



DEAL – ADEME Guadeloupe

Rapport final

Recensement des prérequis à la mise en place de navettes maritimes dans les deux Culs de Sac marins de la rivière Salée



10/07/2015

Informations qualité du document

Informations générales

Auteur	Jonathan GERALDES
Type de rapport	Rapport final
Titre du rapport	Recensement des prérequis à la mise en place de navettes maritimes dans les deux Culs de Sac marins de la rivière Salée
Date du rapport	Juillet 2015
Référence	SGU140011
Version	1

Destinataires

Envoyé à		
Nom	Entité	Envoyé le
Christian PONT	DEAL	10/07/2015
Jérôme DANCOISNE	ADEME	10/07/2015
Peio DOURISBOURE	DEAL	10/07/2015

Copie à		
Nom	Entité	Envoyé le

Historique des modifications

Version	Date	Rédigé par	Visé par
1	10/07/2015	Jonathan GERALDES Anne RODDE Aurélie EUGENE Jean-Marc MEROUANI	Fabrice DUCASSE Jean-Marc MEROUANI Aurélie EUGENE

Sommaire

Les acteurs et leur domaine de compétences.....	7
--	----------

Introduction.....	7
La propriété et la gestion du domaine public maritime.....	8
Les enjeux liés au Domaine Public Maritime.....	8
Quelle est la consistance du Domaine Public Maritime ?.....	8
Qui gère le domaine public maritime ?.....	9
Le rôle de l'Etat.....	9
Les principes généraux de la gestion du DPM.....	10
Les modalités de gestion du DPM.....	11
Les acteurs de la sécurité et de la police.....	13
L'État et le Préfet maritime.....	13
Les collectivités territoriales et les Grands Ports Maritime.....	14
La Direction des Affaires Maritimes et les Centres de Sécurité des Navires.....	14
Les acteurs du transport maritime urbain.....	14
Le cadre général.....	14
Le cas du transport urbain maritime urbain.....	15
Le contexte règlementaire, physique et institutionnel.....	16
Les ports dans la zone de projet.....	16
Le port de Sainte-Rose (bourg) (Sources CG 971).....	16
Le port de Port-Louis (Sources CG 971).....	28
Le port de Lauricisque.....	31
Le port de Petit Bourg.....	45
Le port de Petit Canal.....	54
Le port de Goyave.....	64
Accès à Jarry – Jarry Houelbourg.....	75
Accès à Jarry –Jarry Sud.....	77
Les traversées étudiées.....	79
Les contraintes générales de navigation pour les navettes.....	81
Vitesse de navigation.....	81
Catégorie de Navigation.....	81
Équipages nécessaires.....	82
Balisage des accès.....	82
Les contraintes d'agitation.....	83
Les contraintes de vent.....	85
Les tirants d'air.....	86
Tirant d'eau et largeur de chenal à respecter.....	89
Les chenaux artificiels et naturels.....	91
Les contraintes de tirants d'eau dans la zone de Jarry.....	107
Présentation des traversées.....	109
Traversée Sainte Rose – Rivière Salée : Scénario par le GCSM.....	109
Traversée Sainte Rose – Rivière Salée : Scénario par le large.....	111
Traversée Lamentin – Rivière Salée.....	112
Traversée Baie Mahault – Rivière Salée.....	116
Traversée Port Louis – Rivière Salée.....	119
Traversée Petit Canal – Rivière Salée.....	121
Traversée Petit Bourg – Jarry Sud.....	124
Traversée Petit Bourg – GPMG v1.....	126
Traversée Petit Bourg – GPMG v2.....	128
Traversée Goyave – GPMG.....	130

Traversée Le Gosier – GPMG.....	132
Traversée Sainte Anne – GPMG.....	133
Synthèses des contraintes de navigation.....	135
Grand Cul de Sac Marin.....	135
Rivière salée.....	136
Petit Cul de Sac Marin.....	136
Navires existants.....	137
Dans le grand cul de sac marin.....	137
En Guadeloupe.....	139
Choix des navires de projet.....	140
GCSM Sainte Rose / Lamentin / Baie Mahault :	140
GCSM Port Louis / Petit Canal.....	140
PCSM Petit Bourg par la pointe à Bacchus- Goyave.....	140
PCSM Petit Bourg en direction du chenal du GPMG.....	140
PCSM Sainte Anne, Le Gosier.....	140
Synthèses des investissements portuaires.....	141
Synthèses des investissements portuaires.....	141
Le contexte environnemental.....	142
Les dispositifs de protection.....	142
Les périmètres de gestion concertée ou d'intérêt écologique.....	142
Autres zones d'intérêt écologique.....	145
Dispositions réglementaires, prescriptions et préconisations s'appliquant au projet.....	145
Synthèse des enjeux environnementaux.....	146
Dans le Grand Cul-de-Sac Marin.....	146
Dans le Petit Cul-de-Sac Marin.....	147
L'analyse des potentiels et l'évaluation socio-économique.....	150
Analyse des potentiels.....	150
La méthodologie.....	150
La situation de référence.....	150
Calage de la modélisation sur les navettes existantes.....	154
Les potentiels de voyageurs à l'horizon 2020.....	155
Évaluation socio-économique.....	160
La méthodologie.....	160
La mise en œuvre du bilan.....	161
Les indicateurs synthétiques.....	168
Le bilan pour la collectivité.....	169
Le bilan par acteur.....	170
Le bilan par axe de déplacement.....	171
Les coûts d'exploitation – test de sensibilité.....	172
Les potentiels d'optimisation du bilan pour la collectivité.....	174
Impact environnemental.....	177
Bilan Carbone.....	177
Consommation énergétique.....	178
Synthèse.....	180
Synthèse des résultats.....	181
L'analyse des impacts environnementaux.....	182

Hypothèses de projet.....	182
Itinéraires.....	182
Navires de projet.....	182
Aménagements portuaires.....	182
En phase travaux, des impacts liés principalement à l'aménagement des zones d'escale.....	183
Typologie des impacts.....	183
Analyse qualitative des impacts en phase travaux du projet.....	184
En phase exploitation, des impacts liés à la navigation.....	185
Typologie des impacts.....	185
Analyse qualitative des impacts en phase travaux du projet.....	185
Les procédures réglementaires environnementales.....	187
Procédure « Loi sur l'Eau ».....	187
Étude d'impact.....	188
Autorisation de défrichement.....	189
Occupation du Domaine Public Maritime.....	189
Définitions.....	189
Dans le cas où les aménagements à créer seraient situés dans le DPM naturel.....	190
Enquête publique.....	191
Analyse de la compatibilité avec les servitudes d'utilité publique.....	191
Réglementation.....	191
Application au projet.....	192
Le schéma d'actions.....	194
Introduction.....	194
L'organisation du projet.....	195
La définition d'un schéma de services.....	195
La définition des investissements à réaliser.....	195
La gouvernance du projet et son financement.....	196
Les procédures techniques, autorisation & certification.....	197
Les embarcadères et pontons.....	197
Les navires à passagers.....	197
Les procédures environnementales.....	198
Les principes généraux de la gestion du DPM.....	198

Liste des figures

Figure 1 : Port de Sainte-Rose (Bourg) : vue aérienne du port (BD ORTHO IGN – 2011).....	16
Figure 2 : Port de Port-Louis (Pointe-Guérîte) : Vue aérienne du port (BD ORTHO IGN - 2011).....	28
Figure 3 : Port de Pointe-à-Pitre (Lauricisque) : vue aérienne du port (BD ORTHO IGN – 2011).....	31
Figure 4 : Port de Petit-Bourg (Bourg) : Vue aérienne du port (BD ORTHO IGN - 2011).....	45
Figure 5 : Port de Petit-Canal (La Darse) : vue aérienne du port (BD ORTHO IGN – 2011).....	54
Figure 6 : Port de Goyave (Bourg) : Vue aérienne du port (BD ORTHO IGN - 2011).....	64
Figure 7 : emplacement de la zone projet de Jarry Houelbourg.....	75
Figure 8 : zoom sur l'emplacement de la zone projet de Jarry Houelbourg.....	76
Figure 9 : emplacement de la zone projet de Jarry Sud.....	77
Figure 10 : zoom sur l'emplacement de la zone projet de Jarry Sud.....	78
Figure 11 : les traversées étudiées.....	80
Figure 12 : Points de repères au large du PCSM :.....	83
Figure 13 : Rose des vagues pour les 10 points repérés ci-dessus (états de mer globaux):.....	84
Figure 14 : Exemples de propagation des vagues pour des états de mers globaux.....	85
Figure 15 : rose des vents du point de repère 5.....	85
Figure 16 : Extrait de la coupe longitudinale du pont de la Gabarre.....	86
Figure 17 : Extrait de la coupe longitudinale de la passerelle de la Gabarre.....	87
Figure 18 : Extrait de la coupe longitudinale du pont de l'Alliance.....	88
Figure 19 : Extrait de la carte du SHOM du PCSM.....	91
Figure 20 : Extrait de la carte du SHOM à Goyave.....	92
Figure 21 : Extrait de la carte du SHOM à Petit-Bourg.....	93
Figure 22 : Extrait de la carte du SHOM au niveau de la Pointe à Bacchus, Petit-Bourg.....	94
Figure 23 : Traversée de la passe à Colas.....	95
Figure 24 : Profondeurs de la traversée Port-Louis -> Rivière salée.....	96
Figure 25 : Extrait de la carte du SHOM à Port-Louis.....	97
Figure 26 : Extrait de la carte marine (SHOM) à Sainte-Rose.....	98
Figure 27 : Itinéraires et profondeurs pour la traversée Sainte-Rose ⇔ Rivière Salée.....	99
Figure 28 : Extrait de la carte bathymétrie disponible (source EGIS/GPMG).....	100
Figure 29 : Extrait de la bathymétrie, zone GCSM / Nord - Tirant d'eau – 2m.....	100
Figure 30 : Extrait de la bathymétrie, zone Pointe à Pitre / Sud - Tirant d'eau – 2m.....	101
Figure 31 : Extrait de la coupe longitudinale du pont de la Gabarre.....	102
Figure 32 : Extrait de la carte du SHOM au niveau du pont de la Gabarre.....	103
Figure 33 : Extrait de la coupe longitudinale de la passerelle de la Gabarre.....	104
Figure 34 : Extrait de la coupe longitudinale du pont de l'Alliance.....	105
Figure 35 : Extrait de la carte du SHOM, Jarry Sud.....	107
Figure 36 : Extrait de la carte du SHOM, Jarry Houelbourg.....	108
Figure 37 : Extrait de la carte des traversées étudiées, zoom sur Sainte-Rose / Rivière Salée.....	109
Figure 38 : Profil de la traversée Sainte-Rose / Rivière Salée par le GCSM.....	109

Figure 39 : Extrait de la carte des traversées étudiées, zoom sur Sainte-Rose / Rivière Salée.....	111
Figure 40 : Profil de la traversée Sainte-Rose – Rivière Salée par le large.....	111
Figure 41 : Extrait de la carte des traversées étudiées, zoom sur Lamentin / Rivière Salée.....	113
Figure 42 : Profil de la traversée Lamentin / Rivière Salée.....	113
Figure 43 : Extrait de la carte SHOM – Visualisation de la bathymétrie, Lamentin.....	114
Figure 44 : Extrait de la carte des traversées étudiées, zoom sur Baie-Mahault / Rivière Salée.....	116
Figure 45 : Profil de la traversée Baie-Mahault / Rivière Salée.....	116
Figure 46 : Extrait de la carte SHOM – Visualisation de la bathymétrie, Baie-Mahault.....	117
Figure 47 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Port Louis / Rivière Salée.....	119
Figure 48 : Profil de la traversée Port Louis / Rivière Salée.....	120
Figure 49 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Petit Canal / Rivière Salée.....	121
Figure 50 : Profil de la traversée Petit Canal / Rivière Salée.....	122
Figure 51 : Extrait de la carte SHOM – Visualisation de la bathymétrie, Petit-Canal.....	122
Figure 52 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Petit Bourg / Jarry Sud.....	124
Figure 53 : Profil de la traversée Petit Bourg / Jarry Sud.....	124
Figure 54 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Petit Bourg / GPMG.....	126
Figure 55 : Profil de la traversée Petit Bourg / GPMG.....	126
Figure 56 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Petit Bourg / Jarry Sud.....	128
Figure 57 : Profil de la traversée Petit Bourg / Jarry Sud.....	128
Figure 58 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Goyave / GPMG.....	130
Figure 59 : Profil de la traversée Goyave / GPMG.....	130
Figure 60 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Le Gosier - GPMG.....	132
Figure 61 : Profil de la traversée Le Gosier - GPMG.....	132
Figure 62 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Sainte Anne - GPMG.....	133
Figure 63 : Profil de la traversée Sainte Anne - GPMG.....	134
Figure 64 : Milieux naturels protégés ou remarquables du GCSM.....	143
Figure 65 : Milieux naturels protégés ou remarquables du PCSM.....	144
Figure 66 : Synthèse des enjeux environnementaux dans le GCSM.....	148
Figure 67 : Synthèse des enjeux environnementaux dans le PCSM.....	149
Figure 68 : Les projets routiers modélisés en situation de référence.....	153
Figure 69 : le schéma d'exploitation des navettes.....	165
Figure 70 : efficacité énergétique globale des modes de transport à l'échelle régionale.....	179
Figure 71 : Schéma de repérage de la canalisation de la SARA au niveau de Jarry (source : DEAL Guadeloupe, 2014).....	192

Les acteurs et leur domaine de compétences

Introduction

Il s'agit ici de :

- identifier les différents acteurs concernés par la mise en place d'un service maritime de transport de passager,
- préciser et délimiter leurs périmètres respectifs de compétence et de responsabilité.

