

ORT

Observatoire Régional des Transports



N°7 NOVEMBRE 2009

● Statistiques des transports

Bilan 2008

● RUBRIQUES THÉMATIQUES

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

● Dossier d'actualité

- La desserte Intra-Archipel
- L'organisation du transport maritime dans les DOM
- Liaison multimodale B-T / P-à-P
- Transport de matières dangereuses



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

11

Transport et aménagement

12

Sécurité routière

13

Réglementation et métiers

16

DOSSIER D'ACTUALITÉ TRANSPORT

La desserte Intra-Archipel

18

L'organisation du transport maritime
dans les départements d'Outre-Mer

18

Liaison multimodale
Basse-Terre / Pointe-à-Pitre

19

Transport de matières dangereuses

19



Daniel NICOLAS



Claude COROSINE

EDITORIAL

Editorial

Le bilan définitif des transports de marchandises et de voyageurs par modes terrestre, maritime et aérien pour l'année 2008 vous est présenté dans ce septième numéro du Journal de l'Observatoire Régional des Transports.

Le volet Sécurité Routière traite du Document Général d'Orientations (D.G.O.), traduisant la vision de la politique de sécurité routière à mener en Guadeloupe entre 2008 et 2012.

Enfin, le dossier d'actualité de cette édition présente notamment deux études de transport intermodal et multimodal pilotées en partenariat par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et la Direction Départementale de l'Équipement (DDE).

Il s'agit de l'étude de l'alternative maritime sur la liaison Basse-Terre <-> Pointe-à-Pitre et de l'étude de la desserte des Îles du Sud (Désirade, Marie-Galante, Les Saintes).

Toutes deux s'inscrivent dans des objectifs clairs de développement durable et constituent des déclinaisons locales des politiques publiques portées par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM).

Vous en souhaitant bonne lecture.

Le Directeur Départemental
de l'Équipement
Daniel NICOLAS

Le Directeur Régional
de l'ADEME
Claude COROSINE

TRANSPORT DE MARCHANDISES

T E R R E S T R E

INSCRIPTION AU REGISTRE DES TRANSPORTEURS DE LA DDE AU 31 DÉCEMBRE 2008

En 2008, le nombre de transporteurs inscrits au registre de la DDE continue de progresser (+ 2 %).

Un certain nombre de transporteurs n'ayant pas respecté les conditions réglementaires ont été radiés suite à la réunion du Comité Régional de Sanction Administrative.

Nombre d'entreprises inscrites au 31/12/08	643
Solde Inscriptions Radiations durant l'année 2008	15
Inscriptions durant l'année 2008	72
Radiations durant l'année 2008	57

(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)

	2008	2007
Pesées réalisées	332	236
Dont pesées en surcharges	43 %	47 %
Dont pesées en surcharge de plus de 20 %	17 %	26 %

(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)

OPÉRATIONS DE PESÉES RÉALISÉES PAR LA DDE AU 31 DÉCEMBRE 2008

Durant l'année 2008, la DDE a intensifié ses contrôles : 332 véhicules ont été pesés, soit 41 % de plus qu'en 2007.

Le nombre de véhicules en surcharge a baissé : 112 en 2008 contre 144 en 2007.

BILAN DES CONTRÔLES AU 31 DÉCEMBRE 2008

En 2008, proportionnellement au nombre de contrôles, le nombre de transporteurs en infraction est en hausse (+ 6 %) par rapport à 2007.

	2007	2008
Nbre de véhicules contrôlés sur Routes	566	533
Nbre de Contrôle en Entreprises	9	4
Infractions constatées	292	245
Dont infractions de 5^{ème} classe	21	Non disponible

(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 2008

Au PAG, le trafic de transbordement devient plus élevé que l'exportation. Bien que l'activité du PAG soit en augmentation en 2008 (+ 139 413 tonnes net de marchandises de plus), sa croissance subit un fort ralentissement par rapport à 2007 (+ 4 % seulement au lieu de + 10 % en 2007).

	2008	ÉVOLUTION 2007-2008
Nombre de mouvements de navires	2 734	+ 1 %
Tonnage net de marchandises	3 326 882	+ 4 %
Nombre d'EYP pleins	118 050	+ 6 %

(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)

LA DÉPENDANCE À L'IMPORTATION DANS UNE ÉCONOMIE RÉSIDENTIELLE

FLUX PAG	ENTRÉES 2008		SORTIES 2008	
	Quantité	Évolution	Quantité	Évolution
Tonnage net marchandises	2 657 494	+ 7 %	669 388	- 6 %
Nombre d'EYP pleins	85 510	+ 2 %	32 540	+ 16 %
Nombre d'EYP vides	207	- 46 %	52 472	- 7 %

(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)

En 2008, on constate que l'importation continue de progresser (+ 7 %), soit 184 294 tonnes de marchandises en plus. Cette augmentation est due notamment à la reprise du trafic de sable d'extraction marine. L'exportation par contre connaît une forte diminution par rapport à l'année 2007. Cette baisse résulte de l'arrêt de l'exportation d'hydrocarbure en Guyane, soit 44 881 tonnes en moins.

