de marchandises.

L'assistance du Comité National Routier (CNR) a notamment été sollicitée pour mener à bien cette opération ; le CNR ayant déjà mené des études similaires Outre-Mer. Cette démarche a été présentée au Comité Régional des Transports (CRT) du 24 avril 2008.

Une mission préalable du CNR s'est déroulée en juin 2008, afin de rencontrer un panel représentatif des acteurs en présence et de dresser un portrait non exhaustif de la situation du transport en Guadeloupe ; cette première mission a conclu à la faisabilité de l'étude.

2 - LES OBJECTIFS

L'étude du CNR a pour objectif de pouvoir établir une évaluation du coût de revient d'une opération de transport type dans le domaine des transports de conteneurs et de matériaux par bennes TP.

Les données finales permettent ensuite aux transporteurs de négocier dans de meilleures conditions leur tarif. Ces barèmes de prix sont établis à titre indicatif, le principe du libre marché restant la base du fonctionnement entre donneurs d'ordre et transporteurs.

3 - CALCUL DU COÛT DU TRANSPORT ET DE SON ÉVOLUTION

Cette étude passe notamment par la production et la distribution, sous forme d'un programme informatique, d'un référentiel de coût qui permet de :

- recomposer le prix de revient d'un véhicule sur une base annuelle,
- de calculer le coût de revient d'une opération particulière de transport (ramené au tour ou à la tonne).

Le calcul final du coût de revient fait apparaître trois termes ; de manière simplifiée : terme kilométrique (coûts directs du transport), terme horaire (salaires et charges), terme journalier (frais fixes de fonctionnement) ; le référentiel ainsi établi permet la "juste rémunération" des transporteurs pour les opérations effectuées, selon les termes de la loi.

4 - ECHÉANCIER DE L'OPÉRATION

La phase opérationnelle de l'étude du CNR en Guadeloupe a pris place entre le 29 septembre et le 10 octobre 2008.

Deux séances d'information et de formation sur les outils du CNR ont été organisées à destination, respectivement, des transporteurs par bennes TP et des transporteurs de containers ; ces deux séances, aimablement accueillies par la CCI de Pointe-à-Pitre, ont été le lieu d'échanges fructueux.

Par la suite, la même présentation des outils du CNR a été proposée aux donneurs d'ordre des deux secteurs.

Au terme de ces réunions, chacun, transporteur ou donneur d'ordre, a pu repartir avec une version du logiciel de reconstitution de coût de revient du CNR. Celui-ci est d'ailleurs disponible en ligne sur le site internet de la préfecture de la Guadeloupe : www.guadeloupe.pref.gouv.fr

Le CNR a poursuivi son étude lors d'entretiens individuels avec différents transporteurs, qui ont pu alimenter la base

de données statistiques de l'étude, tout en bénéficiant de la reconstitution de leurs propres coûts de revient.

La réunion de la section " Marchandises " du CRT, du 10 octobre 2008, a été l'occasion de présenter la démarche du CNR et de présenter les résultats issus de son étude, devant les principaux acteurs intéressés.

LE TRANSPORT MARITIME

Nouvelle compagnie maritime

Le transport maritime de passagers a vu arriver depuis le début du mois de juillet une nouvelle compagnie : CARIBBEAN SPIRIT.

Elle effectue les liaisons de la gare maritime de Pointe-à-Pitre pour Marie-Galante, les Saintes et la Dominique.

Issue du rachat, par le Groupe Loret, de la compagnie Brudey Frères, cette nouvelle

compagnie assure une rotation supplémentaire quotidienne sur la liaison Pointe-à-Pitre / Marie-Galante (4 rotations au lieu de 3 auparavant). Elle dessert par ailleurs quotidiennement les Saintes et la Dominique.

Ses deux navires, Spirit 1 et Spirit 2, proviennent de la rénovation des deux bateaux de la compagnie des Frères Brudey qui ont été entièrement rééquipés (espace VIP avec Internet, jeux vidéo pour les enfants...).

Copublication DDE / ADEME

Responsable de la rédaction : DDE

Sources : Transport et environnement (ADEME) - Fret et passagers maritimes (PAG) - Fret et passagers aériens (CCI) - Transports terrestres marchandises et voyageurs, Sécurité Routière (DDE Guadeloupe).

Impression : L'Imprimerie

Tirage : 1 000 exemplaires

Service Transports Economie et Sécurité

Saint-Phy
B.P. 54
97102 Basse-Terre
Cédex
Tél. : 0590 99 43 75
Fax : 0590 99 46 86



Cellule Déplacements et Observatoire Régional des Transports