Autrement dit, il s'agira de répondre à la question « Qui fait quoi ? ».

On distinguera les acteurs :

- Concernés par la propriété et la gestion du Domaine Public Maritime
- Intervenant dans le domaine de la sécurité et de la police.

Il convient de préciser ici que l'ensemble de la zone d'étude relève bien de la problématique du domaine maritime.

En effet, malgré sa dénomination de « Rivière salée », ce détroit, est un bras de mer qui sépare la Basse-Terre de la Grande-Terre. Il ne relève en aucun cas du domaine fluvial qui renvoie lui à des acteurs et modes de gestion différents de ceux du domaine maritime ou fluviomaritime.

La propriété et la gestion du domaine public maritime

Les enjeux liés au Domaine Public Maritime

Le domaine public maritime (DPM) dont la notion juridique remonte à Colbert, est constitué pour l'essentiel du rivage de la mer et du sol et du sous-sol de la mer jusqu'à la limite des eaux territoriales.

Ce vaste domaine, le plus vaste des domaines publics, est un espace sensible et convoité. Espace sensible, il subit l'empreinte des activités humaines; espace convoité, il a longtemps été une ressource d'espace parfois approprié pour des usages personnels. Sa conservation implique de concilier pour les générations futures ses différentes vocations, d'autant qu'il constitue, une destination touristique de premier plan.

Dans tous les cas, les implantations (ouvrages, installations, constructions...) sur le domaine public maritime doivent être autorisées préalablement et le domaine public maritime naturel n'est pas destiné à recevoir des implantations permanentes, notamment sur les espaces destinés aux activités balnéaires. Seules certaines activités peuvent être accueillies sur les espaces maritimes de ce domaine quand elles répondent à une utilité publique ou, par exemple, nécessitent la proximité immédiate de l'eau.

Ce faisant, parmi les usages du domaine public maritime entre lesquels la puissance publique est amenée à arbitrer, on peut citer :

- les activités balnéaires sur les plages,
- l'accueil de cultures marines sur les espaces propices à ces activités,
- l'implantation d'ouvrages portuaires ou de sécurité maritime,
- enfin, sa préservation en qualité d'espace naturel.

Garantir l'accès au public du littoral, par nature inaliénable et imprescriptible, et assurer sa conservation sont des enjeux majeurs de la France du 21^{ème} siècle.

Quelle est la consistance du Domaine Public Maritime ?

On distingue le domaine public maritime (DPM) artificiel (article L.2111-6 du CGPPP) et le DPM naturel.

Le DPM artificiel est composé des équipements et installations portuaires, ainsi que des ouvrages et installations relatifs à la sécurité et la facilité de la navigation maritime.

Le DPM naturel est constitué :

- du sol et du sous-sol de la mer, compris entre la limite haute du rivage, c'est-à-dire celles des plus hautes mers en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles, et la limite, côté large, de la mer territoriale,
- des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer,
- des lais (parcelles dont la mer s'est définitivement retirée) et relais (dépôts alluvionnaires) de la mer,
- des parties non aliénées de la zone dite de cinquante pas géométriques dans les départements d'outre-mer, depuis la loi du 3 janvier 1986 dite « loi littoral ».

Ces éléments sont déterminés par la simple constatation de leur situation par rapport à des phénomènes naturels. Le rivage, ainsi que les lais et relais de mer peuvent ainsi faire l'objet d'une délimitation.

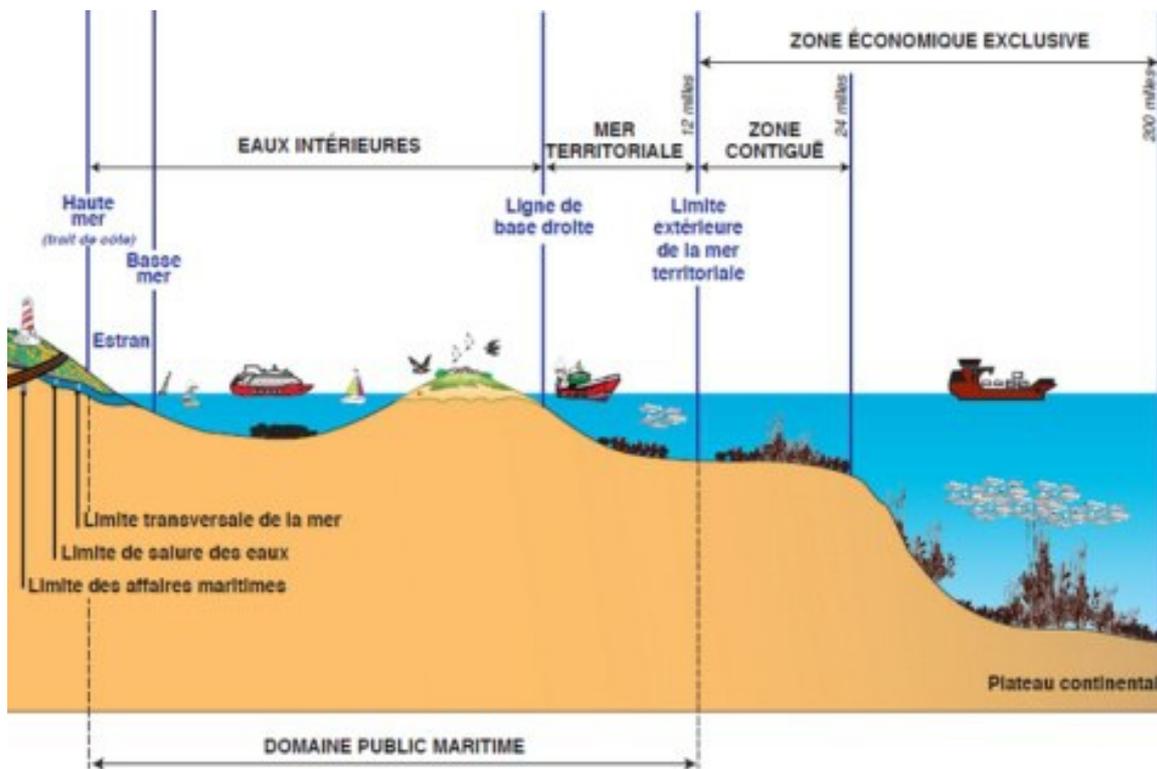
La propriété et la gestion du domaine public maritime (suite)

Quelle est la consistance du Domaine Public Maritime ? (suite)

La délimitation et les techniques de mise en œuvre

L'article L.2111-5 du CGPPP dispose que : « les limites du rivage sont constatées par l'Etat en fonction des observations opérées sur les lieux à délimiter ou des informations fournies par des procédés scientifiques ».

L'acte de délimitation « gèle » en quelque sorte à un moment donné la domanialité publique, mais celle-ci peut s'accroître en cas d'avancée de la mer. En revanche, en cas de retrait de la mer, la limite reste pertinente dans la mesure où les lais et relais ainsi créés intègrent le domaine public maritime.



Qui gère le domaine public maritime ?

Le rôle principal dans la garde du domaine public revient traditionnellement au préfet. Pour le domaine public maritime, il s'appuie sur des services extérieurs du ministère chargé de la Mer. En Guadeloupe, il s'agit de la **Direction de la Mer / DM**, fusion des compétences des DDTM et des DIRM¹.

Le rôle de l'Etat

Le préfet maritime doit donner son assentiment préalable à toute implantation sur le DPM naturel (article L.2122-1 du code général de la propriété des personnes publiques ou CGPPP). Le préfet est donc l'autorité qui réglemente localement l'utilisation du DPM, autorise ou refuse l'occupation et assure la défense de son intégrité en poursuivant les auteurs des atteintes à ce domaine.

Les services fiscaux (Service France Domaine et ses services déconcentrés) déterminent le montant et recouvrent les redevances domaniales qui sont perçues en contrepartie d'une utilisation du DPM.

¹ Direction Départementale des Territoires et de la Mer / Direction Interrégionale de la Mer.

La propriété et la gestion du domaine public maritime (suite)

Les principes généraux de la gestion du DPM

Les principes devant guider cette gestion ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agit du domaine artificiel ou naturel.

Le DPM artificiel Le **DPM artificiel** a été généralement aménagé pour mettre en valeur le littoral. Ainsi, les ports maritimes sont aménagés pour recevoir les navires et permettre l'embarquement et le débarquement des marchandises, du poisson ou des passagers, ce qui nécessite de multiples services connexes à cette activité de transit et qui participent à ce service. Une telle utilisation du domaine est donc avant tout économique et commerciale. Le DPM artificiel comporte également les installations nécessaires à la sécurité et la facilité de la navigation maritime.

Le DPM naturel Le **DPM naturel** répond au contraire à un principe fondamental et ancien, celui de son libre usage par le public pour la pêche, la promenade, les activités balnéaires et nautiques. Ceci fonde les principes de gestion du littoral : favoriser les activités liées à la mer et qui ne peuvent pas se développer ailleurs, tout en préservant l'accès du public à celle-ci.

La loi du 3 janvier 1986 dite « loi littoral » impose, en son article 25 (aujourd'hui article L. 2124-1 du CGPPP), de « tenir compte de la vocation des zones concernées et de celles des espaces terrestres avoisinants, ainsi que des impératifs de préservation des sites et paysages du littoral et des ressources biologiques » pour toute utilisation du DPM. Ce texte impose également une enquête publique dès lors qu'est prévu un changement substantiel dans l'utilisation du DPM.

L'article 27 (article L.2124-2 du CGPPP) de cette même loi interdit d'une façon générale de porter atteinte à l'état naturel du rivage, notamment par endiguement, assèchement, enrochement ou remblaiement. Toutefois, il prévoit des exceptions pour l'aménagement d'ouvrages de défense contre la mer, d'ouvrages et d'installations nécessaires à la sécurité maritime, à la défense nationale, à la pêche maritime, à la saliculture ou aux cultures marines. En outre, la réalisation d'ouvrages liés à un service public ou à des travaux publics répondant à des contraintes de localisation particulièrement fortes, peut être envisagée si ces mêmes travaux ont donné lieu à déclaration d'utilité publique.

Enfin, pour arbitrer entre des préoccupations concurrentes et les conflits d'usage, la loi a prévu un outil destiné à préciser en amont les vocations prioritaires des espaces concernés : les schémas de mise en valeur de la mer (loi n° 83-8 du 7 janvier 1983).

Dans tous les cas, tout projet de construction ou d'installation, destiné à être implanté sur le DPM, nécessite au préalable l'obtention d'un titre d'occupation domaniale. Ce titre, s'il est accordé, ne préjuge en rien des autres législations applicables (loi sur l'eau, permis de construire...)

Le DPM « mouillé et sec » Enfin, dans la mesure où il existe donc domaine public maritime se situant en mer et une partie terrestre de celui-ci, on distingue en outre, de manière opérationnelle :

- un « *DPM mouillé* » dont la gestion est assurée, en Guadeloupe, « à partir de la mer » par la **Direction de la Mer**,
- un « *DPM sec* » géré « à partir de la terre », par le service **Aménagement du territoire et organisation du littoral / ATOL** de la DEAL.

La propriété et la gestion du domaine public maritime (suite)

Les modalités de gestion du DPM

Sur l'ensemble du littoral, le mode de gestion le plus étendu est de loin la gestion directe par l'Etat, notamment lorsque le DPM est naturel. Cependant, la gestion de tout ou partie du domaine peut être déléguée à une collectivité ou un organisme.

Le code général de la propriété des personnes publiques prévoit la possibilité de conventions de gestion (Article L.2123-2 du CGPPP), par lesquelles l'Etat confie à une personne publique la gestion de dépendances de son domaine, dans le respect de sa vocation.

Ainsi, le [Conservatoire du Littoral](#) peut bénéficier de ce type de convention, notamment pour des portions du littoral soumises au droit des propriétés qu'il a acquises, afin de mieux en assurer la préservation ; il peut également en être affectataire en application de l'article L.322-6 du code de l'environnement.

Le transfert de gestion (article L.2123-3 du CGPPP) consiste à confier à une personne publique, généralement une collectivité locale, la gestion de parcelles du DPM mais en les affectant d'une nouvelle destination.

Les Collectivités territoriales

En règle générale, la gestion des ports a été confiée aux collectivités territoriales en fonction de leur échelon territorial :

- Le Département pour les ports de pêche,
- Les communes pour les ports de plaisance.

En Guadeloupe, certaines situations sont actuellement en cours d'évolution. Ainsi dans la zone d'étude des ports de Baie-Mahault et de Lamentin, font l'objet d'un transfert du Département vers les communes.