LIEN MÉTROPOLE ET LIENS INTRA-CARIBÉENS

Le trafic avec les îles de la Caraïbe, dont la Martinique et les îles du Nord, représente 41 % du trafic global du PAG. Les marchandises provenant de ce trafic sont essentiellement des agrégats et des hydrocarbures.



(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)

TRANSPORT DE MARCHANDISES

A E R I E N

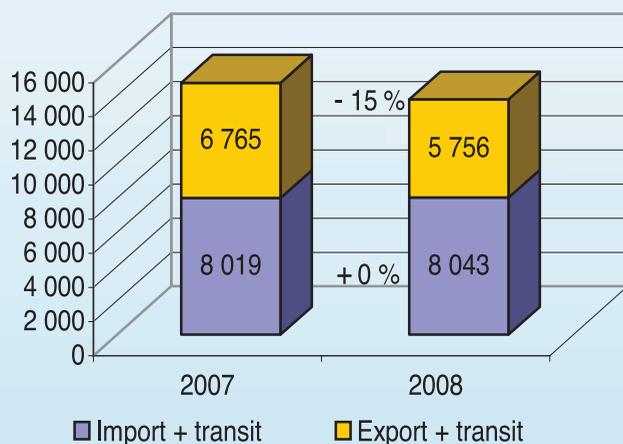
L'ACTIVITÉ GLOBALE DE LA PLATE-FORME DU RAIZET

Une vraie reprise du trafic commercial est toujours attendue. Le trafic fret est en baisse (- 985 tonnes de marchandises transportées).

	2008	ÉVOLUT° 2007-2008
Tonnage Atterri	799 178	+ 6 %
fret aérien	13 799	- 7 %

(Source : CCI PAP)

Frêt aérien (Tonnes)



(Source : CCI PAP)

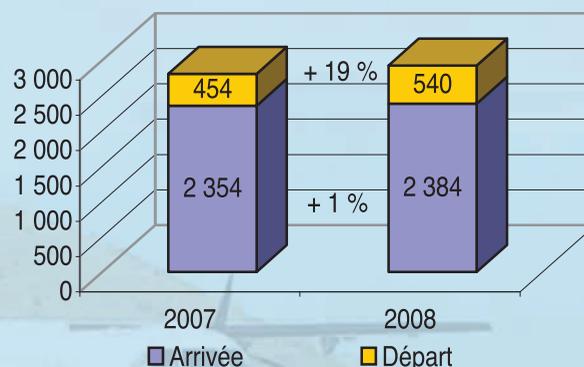
LE DIFFERENTIEL EXPORT/IMPORT

« L'import + transit » est stable. En revanche on observe une diminution de « l'export + transit » de plus d'un millier de tonnes (-15 %). Cet écart résulte d'une forte baisse de l'exportation de melons.

LE COURRIER

Au cours de l'année, la quantité de "courrier arrivée" par avion s'est relativement stabilisée (+ 1 %) par rapport à 2007, tandis que le "courrier départ" est en hausse (+ 19 %), soit 86 tonnes de courriers en plus.

Courrier postal (Tonnes)



(Source : CCI PAP)

TRANSPORT DE PERSONNES

T E R R E S T R E

INSCRIPTION AU REGISTRE DES TRANSPORTEURS DE LA DDE AU 31 DÉCEMBRE 2008

L'augmentation du nombre de radiation (+ 210 %) a généré une importante diminution du nombre d'entreprises inscrites au registre des transports de voyageurs (- 26 %). Ces nombreuses radiations résultent du non-respect de la condition de capacité financière et de cessation d'activité.

Nombre d'entreprises inscrites au 31/12/08	422
Solde inscriptions moins radiations durant l'année 2008	-107
Inscriptions durant l'année 2008	48
Radiations durant l'année 2008	155

(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)

	2008	2007
Contrôles réalisés sur routes	421	470
Contrôles réalisés en Entreprises	2	3
Infractions constatées	193	237
Dont Infractions 5^{ème} classe	60	Non disponible

(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)

BILAN DES CONTRÔLES AU 31 DÉCEMBRE 2008

Au cours de l'année 2008, proportionnellement au nombre de contrôles, le nombre d'infractions a diminué de 5 % par rapport à l'année précédente. Cependant le taux de véhicules en infraction est encore trop élevé (45 %).

TRANSPORT DE PERSONNES

MARITIME

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

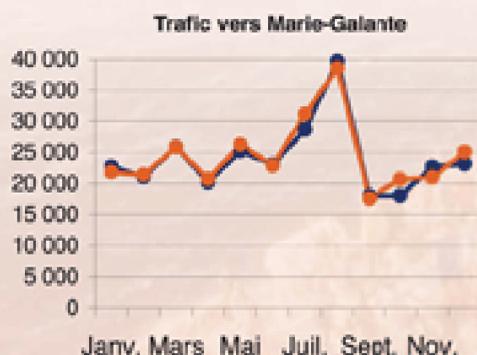
NOMBRE DE PASSAGERS ENTRÉES / SORTIES	2008	ÉVOLUTION 2007-2008
Trafic intra-archipel	608 394	+ 1 %
Avec Marie-Galante	580 932	+ 3 %
Avec les Saintes	27 462	- 32 %

(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)

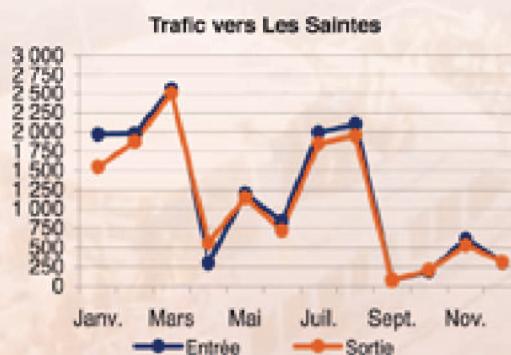
En 2008, au départ du PAG :

- Le nombre de passagers pour la destination Marie-Galante s'est relativement stabilisé (seulement 1% de plus) ;
- Au contraire pour la destination Les Saintes, il n'a cessé de diminuer (plus de 13 000 passagers en moins).

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



(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)

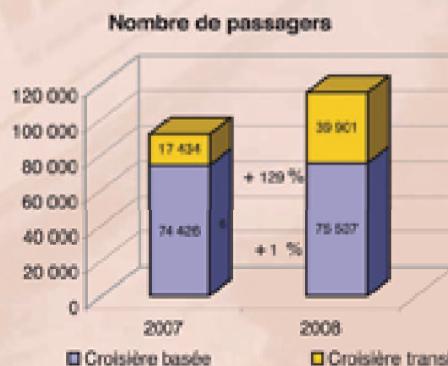


(Source : Port Autonome de la Guadeloupe)

L'IMPACT DE LA CROISIÈRE

L'année 2008 se termine avec une hausse conséquente du nombre de croisiéristes (soit + 26 %). Cette croissance résulte, pour l'essentiel, des escales de nouveaux navires au PAG.

La progression de la "Croisière + Transit", amorcée en 2007, continue en 2008 (+ 129 %). Au contraire, la "Croisière basée" se stabilise (+ 1 %).



(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

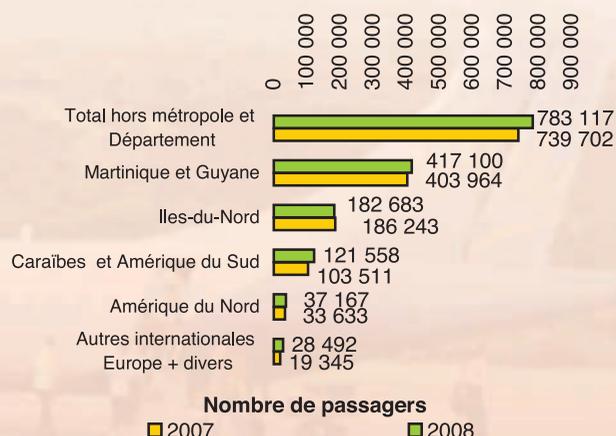
La barre des 2 millions de passagers est franchie, cependant le trafic de passagers a augmenté seulement de 3 %, soit 59 130 passagers de plus. La destination Métropole, qui équivalait à quasiment les deux tiers du trafic de passagers en 2007, représente seulement un peu plus de la moitié en 2008.

Nombre de passagers (dont transit)	2008	ÉVOLUTION 2007-2008
Nombre total de passagers	2 020 042	+ 3 %
Dont le flux avec la métropole	1 127 993	+ 1 %

(Source : CCI PAP)

LES AUTRES LIAISONS EXTÉRIEURES ET L'INSERTION RÉGIONALE

En 2008, l'international représente 10% du trafic total de l'aéroport du Raizet. Concernant les destinations Saint-Martin et Saint-Barthélemy, on peut observer une baisse respectivement de 2 % et 9 % du nombre de voyageurs.