Les Grands Ports Maritimes

Les statuts des anciens « Ports Autonomes » ont été modifiés par la réforme portuaire de 2008 qui a porté la création de 7 grands ports maritimes, établissements publics de l'Etat. Ces derniers exercent la fonction d'autorité portuaire à l'intérieur de leur périmètre géographique propre. Les ports d'Outre-Mer avaient alors conservé leur ancien statut de Port Autonome.

Toutefois, sur le modèle du plan de relance des ports français, et à la suite de la [loi n°2012-260 du 22 février 2012](#) portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat, le Port Autonome de la Guadeloupe est devenu, avec 3 autres ports d'Outre-Mer, « grand port maritime » (GPM) de la Guadeloupe, sous la nouvelle dénomination « **Guadeloupe Port Caraïbes** ».

Établissement public portuaire de l'Etat à personnalité morale propre, Guadeloupe Port Caraïbes est doté de la personnalité civile, de l'autonomie financière, placé sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes.

La propriété et la gestion du domaine public maritime (suite)

Les modalités de gestion du DPM (suite)

Les occupations privatives Le DPM présente un intérêt pour de multiples acteurs exerçant les activités les plus variées. La règle de base est que ces occupations doivent être compatibles avec l'usage normal du domaine et, bien sûr, respecter les principes de gestion évoqués plus haut.

L'outil juridique de droit commun est l'autorisation d'occupation temporaire (AOT - article L.2122-1 du CGPPP), assujettie à redevance et toujours délivrée à titre personnel, précaire et révocable. Ce faisant, le préfet peut y être mettre fin à tout moment si l'intérêt du domaine ou l'intérêt général le justifient.

Les autorisations de mouillage collectif instituées par l'article 28 de la loi littoral (article L.2124-5 du CGPPP) ne sont qu'une variété d'AOT, mais dont le caractère personnel est atténué pour offrir une prestation de services (amarrage d'un bateau de plaisance, par exemple) à des tiers, contre rémunération.

Enfin, le décret n° 2004-308 du 29 mars 2004 prévoit la possibilité de recourir à des concessions d'utilisation, pour une affectation du domaine à l'usage du public, à un service public ou à une opération d'intérêt général. Ces concessions sont utiles pour les occupations de longue durée (passage de câbles de télécommunication, par exemple). La décision relève du ministre chargé de la mer, le cas échéant après enquête publique si l'opération apparaît modifier de façon « substantielle » le domaine concerné.

La zone des cinquante pas géométriques Le code général de la propriété des personnes publiques dispose que la réserve domaniale dite des cinquante pas géométriques est constituée par une bande de terrain délimitée dans les départements de la Réunion, de la Guadeloupe et de la Martinique.

En l'absence de délimitation explicite, elle présente une largeur de 81,20 mètres comptée à partir de la limite du rivage de la mer tel qu'il a été délimité en application de la législation et de la réglementation en vigueur à la date de cette délimitation. L'existence de cette zone permet concrètement de compenser la limitation du DPM qui dans les DOM, n'est matérialisée que par une bande de terrain très étroite en bord de mer, en raison de la faible amplitude des marées.

Face à la pression foncière liée au développement de l'offre touristique, la « loi Littoral » du 3 janvier 1986 a intégré la zone des cinquante pas géométriques au Domaine Public Maritime (inaliénable et imprescriptible) permettant ainsi la sauvegarde de la bande littorale et son affectation à un usage public.

Toutefois, le décret d'application du 13 octobre 1989 relatif à la zone des 50 pas a permis à l'Etat de céder aux particuliers certains terrains occupés avant 1986, à condition qu'ils soient situés dans des terres déjà urbanisées et équipées. En effet, subsistaient encore sur ces terrains de nombreuses familles sans titre et dont l'occupation était pourtant légitime.

La propriété et la gestion du domaine public maritime (suite)

Les modalités de gestion du DPM (suite)

La zone des cinquante pas géométriques (suite)

En Martinique et en Guadeloupe, pour mettre un terme aux problèmes liés à l'occupation sans titre de la zone des cinquante pas géométriques, la loi du 30 décembre 1996 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur de la zone des cinquante pas géométriques a mis en place de nouveaux mécanismes de cession des terrains de cette zone relevant du DPM, mécanismes qu'elle assujettit à plusieurs opérations préalables :-

- délimitation des espaces urbains, occupés par une urbanisation diffuse, et espaces naturels au sein de cette zone. Les terrains que le préfet délimite en espaces urbains au sein de cette zone peuvent être cédés aux communes ou aux occupants privatifs en vue de régulariser des occupations de fait (une commission de validation statue sur la réalité des titres anciens et des droits existants). Ils peuvent, désormais, aussi être cédés à des organismes ayant pour objet la réalisation d'opérations d'habitat social ;
- création de deux établissements publics d'aménagement : les agences pour la mise en valeur des espaces urbains de la zone des cinquante pas géométriques de la Martinique et de la Guadeloupe chargées de conduire cette évolution.

Dans le même temps, le législateur a prévu de confier au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres l'administration des zones naturelles de la bande des cinquante pas géométriques en Guadeloupe, Martinique, Guyane, à la Réunion et à Mayotte (lois du 30 juillet 1996 et du 27 février 2002).

Les acteurs de la sécurité et de la police

L'État et le Préfet maritime

L'Etat est représenté par la Préfecture Maritime pour les différents aspects relatifs à la sécurité et à la police du Domaine Public Maritime.

Le Préfet maritime est le représentant direct du premier ministre, investi d'un pouvoir de police général, il a autorité dans tous les domaines ou s'exerce l'action de l'Etat en mer. Il dispose par ailleurs de compétences particulières dans le domaine militaire, pour lesquelles il relève du Ministre de la Défense.

Ses missions civiles consiste à :

- Assurer la défense des droits et intérêts maritimes notamment dans zone sous souveraineté ou juridiction française,
- Maintenir l'ordre public en mer, à assurer la sauvegarde des biens et des personnes et à lutter contre les activités illicites en mer,
- Prévenir les pollutions marines et assurer la protection de l'environnement.

Pour ce faire, il coordonne l'action en mer des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens ([marine nationale](#), [affaires maritimes](#), [douanes](#), [gendarmerie](#), etc.).

Il existe trois Préfecture maritime sur le territoire français, à Brest, Toulon et Cherbourg.

En Guadeloupe, et en [Outre-Mer](#), la fonction de représentant de l'État en mer, est désigné sous le nom de délégué du gouvernement pour l'[action de l'État en mer](#) (DDG AEM). Elle est dévolue au [préfet](#) dans les [DOM](#) et au [Haut-Commissaire délégué du gouvernement](#) dans les [TOM](#).

Les acteurs de la sécurité et de la police (suite)

Les collectivités territoriales et les Grands Ports Maritimes.

Du fait des différents volets de la décentralisation, les Départements et les communes ont reçu des compétences attachées au transfert des ports.

Chaque collectivité territoriale assure alors les pouvoirs de police à l'intérieur des périmètres des ports dont elle a la responsabilité :

- Port de plaisance pour les communes,
- Port de pêche pour le Département.

Il en est de même pour l'établissement public, *Guadeloupe Port Caraïbes* qui dispose des pouvoirs de police et de sécurité au sein de son périmètre d'intervention.

La Direction des Affaires Maritimes et les Centres de Sécurité des Navires

Les principales missions et compétences assurées par la DAM :

- la sécurité et la sûreté maritime, le contrôle de la sécurité des navires et la lutte contre la pollution par les navires ;
- l'enseignement maritime (formation des personnels civils de la Marine marchande ou des plaisanciers)
- la délivrance des titres maritimes obligatoire à l'exercice de la navigation professionnelle ou de la plaisance ;
- l'immatriculation des navires.

Pour l'exercice de ses compétences, la DAM s'appuie sur les DDTM en métropole, en Guadeloupe et en Outre-Mer, sur la Direction de la Mer.

Les centres de sécurité des navires sont des services spécialisés de la [Direction des Affaires maritimes](#). Ils sont chargés de l'inspection des [navires](#), ils participent à la [sauvegarde de la vie humaine en mer](#) et à la prévention de la pollution par les navires.

Ils sont les interlocuteurs privilégiés des armateurs, des chantiers de construction navale, des professionnels la mer, ou des plaisanciers en cette matière.

Ils assurent les visites des navires dans le cadre habituel du renouvellement des titres de sécurité (c'est-à-dire du permis de navigation pour la grande majorité des petits navires) mais interviennent également lors de la mise en service des navires ou en cas de modification importante de ceux-ci (étude des plans).

Les acteurs du transport maritime urbain

Le cadre général

Du fait des enjeux stratégiques et économiques, l'organisation du transport maritime relève de la seule compétence de l'Etat et des Préfets maritimes, à l'exception du transport des personnes pour la desserte des îles dont les compétences ont été définies par les lois de décentralisation (Livre IV - titre III du Code des Transports).

Il s'agit :

- des communes, pour la desserte des îles faisant partie de leur territoire communal,
- des départements pour la desserte des îles composées d'une ou plusieurs communes, n'appartenant donc pas au territoire d'une commune continentale.

Les acteurs du transport maritime urbain (suite)

Le cas du transport urbain maritime urbain

La définition de compétences pour le transport urbain utilisant la voie maritime, est précisée à l'article L 1231 du Code des Transports :

-1 : Les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transports sont (...), les autorités compétentes pour organiser les services réguliers de transport public urbain de personnes.

*-2 : Les services mentionnés à l'article L. 1231-1 concernent les transports routiers, fluviaux et **maritimes**.*

Dans ce contexte, en fonction de la localisation des points desservis, à l'intérieur ou à l'extérieur d'un Périmètre de Transport Urbain, PTU :

- La commune ou l'intercommunalité est compétente en tant qu'AOTU/AOM² pour la desserte maritime de deux points appartenant au territoire communal ou intercommunal couvert par un PTU ;
- Pour la desserte de points situés à l'intérieur de deux PTU différents, les AOT concernées peuvent organiser une liaison maritime sur la base d'une convention en définissant les modalités : types de services à mettre en œuvre, modalités, partage des recettes et des dépenses, etc.

En Guadeloupe, la réforme territoriale engagée s'est traduite par la création de nouvelles intercommunalités (EPCI), l'archipel est maintenant couvert par 5 communautés d'agglomération et une communauté de communes à Marie-Galante (voir carte ci-après).

La Communauté d'agglomération du sud-est de Grande-Terre, Riviera du Levant, s'est engagée dans un processus d'adhésion au SMT, syndicat mixte des transports, autorité organisatrice des transports urbains de la communauté d'agglomération Cap Excellence.

Le contexte règlementaire, physique et institutionnel

Les ports dans la zone de projet

Sur la zone du présent compte de nombreux ports existants. Nombre d'entre eux sont en activité et ont subi des travaux de modernisation.

Le port de Sainte-Rose (bourg) (Sources CG 971)

Situation accès Le port du bourg de Sainte-Rose est situé au Nord de Basse-Terre, dans le bourg communal.

Il est actuellement protégé au secteur Nord-Est par une digue. Une seconde digue, en construction, le protégera bientôt également en secteur Nord-Ouest.

Accès nautique

Le port est facilement accessible depuis le Grand Cul-de-Sac Marin. L'accès est balisé par une balise tribord avec feu à l'entrée du port. Cette balise va changer de position puisqu'elle va être déplacée au vu des travaux en cours.

Coordonnées du port (UTM Zone 20 – WGS 84) : Longitude (X): 639 233m / Latitude (Y): 1 806 373m.

Accès terrestre

Le port est situé dans le bourg de la commune. Il est ainsi accessible par 2 ou 3 voies d'accès secondaires.



Figure 1 : Port de Sainte-Rose (Bourg) : vue aérienne du port (BD ORTHO IGN – 2011)

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Sainte-Rose
(bourg) (Sources CG
971 (suite))

Caractéristiques administratives

Transferts de compétences

L'apponement du Bourg de Sainte-Rose a été remis au Département par le procès-verbal signé le 29

janvier 1987 (en référence à la Circulaire du 02 février 1984). Il comprend l'apponement en béton sur pieux de 30,40m de long sur 3,20m de large.

Il n'y a pas de transfert prévu de cet apponement à la commune de Sainte-Rose.

Port et périmètre portuaire

Le périmètre portuaire est actuellement composé du plan d'eau qui entoure l'apponement du bourg de Sainte-Rose, ce qui correspond à environ 2 527m². Il s'étend côté mer à une distance de 25m de l'ouvrage et est délimité côté terre par la limite du rivage et de la mer.

Afin de régulariser la situation du port de Sainte-Rose, en cours d'extension, une création portuaire doit être effectuée par le Conseil Général de Guadeloupe. Celle-ci est en cours ainsi que la mise à jour du périmètre portuaire.

Objectif du Schéma départemental des ports et du Schéma de Mise en Valeur de la Mer

Dans le Schéma départemental des ports un des objectifs pour le port de Sainte Rose est de devenir un Grand-Port Structurant. Ce port fait partie des principaux ports de pêche locale sur lesquels des extensions et aménagements portuaires seront effectués (SMVM, 2011). Il devra ainsi se doter des équipements nécessaires à leur vocation (eau, électricité, carburant, cale de halage, chambre froide, étals, équipements de dépollution). Le SMVM recommande également pour ces port la mise en place d'une gestion modernisée (attribution de place, grilles de mouillages...).

Une Halte Légère de Plaisance est également prévue par le SMVM sur ce port (mouillages permanents, ponton, sanitaires, local technique).