(Source : CCI PAP / Conseil Général)

TRAFIC INTRA-ARCHIPEL

Au cours de l'année 2008, on note une hausse du transport public aérien vers Les Saintes (+ 70%) et aussi vers Marie-Galante (+ 60 %), par rapport à 2007.

NOMBRE DE PASSAGERS	2008	2007
Marie-Galante	11 375	7 096
Les Saintes	2 605	1 534
Désirade	2 311	2 510

(Source : Conseil Général)

TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT

L'IMPACT ENERGETIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DE LA CLIMATISATION AUTOMOBILE, CONSEILS D'UTILISATION

La climatisation est aujourd'hui un bien d'équipement que l'on trouve sur la plupart des voitures vendues en Guadeloupe. Malheureusement, cet élément de confort a un impact majeur sur la consommation d'énergie du véhicule et sur le réchauffement climatique. Eviter de la faire fonctionner permet un gain énergétique moyen de 20% en ville. En outre, la climatisation automobile intervient à double titre dans le phénomène de réchauffement climatique, par ses émissions de dioxyde de carbone liées à la combustion mais également par les émissions de gaz fluorés.

L'effet de serre est un phénomène naturel qui permet d'avoir sur Terre une température permettant d'y vivre. Il est dû à la présence de certains gaz dits "à effet de serre" dans l'atmosphère, dont les quantités sont augmentées par les activités humaines, ce qui perturbe très gravement le climat de la planète.

La climatisation intervient à double titre dans les émissions de gaz à effet de serre :

- Quand elle fonctionne, elle provoque une surconsommation de carburant et donc des émissions de CO₂ accrues (entre 10 et 20% de CO₂ émis en plus par an pour un véhicule circulant en Guadeloupe)
- Qu'elle fonctionne ou pas, elle rejette une partie du fluide frigorigène présent dans le circuit de climatisation (fuites, maintenance, entretien, accident, non-récupération du fluide en fin de vie du véhicule...). Ce fluide est un gaz à fort potentiel d'effet de serre, 1 300 fois plus puissant que le CO₂. Ces rejets ont essentiellement lieu en fin de vie du véhicule ou lors des opérations de maintenance, si elles ne sont pas faites correctement

Comment diminuer votre consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre liées à la climatisation ?

La meilleure des solutions est de s'en passer. Mais, la climatisation, en voiture, c'est plus de confort et plus de sécurité : la vigilance du conducteur est meilleure quand il a moins chaud. Par conséquent, en cas d'utilisation, il faut adopter quelques gestes simples.

Conseils d'entretien :

- Changer régulièrement suivant les préconisations du constructeur (se référer au carnet d'entretien du véhicule) les filtres à air et le cas échéant à pollen - en général changement préconisé tous les ans
- L'entretien systématique de la boucle de climatisation n'est pas recommandé par tous les constructeurs automobiles (voir votre carnet d'entretien du véhicule). Par ailleurs, la multiplication des interventions peut entraîner des rejets dans l'atmosphère de fluide frigorigène et même parfois dégrader le taux de fuite de

TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT

la boucle si le travail n'est pas effectué avec un soin tout particulier. Ainsi, tant que la climatisation produit de l'air froid, il est inutile de la faire réviser, ni de la faire recharger en fluide frigorigène. En effet, il a été mesuré, sur dix véhicules différents, qu'une boucle de climatisation ayant perdu 40 %, voire même 50 % de sa charge en réfrigérant, continue à produire normalement de l'air froid, sans engendrer une surconsommation supplémentaire de carburant. En cas de fuite importante de fluide frigorigène, la climatisation ne produira plus assez de froid, un contrôle du système est alors nécessaire pour notamment repérer la fuite et la réparer, avant de le recharger en fluide frigorigène

- Lorsque le véhicule est en fin de vie, faire récupérer par un professionnel le fluide frigorigène restant dans la boucle de climatisation.

Conseils d'utilisation

- Choisir un véhicule de couleur claire, de préférence blanc qui réfléchit la lumière
- Stationner à l'ombre quand c'est possible, permet de limiter les apports solaires à l'intérieur du véhicule et donc permet de réduire le besoin en climatisation pour rafraîchir l'habitacle

- Ouvrir les fenêtres, avant d'enclencher le système de climatisation, pour évacuer le maximum de chaleur et ensuite les refermer dès qu'on le met en fonctionnement
- Avec les climatisations automatiques, régler la température de consigne 4 à 5°C en dessous de la température extérieure est le plus souvent bien suffisant. Un tel réglage permet d'une part de limiter le fonctionnement de la climatisation et donc la surconsommation de carburant et d'autre part d'éviter de prendre un "coup de froid" à cause d'une différence de température trop importante entre l'intérieur et l'extérieur du véhicule.
- Tant qu'il ne fait pas trop chaud, éteindre la climatisation et désactiver le mode automatique pour les climatisations automatiques, sinon elle fonctionne en continu dès que la température de l'habitacle dépasse la température de consigne
- Ne pas orienter les aérateurs directement vers la tête pour éviter les maux de gorge.
- Utiliser par temps très chaud la commande "recyclage", pour récupérer l'air frais de l'habitacle et réduire ainsi l'énergie consommée par le système.

(Source : ADEME / Jérôme DANCOISNE et Laurent GAGNEPAIN)

Vous voulez agir en toute connaissance de cause ?

L'ADEME propose aux entreprises et aux collectivités un ensemble de services pour la réalisation d'études techniques et économiques dans le domaine des transports. Elle dispose d'aides financières qui permettent la réalisation d'opérations visant à l'écomobilité des personnes et des marchandises (covoiturage, plan de déplacements en entreprise, politique piéton).

TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT

LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL

Le Schéma d'Aménagement Régional est actuellement en révision, sous la responsabilité du Conseil Régional.

Ce document d'orientation incontournable, est l'occasion d'affirmer et de prendre en compte les grands principes de développement et d'aménagement durables des territoires ; notamment, en ce qui

concerne les transports :

- Développement durable
- Continuité territoriale
- Sécurité des déplacements
- Accessibilité

LE LIEN ENTRE LES TRANSPORTS ET L'AMÉNAGEMENT

Dans des logiques claires d'aménagement et de développement durables, le SAR se doit de viser à maîtriser les extensions urbaines et combattre le mitage afin de rationaliser les déplacements.

A ce titre, toutes les centralités urbaines (pôles d'attractivité), le positionnement des grands équipements et la bonne répartition des fonctions sur le territoire doivent être traitées avec précaution.

La sécurité des déplacements s'en trouvera par ailleurs améliorée, grâce à la suppression de conflits d'usages.

Par ailleurs, il est essentiel de positionner les lieux d'inter-modalité pour répondre au mieux aux besoins des usagers.

Afin d'intégrer tous les projets routiers prévus dans un schéma global, il est souhaitable d'élaborer un Schéma Régional d'Infrastructures de Transports (SRIT).

LES MODES ALTERNATIFS AU MODE ROUTIER

L'avant-projet du SAR propose de développer fortement les liaisons maritimes sur l'archipel (vers ou entre les dépendances, mais aussi par cabotage sur la Guadeloupe « continentale »), ce qui est en accord complet avec les engagements du Grenelle de l'environnement.

Cette volonté forte ne pourra se concrétiser qu'en assurant la disponibilité des infrastructures portuaires (en quantité et

qualité) et des superstructures et équipements associés, ainsi que l'inter-modalité aux atterrages (tout passager ou marchandise transporté a besoin de pré et post acheminement pour accomplir son déplacement complet) ; de vrais nœuds devront donc être développés dans les systèmes de transport.

(Source : DDE Guadeloupe)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CUMUL AU 31 DÉCEMBRE 2008

	ZONE GENDARMERIE	ZONE ZONE POLICE	DÉPARTEMENT
ACCIDENTS	226	529	755
TUÉS	37	15	52
BLESSÉS HOSPITALISÉS	223	122	345
BLESSÉS LÉGERS	117	625	742
VICTIMES	377	762	1 139

(Source : CDSR / DDE Guadeloupe)

En 2008, par rapport à l'année 2007, le nombre de tués en zone départementale a baissé de 29 % : diminution due essentiellement à celle de la zone inter-urbaine.

RESEAU ROUTIER NATIONAL ET DEPARTEMENTAL

En 2008, "Routes de Guadeloupe" entretenait :

- 416 km de Routes Nationales
- 619 km de Routes Départementales.

(Source : Routes de Guadeloupe)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS (D.G.O.) : LA FEUILLE DE ROUTE POUR LA LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN GUADELOUPE POUR LES ANNEES 2008 - 2012

Un D.G.O. a pour objectif de fixer les enjeux et les orientations d'actions de la politique de sécurité routière dans un département. La circulaire du 30 janvier 2003, qui institue l'établissement de ce document précise sa nature : «Le DGO est un outil de programmation et de mobilisation de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière du département et en particulier des responsables politiques qu'il appartient d'informer et de sensibiliser ».