Une zone technique est à y créer incluant des moyens de levage, une zone de carénage et la collecte des eaux de carénage.

Fonctionnement du port

Le propriétaire et gestionnaire de ce port est le Conseil Général de la Guadeloupe. Il dispose d'un conseil portuaire (voir plus bas).

Il ne fait pas l'objet de convention de gestion particulière.

Personnel en charge du port

Il n'y a pas de personnel attitré à la gestion du port.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Sainte-Rose
(bourg) (Sources CG
971 (suite)

*Caractéristiques
administratives (suite)*

○ Conseil portuaire

Le Conseil Portuaire du port de Sainte-Rose a été renouvelé par l'Arrêté 2010/03/PCG/DGS/SDRPA du 30 mars 2010. Il est composé des personnes indiquées dans le tableau ci-après :

<u>Représentants au Conseil Portuaire de Sainte-Rose</u>			
JUSTINE	Louis Daniel	Président	Représentant du Président du Conseil General à Sainte-Rose
YACOU	Richard	Titulaire	Représentant du Conseil Municipal
NESTOR	Lucien	Suppléant	Représentant du Conseil Municipal
ARBAU	Jean-Pierre	Titulaire	Représentant du Service charge des Ports Départementaux
BADE	Martin	Suppléant	Représentant du Service charge des Ports Départementaux
MOUEZA	Philibert	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
KALIL	Philippe	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
PAJAMANDY	Thomas	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
ARNOUX	Robert	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
GABRIEL	Louis	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
SORDIER	Robert	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
MARTIAS	Fred	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
ELLAPIN	Christian	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
BERCHEL	Marcellin	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
BRIVERT	Pascal	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
VIRGINIE	Pierre	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
BIRAS	Harry	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
PASQUIER	Reynald	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de plaisance
MARZIOU	Jean-Michel	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de plaisance

*Caractéristiques
administratives (suite)*

○ Associations de marins pêcheurs

Deux associations de pêcheurs sont présentes sur Sainte-Rose :

<u>Associations de marins pêcheurs et leurs représentants</u>			
Association des Marins Pêcheurs du Nord Basse-Terre	MARTHIAS	Fred	0690907849
Association AFMG	CIPRIN	Marie-Laure	0690559100 jean-luc.ciprin@orange.fr

○ Attribution de place et grilles de mouillage

Il n'y a pas d'attribution de place, ni de grille de mouillage.

Les embarcations de pêches étaient néanmoins situées majoritairement dans la partie Ouest du port et les embarcations de plaisances dans la partie Est, avant la réalisation des travaux portuaires.

Concernant les demandes d'**Autorisation d'Occupation Temporaires de poste à flots**, au total ont été réceptionnés à ce jour :

- **18 demandes d'AOT pour des navires de pêche ;**
- **25 demandes d'AOT pour des navires de plaisance.**

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Sainte-Rose
(bourg) (Sources CG
971 (suite))

○ *Budget et redevances portuaires*

Il n'y a pas de budget spécifique alloué au port, ni de redevance portuaire. Les dépenses effectuées par la commune concernent l'eau et l'électricité.

○ *Règlement portuaire*

Il n'y a pas de règlement portuaire.

○ *Gestion des déchets*

Un Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires pour le port de Sainte Rose a été rédigé et signé par le Président du Conseil Général de la

Guadeloupe. Il a fait l'objet de l'arrêté du 24 septembre 2008, n°2008/018/PCG/SDRPA.

Toutefois ce plan n'est actuellement pas appliqué.

Actuellement la Communauté de Commune du Nord Basse-Terre collecte les déchets ménagers, les emballages plastiques et cartons, le verre ainsi que les huiles de vidanges. Pour cela le port de Sainte-Rose bourg est équipé :

D'une borne de récupération des huiles de vidanges. Celle-ci a été implantée spécialement pour les marins par la CCNBT. La société en charge de ces huiles est la société SARP. Un bac est placé à côté de la borne pour que les huiles ne soient pas déposées à terre lorsqu'elle est pleine. La borne est collectée lorsqu'elle est pleine ;

- De bornes d'apport volontaires pour le tri sélectif (emballage et verre) ;

- De poubelles pour les déchets ménagers.

Notons que de nombreux macro-déchets (pneus, congélateurs, moteurs...) ont été observés sur site, hors des poubelles.

Enfin, notons qu'il n'y a pas d'espace dédié au stockage des déchets organiques (écailles, poissons...) ou des matériaux de pêche usés (filets, cordages...) ni de gestionnaire attitré pour leur collecte. Cela est néanmoins prévu par le plan de gestion.

□ **Usages et bateaux en présence lors de la visite du site**

○ *Pêche :*

Essentiellement des bateaux de type Saintoise majoritairement < 8m, avec environ 30-40 bateaux sur le plan d'eau du port ;

○ *Plaisance :*

Pêche-promenade, balade et/ou location de bateau, plongée sous-marine, et bateaux privés. Bateaux majoritairement < 8m et quelques-uns entre 8 et 15m, avec entre 50 et 60 embarcations sur le plan d'eau.

○ *Activités autres :*

Location et cours de Canoë-Kayak (à l'Est du port).

Notons qu'il n'y a pas de trafic de passagers important sur ce port. Seuls quelques « bateau-Taxi » proposent d'emmener les gens sur les îlets alentours.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Sainte-Rose
(bourg) (Sources CG
971 (suite)

Utilisateurs du port

Marins pêcheurs

La liste des marins pêcheurs du port de Sainte-Rose n'est pas disponible à ce jour.

Utilisateurs de la plateforme portuaire faisant l'objet d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT)

Il n'y a pas d'AOT du DPMP sur ce port à l'heure actuelle.

Utilisation du port en tant qu'abri sur en cas de cyclone

Le port de Sainte-Rose est situé au Nord-Ouest du Grand Cul-de-Sac Marin de la Guadeloupe. Il est ainsi en partie protégé des houles cycloniques qui pourraient se former lors d'intempéries.

Il pourrait donc constituer un abri potentiel en cas de cyclone, sans toutefois que d'études spécifique ne puissent l'attester.

Caractéristiques techniques

Généralités

Plan d'eau : actuellement est d'environ 46 000m². Les travaux en cours vont modifier cette surface.

Cote d'exploitation : d'environ 0,5 à 0,7m en périphérie du port et d'environ 2,5m au centre.

Capacité d'accueil : 120 places. Après les travaux en cours : 150-160 places.

Infrastructures portuaires

Amarrage et mise à l'eau des bateaux

En termes d'équipement pour l'amarrage et/ou la mise à l'eau des bateaux, le port est actuellement équipé des éléments suivants :

Infrastructures – Equipements pour l'amarrage et la mise à l'eau des bateaux – Sainte-Rose (Bourg)		
Objet	Nb	Observations
Cales de mise à l'eau	3	Etat mauvais à moyen (Une est réservée au centre nautique)
Quai		
Appontement fixe	2	Etat mauvais pour l'un et Etat bon pour le second
Ponton flottant	1	
Estacades		
Bouées : Mouillage	30	Bouées de mouillages en moyen a mauvais état dans le plan d'eau et à l'extérieure
Aire de stationnement		

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Sainte-Rose
(bourg) (Sources CG
971 (suite)

Caractéristiques techniques (suite) *Remarque :*

- Les enrochements sont également utilisés comme amarrage pour les bateaux.
- 28 appontement artisanaux ont été observés : En bois et parfois en béton, construits par les pêcheurs et plaisanciers. Ces pontons sont en général en mauvais état et potentiellement dangereux (clous, bouts de bois dépassant sur le passage piéton).

Cette configuration va changer suite aux travaux en cours de réalisation.

○ *Bâtiments*

En termes de bâtiments, le port dispose actuellement des éléments suivants :

<u>Bâtiments sur la plateforme portuaire – Sainte-Rose (Bourg)</u>		
<u>Bâtiment</u>	<u>Nb</u>	<u>Observation</u>
Capitainerie	0	
Local pêche		
Local association		
Base nautique	1	Emplacement temporaire, sera déplacé par la Commune

Remarque :

- 8 cabanes commerciales ont été construites, tel que les appontements artisanaux, par les professionnels eux-mêmes sur le bord de mer.
- Certains utilisateurs des places aux appontements et mouillages ont également implantés d'autres bâtiments de l'autre côté de la route, hors du périmètre d'intervention (clubs de plongée notamment).

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Sainte-Rose
(bourg) (Sources CG
971 (suite)

Le port de Sainte-Rose
(bourg) (Sources CG
971 (suite)

○ Equipements généraux du port

Le tableau ci-après présente les équipements portuaires généraux de Sainte Rose.

<u>Infrastructures – Equipements généraux du port – Sainte-Rose (Bourg)</u>		
<u>Objet</u>	<u>Nb</u>	<u>Observations</u>
Machine à glace	1	Gérée par l'AMPNBT*
Cuve carburant	1	Non fonctionnelle
Zone écaillage		Artisanal, pas d'espaces dédiés
Zone vente		Artisanal, pas d'espaces dédiés
Zone technique		
Zone de carénage		
Zone de stockage matériel de pêche		
Salle de transformation		
Zone RoRo		
Emplacement pour navires aquacoles		
Sanitaires : Douches		
Sanitaires : WC	1	Sanisette – isolée du port
Aire de stationnement : Parking	1	Le long de la route
Aire de stationnement : Terrain vague	1	
Point eau	1	Etat mauvais
Point électricité		
Eclairage public : lampadaires	Oui	
Feux entrée de port (Rouge/Verte)		
Bouées : Chenal (Rouge/Verte)	2	Emplacement temporaire
Bouées : Signalisation zone de loisirs	7	Emplacement temporaire
Bouées : Autres	10	Emplacement temporaire – Bouées cous canoë
Espar		
Phare		
<u>Infrastructures – Equipements généraux du port – Sainte-Rose (Bourg)</u>		
Marégraphe		
Containers		
Poubelle : Batteries		
Poubelle : Huile de vidange	1	Gérées par la CCNBT
Poubelle : Tout venant	1	Gérées par la CCNBT
Poubelle : Déchet organique		
Potence		

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Sainte-Rose
(bourg) (Sources CG
971 (suite))

*Le port de Sainte-
Rose (bourg) (Sources
CG 971 (suite))*

Remarque :

- La machine à glace est gérée par l'Association des Marins Pêcheurs du Nord Basse-Terre et sera remplacée par une machine à glace à l'Ouest du port lors des travaux d'aménagement.

Une AOT sera alors signée.

- La cuve de ravitaillement en carburant est située près de la machine à glace mais n'est pas en fonctionnement. Une convention est en cours de création entre le CG 971 et Total (propriétaire de la cuve) pour la réutilisation de celle-ci.
- Le matériel de pêche est stocké sur les pontons, encombrement des quais et pontons.

○ *Equipement de protection du port et éléments associés*

Les équipements de protection du port sont listés ci-après, ainsi que les éléments qui leur sont directement associés.

Infrastructures – Equipements de protection du port – Sainte-Rose (Bourg)

<u>Objet</u>	<u>Nb</u>	<u>Observations</u>
Digue à talus	1	Etat bon
Protection du terreplein (enrochements)		
Buse - Dalot de digue : Renouvellement des eaux du bassin		
Brèche de digue		

○ *Equipement de sécurité du port*

Les équipements de sécurité du port sont listés ci-après.

Infrastructures – Equipements de sécurité du port – Sainte-Rose (Bourg)

<u>Objet</u>	<u>Nb</u>	<u>Observations</u>
Borne incendie	3	1 seule en fonctionnement
Bouée de secours		
Echelle		

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Sainte-Rose
(bourg) (Sources CG
971 (suite)

*Le port de Sainte-
Rose (bourg) (Sources
CG 971 (suite)*

☐ Travaux sur la plateforme portuaire

○ Travaux passés

Les travaux effectués sur le port de Sainte-Rose depuis 2001 sont listés dans le tableau ci-dessous.

Travaux passés - Sainte-Rose (Bourg)

<u>Désignation</u>	<u>MOA</u>	<u>Entreprise</u>	<u>Année</u>
Relevés bathymétriques du bassin et chenal	CG 971	SCP LEPREUX	2001
Réalisation dossier enquête loi littorale et loi sur l'eau portant sur l'extension - dossier Grande de Commission Nautique	CG 971	ICTP	2007
Etude de mise au point de formalisation du dossier loi sur l'eau	CG 971	CREOCEAN	2008
Fourniture de ponton flottant	CG 971	T.I.G.	2008
Aménagement du port	CG 971	E.T.P.L/SGTE	2011
Fourniture de ponton flottant	CG 971	TIG	2011
Réalisation massif béton ponton	CG 971	TSA SOGETRAS	2011
Etudes environnementales supplémentaires	CG 971	CREOCEAN	2011
Construction d'une dalle pour conteneur	CG 971	E.T.P.L.	2008
Etudes environnementales complémentaires réalisation infrastructure proj. PRO-EXE	CG 971	CREOCEAN	2012
Entretien - Dépannage machine Ó glace	CG 971	VRL FROID	2012
Travaux transplantation herbier phanérogame	CG 971	TSA SOGETRAS	2012
Etudes environnementales complémentaires réalisation infrastructure proj DET-AOR	CG 971	CREOCEAN	2012
Intervention urgente sur ponton avitaillement	CG 971	TSA SOGETRAS	2013
Réparation ponton canoë	CG 971	TSA SOGETRAS	2013

○ Travaux en cours

Le port de Sainte Rose est en cours d'extension, les travaux d'aménagement de celui-ci sont en cours, notamment, en 2013, les éléments suivants ont été engagés :

Travaux en cours - Sainte-Rose (Bourg)

<u>Désignation</u>	<u>MOA</u>	<u>Entreprise</u>	<u>Année</u>
Travaux d'aménagement TC1	CG 971	ETPL	2013
Mesures de surveillance Analyses Surveillance de la qualité des eaux Suivi environnemental des herbiers	CG 971	CREOCEAN	2013
Mission de coordination	CG 971	INGENIERIE CARAIBES	2013
Mission de coordination	CG 971	INGENIERIE CARAIBES	2013

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Sainte-Rose
(bourg) (Sources CG
971 (suite))

*Le port de Sainte-
Rose (bourg) (Sources
CG 971 (suite))*

○ Travaux prévus, à l'étude ou à prévoir

Les travaux prévus, à l'étude ou à prévoir sur le port de Sainte-Rose Bourg sont listés dans le tableau ci-dessous.

Travaux prévus, à l'étude ou à prévoir - Sainte-Rose (Bourg)			
Description	Type	MOA	Cadre des travaux
Déplacement de la Base Nautique	Travaux prévus	Commune de Sainte Rose	Aménagement du port
Entretien (végétation accès) et redimensionnement (pente cote arase) de la digue protégeant le plan d'eau au secteur Nord-Est	Travaux à prévoir		
Aménagement des pontons construits de façon anarchique sur la partie Est du port (dangerosité de certaines installations)	Travaux à prévoir		
Dragage d'entretien général léger : A minima entretien des accès et souilles	Travaux à prévoir	CG 971	Schéma départemental de dragage des ports (2009)
Sécurité portuaire : ajouter deux bornes incendie fonctionnelles	Travaux à prévoir	CG 971	

Remarque :

- La commune de Sainte-Rose a lancé en 2011 une étude hydraulique pour la gestion des apports solides dans le futur port. L'entreprise PÖYRY était en charge de cette étude.
- Une étude pour le renforcement de l'éclairage publique a également été portée par la SEMSAMAR / CEC INFRA en 2006.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Sainte-Rose
(bourg) (Sources CG
971 (suite))

Conclusions L'objectif pour le port de Sainte-Rose dans le Schéma Départemental des ports est d'être un grand port structurant. Le SMVM (2011) a comme objectifs de développement sur ce port :

- La création d'une Zone Technique portuaire (pêche et plaisance).
- La création d'une Halte légère de plaisance.
- Le développement du transport de passagers (à l'étude).

Dans ce cadre des travaux d'extension sont en cours de réalisation à l'Ouest du port.

Lors de cette investigation les principaux éléments suivants ont été relevés :

- **Caractéristiques administratives :**
 - Création portuaire à effectuer par le Conseil Général de la Guadeloupe.
 - Absence d'AOT valide pour les utilisateurs d'espaces sur la plateforme portuaire.
 - Absence de redevance et d'organisation des places d'amarrage ou de mouillage.
 - Demandes d'AOT de postes à flots déposées, en cours de traitement ;
 - Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires non mis en œuvre.
- **Caractéristiques techniques :**
 - Etat des pontons existants moyen à mauvais. Nombreux pontons artisanaux, non sécuritaires et potentiellement dangereux pour les usagers.
 - Digue de protection mal dimensionnée et à entretenir (végétation, accès).
 - Manque d'infrastructures dédiées à la pêche (travaux en cours).
 - Points d'eau délabrés.
 - Absence de zones de récupération des batteries et des déchets organiques.
 - Une seule sanisette, éloignée de la zone utilisée par les pêcheurs. Absence de douches.
 - Absence de zone technique aménagée et de zone de stockage de bateau à terre.
 - Absence de capitainerie.
 - Zone d'avitaillement non fonctionnelle (convention en cours).
 - Sécurité portuaire minimale : un seul poteau incendie fonctionnel. Il est conseillé par les pompiers d'en placer 2 supplémentaires sur le port.
 - Nombreux déversements dans le port en cas de pluies.
- **Evolutions prochaines**
 - **Les travaux d'aménagement du port de Sainte-Rose** (fin prévue au premier semestre 2014) vont remédier à certains de ces dysfonctionnements principalement en ce qui concerne l'activité de pêche
 - via la création d'un terre-plein et d'une cale de mise à l'eau ainsi que d'appontement flottants.
 - Ainsi les pontons artisanaux existants sur le bord de mer seront détruits dans la partie Ouest et centrale du port (jusqu'à l'actuelle machine à glace).

Les ports dans la zone de projet (suite)

Planche photographique du port de Sainte-Rose

ZONE ACTUELLE DEDIEE AUX PECHEURS (ECAILLAGE, VENTE, RAMENDAGE) AVEC MISE A L'EAU BETONNEE EN MAUVAIS ETAT (ZONE DE TRAVAUX)

(Ces aménagements sont voués à disparaître avec les travaux d'aménagement portuaires)



PONTON BETONNE (CONSTRUIT PAR LE CG 971) ET PONTONS EN BOIS (ARTISANAUX) EN MAUVAIS ETAT OU SONT STOCKES LES FILETS ET ENGINS DE PECHE

(Ces aménagements sont voués à disparaître avec les travaux d'aménagement portuaires)



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Port-Louis (Sources CG 971)

Situation - Accès Le port de Port-Louis (Pointe-Guérîte) est situé sur la côte Nord-Ouest de la Grande-Terre.

Accès nautique

Le port est accessible aisément par la mer.

L'accès est balisé par deux feux d'entrée de port situés aux bouts des digues.

Coordonnées du port (UTM Zone 20 – WGS 84) : Longitude (X): 656 707m / Latitude (Y): 1 815 139m

Accès terrestre

Le port est accessible facilement depuis la N6 puis des voies urbaines longeant le littoral.



Figure 2 : Port de Port-Louis (Pointe-Guérîte) : Vue aérienne du port (BD ORTHO IGN - 2011)

Caractéristiques administratives

Transferts de compétences

Le port de pêche de Port-Louis, Pointe-Guérîte, a été transmis au Département par procès-verbal le

04-11-1986 en application de la circulaire du 02-02-1984.

Port et périmètre portuaire

Le périmètre portuaire n'a pas été actualisé depuis 1986. Une extension portuaire est à effectuer par le CG 971 pour en régulariser la situation. Celle-ci est en cours de procédure.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Port-Louis
(Sources CG 971) (suite)

*Caractéristiques
administratives (suite)*

Objectif du Schéma départemental des ports et du Schéma de Mise en Valeur de la Mer

Port-Louis (Pointe-Guérîte) à vocation principale de plaisance (SMVM, 2011) est polyvalent. Le SMVM prévoit d'y développer une Halte Légère de Plaisance (mouillages permanents, ponton, sanitaires, local technique) ainsi qu'une zone technique incluant des moyens de levage, une zone de carénage et la collecte des eaux de carénage.

Port-Louis (Pointe-Guérîte) fait partie des principaux ports de pêche locale sur lesquels des extensions et aménagements portuaires seront effectués (SMVM, 2011). Ces derniers devront ainsi se doter des équipements nécessaires à leur vocation (eau, électricité, carburant, cale de halage, chambre froide, étals, équipements de dépollution). Le SMVM recommande également pour ces port la mise en place d'une gestion modernisée (attribution de place, grilles de mouillages...).

Fonctionnement du port

Le propriétaire et gestionnaire du port est le Conseil Général de Guadeloupe, il représente également l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Attribution de place et grilles de mouillage

Il n'y a pas d'attribution de place, ni de grille de mouillage toutefois des zones sont dédiées aux marins pêcheurs. Concernant les demandes d'Autorisation d'Occupation Temporaires de poste à flots, au total, ont été réceptionnés à ce jour

- 4 demandes d'Autorisation d'Occupation Temporaire pour des navires de pêche ;
- 19 demandes d'Autorisation d'Occupation Temporaire pour des navires de plaisance ;
- 1 demande d'Autorisation d'Occupation Temporaire pour un navire de transport de passagers.

En parallèle, un recensement a permis d'identifier 41 navires de pêche et 62 navires de plaisance sur le site. Les demandes d'AOT de poste à flots n'ont pas encore été signées par les demandeurs.

Budget et redevances portuaires

Il n'y a pas de budget spécifique alloué au port, ni de redevance portuaire.

Règlement de police portuaire

Il n'y a pas de règlement de police portuaire d'établi pour ce port à l'heure actuelle.

Usages et bateaux en présence lors de la visite du site

- Type pêche : Environ 40 navire majoritairement < 8m, dont environ 10 sont entre 8- 15m.
- Type plaisance : Environ 60 navires majoritairement < 8m, dont environ 10 font entre 8-15m.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Port-Louis
(Sources CG 971) (suite)

Caractéristiques administratives (suite)

Notons que parmi les bateaux de type Pêche, sont également présents des bateaux de plaisance (balade en mer, pêcheurs occasionnels et non professionnels). Les investigations de terrains n'ont pas permis de distinguer les professionnels de la pêche des non professionnels de la pêche.

Utilisation du port en tant qu'abri sur en cas de cyclone

Le port est protégé par deux digues qui permettent de casser la houle de manière efficace. Toutefois des études spécifiques seraient nécessaires afin d'identifier s'il pourrait ou non constituer un abri en cas de cyclone.

Conclusions

Le port de Port-Louis (Pointe-Guérîte) fait partie des 8 grands ports structurants que souhaite optimiser le Conseil Général. Il s'agit d'un port à vocations multiples. Ainsi le Schéma départemental des ports (2011) et le SMVM (2011) ont pour objectifs d'y développer l'activité dominante du port, la pêche, en équipant le site selon les besoins de l'activité notamment d'une zone technique. Le port sera également équipé pour pouvoir accueillir une activité de commerce et de transport de passagers ainsi que la plaisance, notamment par la création d'une Halte Légère de Plaisance.

■ Caractéristiques administratives :

- Extension portuaire à effectuer par le CG 971 (En cours)
- Absence de grille de mouillage
- Demandes d'AOT en cours de réalisation
- Plan de gestion des déchets non appliqué à ce jour
- Absence de police portuaire et d'organisation du port à l'heure actuelle (mise en place en cours)

■ Caractéristiques techniques :

- Cale de mise à l'eau utilisée pour le stockage des navires à terre
- Pontons flottants fragilisés par la mauvaise répartition des charges du matériel déposé
- Bouées de mouillages seraient à disposer autrement (diamètre chaîne, espace entre bouées)
- Sanitaires non fonctionnels
- Accès au quai à passagers sommaire
- Absence de collecte des déchets issus de la pêche
- Absence de zone technique et de zone de carénage
- Buses bouchées (manque d'entretien et taille sous-estimée)
- Digues à entretenir davantage (végétation)
- Absence de poubelle / collecte des déchets sur le port. Présence de plusieurs épaves à terre et en mer à évacuer. Blocage des déchets dans l'angle du bassin portuaire à marée basse. Présence de décharges sauvages sur le terreplein
- Equipements de sécurité des biens et des personnes insuffisants (des bornes incendies sont prévues dans le cadre des travaux en cours).

■ Evolutions prochaines

Le port est en travaux, une zone dédiée à la pêche est en cours d'aménagement. Sur cette espace seront regroupées toutes les infrastructures destinées aux marins pêcheurs.

Actuellement le marché concernant le transport de passagers à Port-Louis semble peu fructueux, il reste à développer.

Ces aménagements nécessiteront une organisation du plan d'eau afin d'éviter les conflits entre usagers, ainsi que la présence d'une police portuaire.

Le port de Lauricisque

Situation - accès Le port de Pointe-à-Pitre (Lauricisque) est situé au centre de la Guadeloupe, en périphérie de Pointe à-Pitre. C'est un port qualifié de « urbain ». Il se trouve ainsi entouré d'une part par la mangrove, et par le Grand Port Maritime de Guadeloupe.

Accès nautique

L'accès est balisé par un feu d'entrée de port ainsi que par deux bouées de chenal.

Coordonnées du port (UTM Zone 20 – WGS 84) : Longitude (X): 656 082m / Latitude (Y): 1 796 206m

Accès terrestre

Le port est situé en banlieue de Pointe-à-Pitre, toutefois son accès reste facile.



Figure 3 : Port de Pointe-à-Pitre (Lauricisque) : vue aérienne du port (BD ORTHO IGN – 2011)

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque
(suite)

Caractéristiques administratives

Transferts de compétences

Le port de pêche de pointe-à-Pitre (Lauricisque) a été transmis au Département par procès-verbal le 04-11-1986 en application de la circulaire du 02-02-1984.

Port et périmètre portuaire

Le périmètre portuaire n'a pas été modifié depuis le transfère (1986), toutefois, une extension portuaire à effectuer par le CG 971 afin de régulariser la situation de ce site.

Celle-ci est en cours, notamment via l'établissement d'un projet de périmètre portuaire.