En Guadeloupe, le D.G.O définit pour une période allant de 2008 à 2012 la politique de sécurité routière dans notre département, tout en se conformant aux objectifs nationaux fixés pour 2012 qui sont les suivants :

- Réduire le nombre annuel de tués à moins de 3000 ;
- Diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool ;
- Diviser par trois le nombre de jeunes tués ;
- Diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation d'un deux-roues.

Tout en tenant compte du cadrage national, le D.G.O. se base sur les spécificités de l'accidentologie en Guadeloupe. En effet, l'élaboration de ce document, est basé sur une étude d'enjeux réalisée sur les 5 années passées par l'observatoire départemental de sécurité routière de la DDE qui fait apparaître quelques spécificités.

La Guadeloupe se caractérise par un nombre d'accidents et de blessés par habitants supérieur à celui enregistré en Métropole.

Les accidents se produisent davantage en zone urbaine, en revanche en zone plus rurale les accidents se révèlent plus graves. Les accidents se concentrent sur les routes nationales qui reçoivent par ailleurs plus de trafic que les autres voies (départementales et communales).

Le nombre d'accidents le samedi et le dimanche est légèrement supérieur à celui enregistré les jours ouvrés. Les jours ouvrables se caractérisent par un nombre plus important d'accidents, en fin de matinée et le soir entre 16h et 20h, cette hausse correspond aux pics de circulation liés au trajet domicile-travail.

La répartition par mode de transport des tués sur nos routes fait apparaître une surmortalité des deux-roues par rapport à la métropole. Les usagers vulnérables (piétons et deux-roues) représentent ainsi plus 63% des tués en Guadeloupe contre 42% en Métropole, taux déjà très élevé au regard de leur faible présence sur la voie publique. Mais au-delà de ces statistiques globales, on observe que les piétons décédés sur les routes de Guadeloupe sont plutôt des personnes âgées (moyenne 52 ans), tandis que les jeunes se tuent sur des 2 roues motorisées.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les hommes paient un lourd tribut à la route : 90% des tués sur les routes du département en 2008.

Les causes des accidents relèvent en majorité du comportement de l'utilisateur de la route. En Guadeloupe, l'acte élémentaire de la part de l'utilisateur d'attacher sa ceinture de sécurité ou de porter le casque n'est pas toujours adopté.

La vitesse demeure un facteur accidentogène : en 2008, 4 accidents mortels dus à la vitesse ont entraîné la mort de 4 jeunes entre 18 et 25 ans. L'alcool et les stupéfiants sont également impliqués dans un tiers des accidents mortels.

Les obstacles en bord de route constituent également un sujet de préoccupation car de nombreuses victimes sont rentrées en collision en sortie de route.

Dans notre département, la lutte contre l'insécurité routière requiert une vision large, déclinée par des actions cohérentes et ciblées qui doivent être portées par tous les acteurs responsables.

Sous l'égide du directeur de cabinet du préfet, chef de projet sécurité routière, une concertation étroite et fructueuse a été engagée pour arrêter le DGO avec l'ensemble des partenaires afin de se donner les moyens d'une véritable politique pour faire reculer le nombre de victimes sur les routes. Services de l'État, collectivités territoriales, associations, tous se sont donc mobilisés au sein d'un comité de pilotage animé par la préfecture pour réfléchir aux

différentes actions de prévention, de formation, de communication et de répression susceptibles d'aboutir à des résultats tangibles et durables. Des chefs de file ont, par la suite, approfondi la réflexion sur différents points et formulé des propositions.

Sur la base de ce diagnostic et des propositions présentées par les différents chefs de file, il a été décidé de retenir plusieurs grandes orientations d'actions pour la période 2008-2012, regroupées dans les ensembles suivants :

- Les comportements à risques ;
- Les publics vulnérables ;
- Les aménagements et les équipements de sécurité ;

L'animation et la gouvernance de la politique de sécurité routière.

Le document ainsi constitué, avalisé par l'État, la Région, le Département et les Communes, a valeur d'engagement et de feuille de route pour l'ensemble des partenaires pour la période qui s'ouvre. Ses grandes orientations d'actions ont vocation à être déclinées et évaluées chaque année, dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

(Source : CDSR / DDE Guadeloupe)

RÉGLEMENTATION ET MÉTIERS

La capacité financière pour l'accès à la profession de transporteur public routier.