Objectif du Schéma départemental des ports et du Schéma de Mise en Valeur de la Mer

Lauricisque fait partie des principaux ports de pêche locale sur lesquels des extensions et aménagements portuaires seront effectués (SMVM, 2011). Ces derniers devront ainsi se doter des équipements nécessaires à leur vocation (eau, électricité, carburant, cale de halage, chambre froide, étals, équipements de dépollution). Le SMVM recommande également pour ces port la mise en place d'une gestion modernisée (attribution de place, grilles de mouillages...).

Fonctionnement du port

Le propriétaire et gestionnaire du port est le Conseil Général de Guadeloupe. Il représente également l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les intérêts des différents usagers sont représentés au sein d'un conseil portuaire (voir plus bas).

Personnel en charge du port

Il n'y a pas de personnel attitré à la gestion du port.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque
(suite)

*Caractéristiques
administratives (suite)*

○ Conseil portuaire

Le Conseil Portuaire du port de Pointe-à-Pitre, Lauricisque, a été composé pour 5 ans le 09/12/2010 par l'Arrêté n° 2010/10/PCG/DGS/SDRPA. Il est composé des personnes suivantes :

<u>Représentants au Conseil Portuaire – Pointe-à-Pitre (Lauricisque)</u>			
SIGISCAR	Marcel	Président	Représentant le Président du Conseil General
DESTOUCHES	Gerard	Titulaire	Représentant le Conseil Municipal
GATIBELZA	Josiane	Suppléant	Représentant le Conseil Municipal
ARBAU	Pierre-Jean	Titulaire	Représentant le Service charge des Ports Départementaux
BADE	Martin	Suppléant	Représentant le Service charge des Ports Départementaux
ARNOUX	Robert	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
GABRIEL	Louis	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
SORDIER	Robert	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
ERLONG	Daniel	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
ROMANOS	Thierry	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
MOUEZA	Philibert	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
DESTOUCHES	Gerard	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
NANQUIN	Franck	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
MOUDA	Jose	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
MELTEOR	Jacques	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
CARLYLE	Alain	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
MARCEL	Max	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
PASQUIER	Reynald	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de plaisance
MARZIOU	Jean Michel	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de plaisance

○ Associations de marins pêcheurs

Une association de marins pêcheurs est active que le port :

<u>Associations de marins pêcheurs et leurs représentants – Pointe-à-Pitre (Lauricisque)</u>			
Comité de défense des marins pêcheurs et plaisanciers de Lauricisque (CDMPPL)	VALMORIN	Marcel	0590894924 0690559975 cdmppl@orange.fr

○ Attribution de place et grilles de mouillage

Il n'y a pas d'attribution de place, ni de grille de mouillage. Concernant les demandes d'Autorisation d'Occupation Temporaires de poste à flots, au total ont été réceptionnés à ce jour :

- 13 demandes d'AOT pour des navires de pêche ;
- 1 demande d'AOT pour un navire de plaisance.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque (suite)

(suite) **Budget et redevances portuaires**

Il n'y a pas de budget spécifique alloué au port, ni de redevance portuaire.

Règlement de police portuaire

Un règlement de police portuaire a été signé par le Président du Conseil Général de Guadeloupe le 18-06-2008 : « Règlement particulier de police et d'exploitation du port de pêche et de plaisance de Lauricisque ».

Gestion des déchets

Il n'y a pas de plan de gestion des déchets issus du port et des activités de pêche.

De nombreux déchets sont observés sur site, dans le bassin portuaire ainsi que sur les espaces à terre. Notamment, l'écaillage se faisant sur le quai, l'ensemble des déchets organiques sont jetés dans le port où la circulation des eaux ne permet pas leur dispersion (mauvaises odeurs).

Notons également la présence de 9 épaves lors de la visite du site. Le port est d'une manière général sale (bassin et terreplein).

Usages et bateaux en présence lors de la visite du site

■ Type pêche : Environ 60 navires < 8m ;

■ Type plaisance : Environ 30 navires

Notons que parmi les bateaux de type Pêche, sont également présents des bateaux de plaisance (balade en mer, pêcheurs occasionnels et non professionnels). Les investigations de terrains n'ont pas permis de distinguer les professionnels de la pêche des non professionnels de la pêche.

Utilisateurs du port

Marins pêcheurs

Un total de 19 marins pêcheurs ont été recensés sur par le CG 971 en 2014, il s'agit de :

<u>Nom</u>	<u>Prénom</u>	<u>Nom</u>	<u>Prénom</u>
ABISUR	Lambert	JOSEPH	Jefferson
ANOUMANTOU	Barnabe, Alain	LABUTHIE	Harry, Bernadin
BORDIN	Denis	MAGDELAINE	Félicien
CARLYLE	Albert, Roger	MARGUERITE	Alain
CONTARET	Roger	NANKIN	Franck
DUVERCEAU	Chantal	ROUSSEL-DUPRE	Jero
FAUSTA	Patrick, Anselme	SELBONNE	Antoine, Marcel
FIGARO	Pierre, Joseph	VAGAO	Jean
GOUDOU	Eucher-Jean	VALMORIN	Marcel
IGNOL	Jacques		

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque
(suite)

- (suite) **Utilisateurs des plateformes portuaires faisant l'objet d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT)**

Deux Autorisations d'Occupations Temporaire du DPMP sont en vigueur actuellement, il s'agit des suivantes :

<u>Nom de la structure</u>	<u>Objet</u>	<u>Date de démarrage</u>	<u>Durée</u>	<u>Date de fin</u>	<u>Montant</u>
Comité de défense des marins pêcheurs et plaisanciers (CDMPPL)	Mise à disposition d'une machine à glace et huit bornes eau/électricité	20/01/2004	3 ans	20/01/2007	A titre gracieux
Comité de défense des marins pêcheurs et plaisanciers (CDMPPL)	Mise à disposition de huit bornes eau/électricité.	20/01/2004	3 ans	20/01/2007	A titre gracieux

Utilisation du port en tant qu'abri sur en cas de cyclone

Le port est plutôt bien protégé, situé le plus au Nord du Petit Cul-de-Sac Marin.

Toutefois des études spécifiques seraient nécessaires afin d'identifier s'il pourrait ou non constituer un abri en cas de cyclone.

Caractéristiques techniques

Généralités

Le plan d'eau disponible : 6 700m²

Cote d'exploitation : 1,5m (2009) et prévue à 3m au schéma départemental des ports (2009)

Capacité d'accueil : Non déterminée.

Infrastructures

- Amarrage et mise à l'eau des bateaux**

En termes d'équipement pour l'amarrage et/ou la mise à l'eau des bateaux, le port est actuellement équipé des éléments suivants :

<u>Infrastructures – Equipements pour l'amarrage et la mise à l'eau des bateaux – Pointe-à-Pitre (Lauricisque)</u>		
<u>Objet</u>	<u>Nb</u>	<u>Observations</u>
Cale de mise à l'eau	1	Etat Mauvais
Quai	4	Etat moyens
Appontement fixe		
Ponton flottant	1	Etat moyen
Estacade		
Bouées : Mouillage		
Aire de stationnement		

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque
(suite)

Caractéristiques techniques (suite)

Remarque :

- La cale de mise à l'eau est en mauvais état, elle est encombrée par les navires en stockage/carénage et est inutilisable. La mise à l'eau par un camion disposant d'une poulie.
- La structure supérieure des quais semble bonne, toutefois la structure inférieure n'est pas visible pour la plupart d'entre eux.
- Il n'y a pas de zone de stockage des navires.

○ **Bâtiments**

En termes de bâtiments, le port dispose actuellement des éléments suivants :

Bâtiments sur la plateforme portuaire – Pointe-à-Pitre (Lauricisque)		
Bâtiment	Nb	Observation
Capitainerie		
Local pêche		
Local association	1	Local en préfabriqué
Base nautique		
Autre : Chapelle	1	

Remarque :

- Un abri construit artisanalement par un privé abrite des navires en bordure du chenal.
- Des locaux en préfabriqués sont présents sur site, durant la phase des travaux.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque
(suite)

(suite) **Equipements généraux du port**

Le tableau ci-après présente les équipements généraux en place sur le port :

<u>Infrastructures – Equipements généraux du port – Pointe-à-Pitre (Lauricisque)</u>		
<u>Objet</u>	<u>Nb</u>	<u>Observations</u>
Machine à glace	2	Etat bon pour la nouvelle (CG 971) et mauvais pour l'ancienne de l'association – hors normes d'hygiène)
Cuve carburant		
Zone écaillage	1	Etat bon
Zone vente	1	Etat bon
Zone technique		
Zone de carénage		
Zone de stockage matériel de pêche		
Salle de transformation		
Zone RoRo		
Emplacement pour navires aquacoles		
Sanitaires : Douches		
Sanitaires : WC	1	
Aire de stationnement : Parking		
Aire de stationnement : Terrain vague		
Point eau	9	Etat bon
Point électricité	9	Etat bon
Eclairage public : lampadaires	Oui	Sur digues et quais
Feux entrée de port (Rouge/Verte)		
Bouées : Chenal (Rouge/Verte)		
Bouées : Signalisation zone de loisirs		
Bouées : Autres		
Espar		
Phare	1	Etat bon
Marégraphe		
Containers		
Poubelle : Batteries		
Poubelle : Huile de vidange		
Poubelle : Tout venant	Oui	
Poubelle : Déchet organique		
Potence		

Remarque :

- Les points d'eau sont couplés aux points électricité.
- Une partie (2 bornes) des points d'eau/électricité est utilisée par les habitations voisines (eau et électricités pompées en permanence).
- Un point d'eau/électricité est gratuit pour les écailleurs.
- Absence de zone de stockage du matériel (stockage dans des congélateurs).
- Absence de collecte des déchets issus de la pêche.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque
(suite)

(suite) **Equipement de protection du port et éléments associés**

Les équipements de protection du port sont listés ci-après, ainsi que les éléments qui leur sont directement associés.

<u>Infrastructures – Equipements de protection du port – Pointe-à-Pitre (Lauricisque)</u>		
<u>Objet</u>	<u>Nb</u>	<u>Observations</u>
Digue à talus	1	Etat mauvais
Protection du terreplein (enrochements)	Oui	Etat mauvais
Buse - Dalot de digue : Renouvellement des eaux du bassin	1	Etat bon
Brèche de digue		

Remarque :

- La voie d'accès au musoir et à la digue est en bon état
- Il n'y a pas vraiment d'ouvrage de protection car le site est bien protégé de par sa situation.

Toutefois la « digue » est en mauvais état, plus ou moins « artisanale » et encombrée.

Equipement de sécurité du port

Il n'y a pas d'équipements de sécurité des biens et des personnes sur le port.

Travaux sur la plateforme portuaire

Travaux passés

Les données concernant les travaux passés ne sont pas actuellement disponibles.

Travaux en cours

Actuellement des travaux sont en cours sur le port, il s'agit des suivants :

<u>Travaux prévus, à l'étude ou à prévoir – Pointe-à-Pitre (Lauricisque)</u>			
<u>Description</u>	<u>Type</u>	<u>MOA</u>	<u>Cadre des travaux</u>
Aménagement du village de pêcheurs du quartier de Lauricisque - Tranche 1 Travaux de VRD spécifique dans le cadre de la rénovation urbaine	En cours	Commune avec SEMSAMAR en MO délégué	Rénovation urbaine

Travaux prévus, à l'étude ou à prévoir

Les travaux prévus, à l'étude ou à prévoir sur le port sont listés ci-dessous.

<u>Travaux prévus, à l'étude ou à prévoir – Pointe-à-Pitre (Lauricisque)</u>			
<u>Description</u>	<u>Type</u>	<u>MOA</u>	<u>Cadre des travaux</u>
Diagnostic de la digue et de la protection du terre-plein	A prévoir	CG 971	
Diagnostic de la structure des quais	A prévoir	CG 971	
Restauration du platelage du ponton et des pendilles	A prévoir	CG 971	
Application du plan de gestion des déchets	A prévoir	CG 971	

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque
(suite)

(suite)

Conclusions Le port de Pointe-à-Pitre (Lauricisque) fait partie des 8 grands ports structurants du SDP de Guadeloupe sur lesquels des extensions et aménagements portuaires seront effectués (SMVM, 2011 et SDP, 2011). Il devra se doter des équipements et des outils de gestion nécessaires à sa vocation.

Lors de cette investigation les principaux éléments suivants ont été relevés :

- **Caractéristiques administratives**
 - Périmètre portuaire non modifié depuis 1986
 - Extension portuaire à effectuer par le CG 971 - En cours
 - Nombre d'AOT pour des postes à flots faibles au vu du nombre de navires présents sur site
 - Absence d'application du règlement particulier de police et d'exploitation du port de pêche et de plaisance – conflits d'usages
- **Caractéristiques techniques**
 - Cale de mise à l'eau en mauvais état et inutilisable
 - Absence de zone de stockage des navires et du matériel de pêche
 - Absence de zone technique
 - Une partie (2 bornes) des points d'eau/électricité est détournée par les habitations voisines
 - Absence de collecte des déchets issus de la pêche – Port sale dans son ensemble
 - Aménagements de protection à proprement parler en mauvais état et à surveiller/diagnostiquer
 - Structure des quais à diagnostiquer
 - Accès limité aux navires de faible tirant d'eau (cote de 1,5 m)
- **Evolutions prochaines**

Les aménagements en cours de travaux vont en partie dans le sens des orientations du SMVM, via le développement d'un village de pêcheurs.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque
(suite)

Planche photographique du port de Pointe-à-Pitre

VUES GENERALES DU PORT



PONTON FLOTTANT



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque
(suite)

*Planche
photographique du
port de Pointe-à-Pitre
(suite)*

QUAI PECHE



PROTECTION DU TERREPLEIN ET DALOT DE DIGUE DANS L'ANGLE



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque
(suite)

*Planche
photographique du
port de Pointe-à-Pitre
(suite)*

MUSOIR « ARTISANAL » ET DIGUE EN MAUVAIS ETAT GENERAL (SAUF LE VOIE D'ACCES EN BON ETAT)



DIGUE ENCOMBREE ET VOIE D'ACCES A LA DIGUE EN BON ETAT



MACHINE A GLACE



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque
(suite)

*Planche
photographique du
port de Pointe-à-Pitre
(suite)*

BORNE EAU/ELECTRICITE



POINT D'EAU UTILISE PAR LES HABITATIONS VOISINES



CALE DE MISE A L'EAU ENCOMBREE ET MISE A L'EAU PAR CAMION



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Lauricisque
(suite)

*Planche
photographique du
port de Pointe-à-Pitre
(suite)*

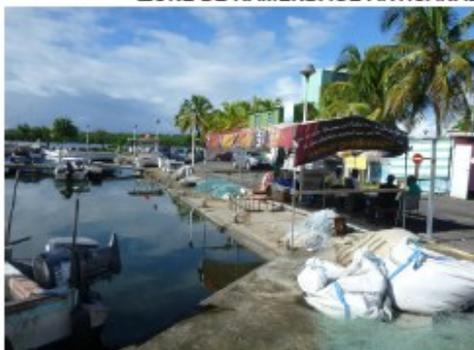
ZONE D'ECAILLAGE ET DE VENTE (COMMUNALE)



TABLES D'ECAILLAGE ARTISANALE ET STOCKAGE DU MATERIEL DANS LES CONGELATEURS



ZONE DE RAMENDAGE ARTISANALE ET ABRIS A NAVIRES ARTISANAL



ZONE DE TRAVAUX A L'ARRIERE DU PORT DE PECHE



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Bourg

Situation - Accès Le port de Petit-Bourg (Bourg) est situé sur la côte Sud-Est de la Basse-Terre, dans le Petit Cul-de- Sac Marin de la Guadeloupe. Il est protégé par une digue de secteur Ouest.

Accès nautique

Le port est facilement accessible depuis le Petit Cul-de-Sac Marin, il faut néanmoins faire attention aux hauts fonds qui encadre le chenal d'accès.

L'accès est signalé par un feu d'entrée de port en bout de digue.

Coordonnées du port (UTM Zone 20 – WGS 84) : Longitude (X): 650 814m / Latitude (Y): 1 790 220m

Accès terrestre

Le port est situé en plein centre de Petit-Bourg, il est accessible depuis la N1 via la N2001 et la D33.

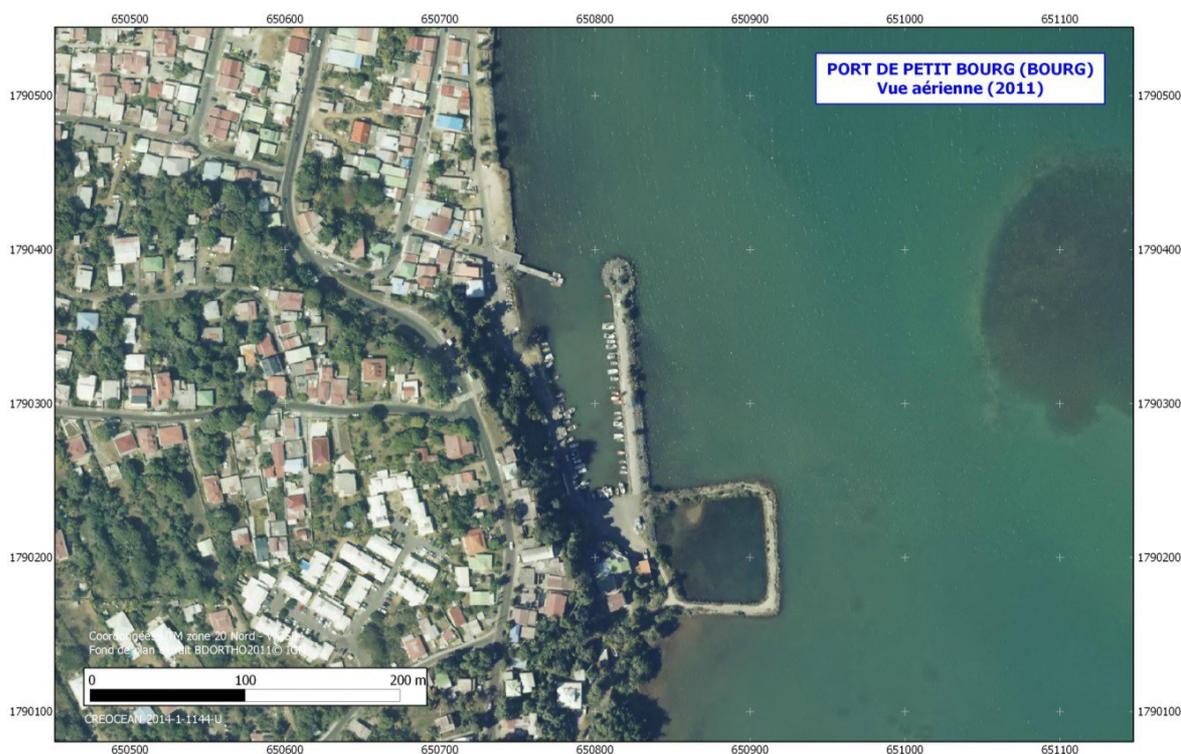


Figure 4 : Port de Petit-Bourg (Bourg) : Vue aérienne du port (BD ORTHO IGN - 2011)

Caractéristiques administratives

Transferts de compétences

Le port de Petit-Bourg (Bourg) a été transféré à la Commune de Petit-Bourg en pleine propriété, via l'arrêté 2012-630 du 30-05-2012. Il comprend l'appontement et le terreplein ainsi que le plan d'eau (1ha environ).

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Bourg (suite)

Caractéristiques administratives (suite)

Port et périmètre portuaire

Le périmètre portuaire n'a pas été actualisé depuis 1986, malgré les nombreux aménagements réalisés depuis.

De plus ce port n'existe pas administrativement parlant, ainsi, une création portuaire est à effectuer par la commune. Celle-ci est en cours.

Objectif du Schéma départemental des ports et du Schéma de Mise en Valeur de la Mer

Ce port à vocation principale de plaisance (SMVM, 2011) est polyvalent. Le SMVM prévoit d'y développer une Halte Légère de Plaisance.

Petit-Bourg (Bourg) fait partie des ports de pêche secondaires, où le maintien d'une pêche d'intérêt locale est recommandé par le SMVM (2011) dans ses orientations applicables aux ports de pêche. Les équipements à y réaliser visent essentiellement l'amélioration du fonctionnement du port (grilles de mouillage, eau, électricité, sanitaires, étals, machines à glace, cale de halage, collecte et traitement des déchets portuaires, sécurité et prévention des pollutions).

Fonctionnement du port

Le propriétaire et gestionnaire du port est la Commune de Petit-Bourg. Elle représente également l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Personnel en charge du port

Il n'y a pas de personnel attitré à la gestion du port.

Conseil portuaire

Il n'y a pas de Conseil Portuaire sur Petit-Bourg à l'heure actuelle.

Associations de marins pêcheurs

Il n'y a pas d'association de marins pêcheur en place sur Petit-Bourg à l'heure actuelle.

Attribution de place et grilles de mouillage

Il n'y a pas d'attribution de place, ni de grille de mouillage. Aucune demande d'Autorisation d'Occupation Temporaires de poste à flots, n'a été réceptionnée à ce jour.

Budget et redevances portuaires

Il n'y a pas de budget spécifique alloué au port, ni de redevance portuaire.

Règlement de police portuaire

Il n'y a pas de règlement de police portuaire pour ce port à l'heure actuelle.

Gestion des déchets

Il existe un plan de gestion des déchets, établi le 25-09-2008, mais restant non appliqué à ce jour.

Usages et bateaux en présence lors de la visite sur site

- *Type pêche* : Environ 25 navires < 8m ;
- *Type plaisance* : Environ 35 navires < 8m ;
- *Autre* : Excursions en bateaux et école d'aviron.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Bourg (suite)

Caractéristiques administratives (suite)

Notons que parmi les bateaux de type Pêche, sont également présents des bateaux de plaisance (balade en mer, pêcheurs occasionnels et non professionnels). Les investigations de terrains n'ont pas permis de distinguer les professionnels de la pêche des non professionnels de la pêche.

Utilisateurs du port

Marins pêcheurs

La liste des marins pêcheurs de Petit-Bourg n'est pas disponible à ce jour.

Utilisateurs des plateformes portuaires faisant l'objet d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT)

Il n'y a pas d'Autorisation d'Occupations Temporaire du DPMP en vigueur actuellement sur ce port.

Utilisation du port en tant qu'abri sur en cas de cyclone

Le port est bien protégé par les récifs et le Petit Cul-de-Sac marin, toutefois des études spécifiques seraient nécessaires afin d'identifier s'il pourrait ou non constituer un abri en cas de cyclone.

Caractéristiques techniques

Généralités

Le plan d'eau disponible : 6 500m²

Cote d'exploitation : 1,5m (2009) et prévue à 2m au Schéma départemental des ports (2009)

Capacité d'accueil : *Non déterminée*, mais estimée à 60 places environ.

Infrastructures

Amarrage et mise à l'eau des bateaux

En termes d'équipement pour l'amarrage et/ou la mise à l'eau des bateaux, le port est actuellement équipé des éléments suivants :

Infrastructures – Equipements pour l'amarrage et la mise à l'eau des bateaux –		
Petit-Bourg (Bourg)	Objet	Nb
	Observations	
Cale de mise à l'eau	1	Etat bon
Quai	1	Etat mauvais
Appontement fixe		
Ponton flottant		
Estacade		
Bouées : Mouillage		
Aire de stationnement :		
Terrain vague		

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Bourg
(suite)

(suite) *Remarque :*

- La cale de mise à l'eau sert également de zone de carénage
- Quai en mauvais état, très peu utilisé
- Les navires sont amarrés sur les enrochements ou sur des estacades artisanales

Bâtiments

Il n'y a pas de bâtiments sur le port : Absence de locaux de pêche ou associatif, de capitainerie.

Equipements généraux du port

Le tableau ci-après présente les équipements généraux en place sur le port :

Infrastructures – Equipements généraux du port – Petit-Bourg (Bourg

Zone de carénage		
Zone de stockage matériel de pêche		
Salle de transformation		
Zone RoRo		
Emplacement pour navires aquacoles		
Sanitaires : Douches		
Sanitaires : WC		
Aire de stationnement : Parking	1	
Aire de stationnement : Terrain vague	1	
Point eau	4	2 ne fonctionnent pas
Point électricité		
Eclairage public : lampadaires	Oui	Quai et digue et parking
Feux entrée de port (Rouge/Verte)	1	Etat bon
Bouées : Chenal (Rouge/Verte) Bouées : Signalisation zone de loisirs Bouées : Autres		
Espar Phare Marégraphe Containers		
Poubelle : Batteries Poubelle : Huile de vidange Poubelle : Tout venant Poubelle : Déchet organique		
Potence		
Machine à glace Cuve carburant Zone écaillage zone vente		
Zone technique		

Remarque :

- Absence de machine à glace, et de station carburant
- Absence de sanitaire
- Absence d'espace de stockage du matériel de pêche et des navires
- Pas de zone technique ni de zone de carénage
- Pas d'électricité
- Peu de point d'eau et points d'eau défaillants
- Pas de collecte des déchets issus de l'activité portuaire et de pêche

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Bourg
(suite)

(suite) **Equipement de protection du port et éléments associés**

Les équipements de protection du port sont listés ci-après, ainsi que les éléments qui leur sont directement associés.

<u>Infrastructures – Equipements de protection du port –</u>			
<u>Petit-Bourg (Bourg)</u>	<u>Objet</u>	<u>Nb</u>	<u>Observations</u>
			Etat moyen pour la digue principale
Digue à talus		2	Etat mauvais pour la digue du plan d'eau situé au sud
Protection du terreplein (enrochements)		Oui	Etat moyen à mauvais
Buse - Dalot de digue : Sorties d'eaux notamment pluviales		3	Etat mauvais
Brèche de digue			

Remarque :

- Les voies d'accès à la digue principales sont bonnes et carrossables
- Les enrochements utilisés par les navires pour s'amarrer sont en mauvais état
- La digue contenant le plan d'eau situé au sud est en mauvais état

Equipement de sécurité du port

Il n'y a pas d'équipements de sécurité des biens et des personnes sur le port

Travaux sur la plateforme portuaire

Travaux passés

Les données concernant les travaux passés ne sont pas actuellement disponibles.