Les entreprises qui exercent la profession de transporteur public routier de personnes, de transporteur public routier de marchandises ou de loueur de véhicules avec conducteur destinés au transport de marchandises doivent être inscrites à un registre tenu par le préfet de région où

l'entreprise a son siège ou son principal établissement (décret n°85-891 du 16 août 1985 et décret n° 99-752 du 30 août 1999).

L'inscription au registre est notamment subordonnée à des conditions de capacité financière.

1 - Transport public routier de personnes

Transport public routier de personnes	
Véhicule de moins 9 places	Véhicule de plus de 9 places
L'entreprise doit disposer de capitaux propres ou de garanties d'un montant au moins égal à : 1 000€ par véhicule	L'entreprise doit disposer de capitaux propres ou de garanties d'un montant au moins égal à : 9 000€ pour le 1 ^{er} véhicule, 5 000€ pour chacun des véhicules suivants

Les véhicules pris en compte pour la détermination du montant de la capacité financière exigible sont tous les véhicules utilisés de façon habituelle par l'entreprise pour le transport public routier de personnes.

2 - Transport public routier de marchandises

Transport public routier de marchandises	
Véhicule de moins de 3,5 T PMA	Véhicule de plus à 3,5 T PMA
Métropole	
L'entreprise doit disposer de capitaux propres ou de garanties d'un montant au moins égal à : 900€ par véhicule	L'entreprise doit disposer de capitaux propres ou de garanties d'un montant au moins égal à : 9 000€ pour le véhicule, 5 000€ pour chacun des véhicules suivants
Outre-mer	
L'entreprise doit disposer de capitaux propres ou de garanties d'un montant au moins égal à : 600€ par véhicule	L'entreprise doit disposer de capitaux propres ou de garanties d'un montant au moins égal à : 6 000€ pour le 1 ^{er} véhicule, 3 000€ pour chacun des véhicules suivants

RÉGLEMENTATION ET MÉTIERS

Toutefois le montant des garanties accordées par les établissements financiers ou les sociétés d'assurances ne peut excéder la moitié du montant de la capacité financière exigible. Cela suppose que l'entreprise dispose de fonds personnels auxquels vient s'ajouter la garantie de la banque.

Les véhicules pris en compte pour la détermination du montant de capacité financière exigible sont ceux :

- possédés en pleine propriété
- faisant l'objet de contrats de crédit-bail, de location financière
- pris en location avec ou sans conducteur

Les véhicules donnés en location sans conducteur sont exclus.

En revanche, ceux donnés en location avec conducteur doivent être pris en compte pour le calcul de la capacité financière à la fois chez le loueur et chez le locataire si ce dernier est transporteur public.

La déclaration de la capacité financière à l'administration s'effectue :

- à la création de l'entreprise
- chaque année, dans les trois mois de la clôture de l'exercice comptable

NOTE : L'administration a l'obligation de vérifier à tout moment que les conditions qui ont permis l'inscription de l'entreprise sont toujours réunies.

INFORMATION

Pour obtenir l'imprimé de demande d'inscription au registre de transport de marchandises, vous avez la possibilité de télécharger le formulaire transport cerfa par internet à l'adresse suivante :

www2.equipement.gouv.fr/formulaires/form_domains.htm

Pour obtenir la liste des entreprises de transport inscrites à la DDE, vous avez la possibilité de saisir dans le moteur de recherche de votre choix :

“Liste des transporteurs préfecture 971,”

Puis cliquer sur “Portail internet Service de l'Etat en Guadeloupe transport”.

Et enfin cliquer sur “liste des entreprises marchandises”.

(Source : GCTT / DDE Guadeloupe)

DOSSIER D'ACTUALITÉ TRANSPORT

LA DESSERTE INTRA-ARCHIPEL

La continuité territoriale est un principe fort affiché à la fois par l'Europe, l'Etat français et la Région Guadeloupe.

Derrière cette notion forte de service public garantissant l'accessibilité aux populations de ces îles, l'aspect économique ne doit pas être oublié : il s'agit d'assurer un développement local des dépendances, qu'il s'agisse de tourisme ou d'activités de services à la population.

Ainsi, la DDE de la Guadeloupe, en partenariat avec l'ADEME, a souhaité étudier et partager avec l'ensemble des acteurs et partenaires, les conditions de desserte des dépendances de la Guadeloupe, tant en terme de transport maritime qu'aérien.

Une étude de transports a donc été lancée, ayant pour but de proposer une structuration de l'inter-modalité, d'obtenir un service de qualité pour les différents usagers et de favoriser le développement économique de ces territoires, dans une véritable logique de développement durable.

Cette étude s'organisera autour des trois phases suivantes :

- une amélioration de la connaissance de la mobilité des marchandises et des passagers sur les liaisons intra-archipel
- une analyse des perspectives d'évolution des flux et des besoins spécifiques non pris en compte aujourd'hui
- et l'élaboration de scénarii de desserte inter-modale

Initié en décembre dernier, ce projet s'inscrit totalement dans le cadre du protocole d'accord du 4 mars 2009 (engagement n°74), ainsi que dans celui des Assises de Développement des Iles du Sud.

Ses objectifs s'intègrent, en outre, complètement dans les priorités des lois Grenelle.

L'ORGANISATION DU TRANSPORT MARITIME DANS LES DÉPARTEMENTS D' OUTRE MER

L'organisation du transport maritime a toujours fait débat en Guadeloupe ; la loi « Démocratie de proximité » du 27 février 2002 excluait en effet les DOM des dispositions modificatives de la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (dite LOTI) relatives à l'organisation de la desserte des îles (articles 48-1 à 48-3 de la LOTI).

L'article 67 de la Loi n°2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement de l'outre-mer (dite LODEOM) rend maintenant ces articles de la LOTI applicables dans les DOM.

Ainsi, les transports maritimes réguliers publics

de personnes et de biens pour la desserte des îles sont organisés par le département et, dans les cas où l'île desservie appartient à une commune « continentale », par cette dernière.

La LODEOM étend également au cabotage côtier la capacité d'organisation prévue pour la desserte des îles dans les DOM (article 48-4 de la LOTI). La collectivité territoriale organisatrice est celle visée au paragraphe ci-dessus ou, lorsqu'un périmètre de transport urbain a été constitué en application de l'article 27 de la LOTI, l'autorité en charge de l'organisation des transports urbains.

DOSSIER D'ACTUALITÉ TRANSPORT

LIAISON MULTIMODALE BASSE-TERRE / POINTE-A-PITRE

Cette étude vise à évaluer la viabilité et le coût économique et environnemental comparé d'une alternative maritime à la route sur la liaison Basse-Terre ↔ Pointe-à-Pitre.

Elle est réalisée en partenariat entre la DDE et l'ADEME.

L'étude, lancée en septembre 2008, comporte trois phases :

- mieux connaître les flux de marchandises et de passagers

- évaluer les perspectives d'évolution des différents trafics
- analyser les différentes alternatives maritimes possibles

Cette étude répond notamment aux engagements Grenelle visant à favoriser le cabotage maritime ; ses ambitions en matière de développement durable touchent notamment la diminution des émissions polluantes et l'allègement du trafic routier (en particulier avec ses impacts en terme de sécurité routière dus à la diminution de la part des poids lourds).

TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

La connaissance des flux et des itinéraires de transport de marchandises fait partie des missions de la Direction Départementale de l'Équipement de la Guadeloupe.

Parmi ces marchandises, les matières dangereuses ont une importance particulière, en tant que génératrices de risques.

A la demande de la Préfecture la DDE assure le pilotage d'une étude visant à mieux connaître ces types de transports.

Les éléments de connaissance devront notamment permettre de définir les moyens de prévention, d'alerte et de secours à mettre en œuvre en cas d'accident mettant en jeu des matières dangereuses.

L'étude porte sur la Guadeloupe continentale et ses îles proches (Marie-Galante, Les Saintes et La Désirade) et concerne tout type de transports de matières dangereuses, tous modes confondus (routier, maritime, aérien et par canalisations).

Elle se déroulera en 3 phases :

- recueil de données
- analyse de vulnérabilité
- proposition d'améliorations

Avec pour objectifs de :

- établir une connaissance exhaustive des TMD
- analyser les questions de sécurité et de sûreté des différents modes de transport, en proposant une série d'indicateurs associés
- assurer une meilleure prise en compte de la prévention des risques
- faire figurer les risques TMD existants dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs
- assurer une meilleure gestion d'une crise grâce à une bonne connaissance des risques et des intervenants

Les résultats de l'étude sont attendus avant la fin de l'année 2009.

Si vous souhaitez, de par vos activités, contribuer à cette étude, vous pouvez contacter :

M. Fabrice DOUGLAS - Observatoire Régional des Transports - 0590 99 43 04.

(Source : DORT / DDE Guadeloupe)

Copublication DDE / ADEME

Responsable de la rédaction : DDE

Sources : Transport et environnement (ADEME) - Fret et passagers maritimes (PAG)
Fret et passagers aériens (CCI et Conseil Général)

Transports terrestres de marchandises et de voyageurs (DDE Guadeloupe),
Sécurité Routière (DDE Guadeloupe et Routes de Guadeloupe)

Tirage : 1 000 exemplaires • **Impression :** L'Imprimerie

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