Travaux en cours

Il n'y a pas de travaux en cours sur ce port.

Travaux prévus, à l'étude ou à prévoir

Il n'y a pas de travaux prévus, à l'étude ou à prévoir sur le port.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Bourg (suite)

Conclusions Ce port est à vocation première de plaisance et vocation secondaire de pêche. Dans le Schéma départemental des ports (2009) et le SMVM (2011), les objectifs pour le port de Petit-Bourg sont d'y maintenir, équiper et entretenir ce petit port de pêche par la réalisation de nouveaux équipements, ainsi que de développer une halte légère de plaisance.

Lors de cette investigation les principaux éléments suivants ont été relevés :

- **Caractéristiques administratives**
 - Création portuaire à effectuer par la commune
 - Absence de police portuaire
 - Absence de Conseil portuaire
 - Malgré l'utilisation du port par plusieurs usagers (plaisanciers, école aviron, pêcheur), il n'y a pas d'organisation spatiale du site
 - Plan de gestion des déchets non appliqué

- **Caractéristiques techniques**
 - Cale de mise à l'eau servant également de zone de carénage
 - Quai en mauvais état, très peu utilisé
 - Navires amarrés sur les enrochements ou sur des estacades artisanales
 - Digue contenant le plan d'eau situé au sud en mauvais état
 - Peu de point d'eau et points d'eau défaillants
 - Absence de locaux de pêche ou associatif (cabanes artisanales)
 - Absence de machine à glace et de station carburant
 - Absence de sanitaire
 - Absence d'espace de stockage du matériel de pêche et des navires
 - Pas de zone technique ni de zone de carénage
 - Pas d'électricité
 - Pas de collecte des déchets issus de l'activité portuaire et de pêche, port relativement sale (bassin et terreplein)
 - Absence de zone d'écaillage ou vente

- **Evolutions prochaines**

Ce port est faiblement équipé en termes d'infrastructures lourdes comme légères, malgré son utilisation par de nombreux usagers multiples. Une organisation du site et des équipements seraient nécessaires. La création d'un conseil portuaire permettrait de regrouper les usagers autour des points de développement à aborder.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Bourg
(suite)

Planche photographique du port de petit bourg (bourg)

VUE GENERALE DU PORT DE PETIT-BOURG (BOURG)



QUAI EN MAUVAIS ETAT GENERAL



DIGUE CARROSSABLE ET UTILISEE COMME POINT D'AMARRAGE



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Bourg
(suite)

*Planche
photographique du
port de petit bourg
(bourg) (suite)*

CALE DE MISE A L'EAU ENCOMBREE PAR LES NAVIRES STOCKES A TERRE



ESTACADES ET TABLES D'ECAILLAGE/VENTE ARTISANALES



POINTS D'EAU SOMMAIRES



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Bourg
(suite)

*Planche
photographique du
port de petit bourg
(bourg) (suite)*

PARKING ET ESPACE DE STOCKAGE DES EMBARCATIONS D'AVIRON



BASSIN SITUÉ AU SUD DU PORT (VINAIGRERIE)



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Canal

Situation – Accès Le port de Petit-Canal (La Darse) est situé sur la côte Nord-Ouest de la Grande-Terre, dans le Grand

Cul de Sac Marin. Il se situe en bordure d'un canal, et est délimité de part et d'autre par la mangrove.

Accès nautique

Le port est accessible par le Grand Cul-de-Sac Marin, il faut faire particulièrement attention aux hauts fonds et aux faibles profondeurs d'eau en présence. L'accès est balisé par un phare à l'entrée du site.

Coordonnées du port (UTM Zone 20 – WGS 84) : Longitude (X): 660 602m / Latitude (Y): 1 811 394m

Accès terrestre

Le port est situé dans la mangrove qui borde le bourg de Petit-Canal. Il est accessible par la N6 via la rue de la Darse et la place des Marches aux esclaves.



Figure 5 : Port de Petit-Canal (La Darse) : vue aérienne du port (BD ORTHO IGN – 2011)

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Canal
(suite)

Caractéristiques administratives

Transferts de compétences

Le port de Petit-Canal, La Darse, a été transmis au Département par procès-verbal le 04-11-1986 en application de la circulaire du 02-02-1984. Celui-ci comprend l'appontement, une partie de la voie d'accès et le plan d'eau qui l'entoure (sur environ 25m de part et d'autre de l'appontement)

Port et périmètre portuaire

Le périmètre portuaire n'a pas été actualisé depuis 1986.

Objectif du Schéma départemental des ports et du Schéma de Mise en Valeur de la Mer

Petit-Canal (La Darse) fait partie des ports de pêche secondaires, où le maintien d'une pêche d'intérêt locale est recommandé par le SMVM (2011) dans ses orientations applicables aux ports de pêche. Les équipements à y réaliser visent essentiellement l'amélioration du fonctionnement du port (grilles de mouillage, eau, électricité, sanitaires, étals, machines à glace, cale de halage, collecte et traitement des déchets portuaires, sécurité et prévention des pollutions).

Fonctionnement du port

Le propriétaire et gestionnaire du port est le Conseil Général de la Guadeloupe. Il représente également l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Personnel en charge du port

Il n'y a pas de personnel attitré à la gestion du port.

Conseil portuaire

Il n'y a pas de Conseil Portuaire pour le port de Petit-Canal à ce jour.

Associations de marins pêcheurs

Une association de marins pêcheurs est présente:

Associations de marins pêcheurs et leurs représentants – Petit-Canal (La Darse)

Association des marins pêcheurs canaliens	AUGUSTE	Eric	0590201186 0690505592 eric.auguste@univ-ag.fr
--	---------	------	---

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Canal (suite)

Caractéristiques administratives (suite)

Attribution de place et grilles de mouillage

Il n'y a pas d'attribution de place, ni de grille de mouillage, toutefois deux navires de transport de passagers ont une place « réservée » en bout de quai Concernant les demandes d'Autorisation d'Occupation Temporaires de poste à flots, aucune n'a été réceptionnée à ce jour.

Budget et redevances portuaires

Il n'y a pas de budget spécifique alloué au port, ni de redevance portuaire.

Règlement de police portuaire

Il n'y a pas de règlement de police portuaire pour ce port à l'heure actuelle.

Gestion des déchets

Il existe un plan de gestion des déchets, établi le 26-09-2008, mais restant non appliqué à ce jour.

Toutefois l'association des marins pêcheurs canaliens entretient le site. Il n'y a pas de déchets visibles sur site.

Usages et bateaux en présence lors de la visite du site

- Type pêche : environ 45 navires < 8m ;
- Type plaisance : environ 5 navires < 8m ;
- Type transport de passagers : 2 navires entre 8 et 15m ;
- Autre activité : Canoë-Kayak

Notons que parmi les bateaux de type Pêche, sont également présents des bateaux de plaisance (balade en mer, pêcheurs occasionnels et non professionnels). Les investigations de terrains n'ont pas permis de distinguer les professionnels de la pêche des non professionnels de la pêche.

Utilisateurs du port

Marins pêcheurs

La liste des marins pêcheurs de Petit-Canal n'est pas disponible à ce jour. Toutefois il y aurait une dizaine de marins pêcheurs et une soixantaine de plaisanciers sur le port de Petit-Canal (La Darse).

Utilisateurs des plateformes portuaires faisant l'objet d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT)

Il n'y a pas d'Autorisation d'Occupations Temporaire du DPMP en vigueur actuellement sur ce port.

Utilisation du port en tant qu'abri sur en cas de cyclone

Le port se situe dans le Grand Cul-de-Sac Marin et est partiellement protégé par la mangrove dans laquelle il s'insère. Toutefois des études spécifiques seraient nécessaires afin d'identifier s'il pourrait ou non constituer un abri en cas de cyclone.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Canal
(suite)

Caractéristiques techniques

Généralités

Le plan d'eau disponible: /

Cote d'exploitation : 1,5m (2009) et prévue 2m au Schéma départemental des ports (2009)

Capacité d'accueil : *Non déterminée.*

Infrastructures

Amarrage et mise à l'eau des bateaux

En termes d'équipement pour l'amarrage et/ou la mise à l'eau des bateaux, le port est actuellement équipé des éléments suivants :

Infrastructures – Equipements pour l'amarrage et la mise à l'eau des bateaux – Petit-Canal (La Darse)		
Objet	Nb	Observations
Cale de mise à l'eau	1	Etat moyen
Quai pêche/ plaisance/passagers	1	Etat mauvais
Quai pêche	1	Etat moyen
Appontement fixe		
Ponton flottant	2	Etat bon - Réservés à l'école de Canoë Kayak
Estacade		
Bouées : Mouillage		
Aire de stationnement		

Remarque :

- Cale de mise à l'eau de petite taille
- Le quai réservé à la pêche, comme celui utilisé par pêcheurs et plaisanciers sont en moyen ou mauvais état : affouillements, pieds en mauvais état apparent
- La voie d'accès au quai pêche/plaisance/passagers est en bon état (bas cotés nettoyés), mais de nombreux points d'amarrages artisanaux sont créés sur toute sa longueur
- Absence d'espace pour stocker les bateaux à terre

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Canal
(suite)

*Caractéristiques
techniques (suite)*

Bâtiments

En termes de bâtiments, le port dispose actuellement des éléments suivants:

Bâtiments sur la plateforme portuaire – Petit-Canal (La Darse)		
Bâtiment	Nb	Observation
Capitainerie		
Local pêche		
Local association		
Base nautique		
Autre : Espace à tout faire	1	Espace couvert servant de zone d'écaillage, vente, salle de réunion
Autre : Containers	1	Utilisé par l'école de canoë-kayak
Autre	1	Ancienne boucherie abandonnée

Remarque :

- Absence de zone d'écaillage ni de vente
- Absence d'espace de réunion

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Canal
(suite)

Caractéristiques techniques (suite)

Equipements généraux du port

Le tableau ci-après présente les équipements généraux en place sur le port :

<u>Infrastructures – Equipements généraux du port – Petit-Canal (La Darse)</u>		
<u>Objet</u>	<u>Nb</u>	<u>Observations</u>
Machine à glace	1	Etat bon – Non encore fonctionnelle
Cuve carburant		
Zone écaillage		
Zone vente		
Zone technique		
Zone de carénage		
Zone de stockage matériel de pêche		
Salle de transformation		
Zone RoRo		
Emplacement pour navires aquacoles		
Sanitaires : Douches		
Sanitaires : WC	1	Etat bon Réserve aux scolaires
Aire de stationnement : Parking		
Aire de stationnement : Terrain vague	1	
Point eau	1	
Point électricité	1	
Eclairage public : lampadaires	Oui	Eclairage de la voie d'accès
Feux entrée de port (Rouge/Verte)		
Bouées : Chenal (Rouge/Verte)		
Bouées : Signalisation zone de loisirs		
Bouées : Autres		
Espar		
Phare		
Marégraphe		
Containers		
Poubelle : Batteries		
Poubelle : Huile de vidange		
Poubelle : Tout venant		
Poubelle : Déchet organique		
Potence		

Remarque :

- Pas d'éclairage sur les quais
- Gestion de la machine à glace en cours de passation via une convention avec l'association des marins pêcheurs canaliens
- Des sanitaires sont présents, mais réservés aux scolaires venant faire du canoë-kayak
- Un espace couvert sert de lieux d'écaillage, de vente, de ramendage, de réunion de l'association, etc.
- Points eau et électricité insuffisants

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Canal
(suite)

*Caractéristiques
techniques (suite)*

Equipement de protection du port et éléments associés

Il n'y a pas d'équipements de protection du port sur Petit-Canal.

Equipement de sécurité du port

Les équipements de sécurité du port sont sommaires et listés ci-après :

<u>Infrastructures – Equipements de sécurité du port – Petit-Canal (La Darse)</u>		
<u>Objet</u>	<u>Nb</u>	<u>Observations</u>
Borne incendie		
Bouée de secours		
Echelle	2	Etat bon – Sur les pontons réservés aux scolaires

Remarque : Une barrière est présente sur le quai à passagers.

Travaux sur la plateforme portuaire

Travaux passés

Les données concernant les travaux passés ne sont pas actuellement disponibles.

Travaux en cours

Il n'y a pas de travaux en cours sur ce port.

Travaux prévus, à l'étude ou à prévoir

Les travaux prévus, à l'étude ou à prévoir sur le port sont listés ci-dessous.

<u>Travaux prévus, à l'étude ou à prévoir – Petit-Canal (La Darse)</u>			
<u>Description</u>	<u>Type</u>	<u>MOA</u>	<u>Cadre des travaux</u>
Prolonger le quai par des estacades vers le fond de la darse	En projet	CG 971	
Diagnostiquer la structure du quai	En projet	CG 971	
Amenager une zone de vente	En projet	CG 971	
Réaliser une cale de mise à l'eau	En projet	CG 971	

Les ports dans la zone de projet (suite)

Conclusions Le port de Petit-Canal est un petit port à vocation de pêche avant tout, bien que les plaisanciers y soient présents en grand nombre. Dans le Schéma départemental des ports (2009) ainsi que le SMVM (2011), les objectifs y sont d'y maintenir, équiper et entretenir le petit port de pêche par la réalisation de nouveaux équipements (notamment une nouvelle machine à glace y a été installée).

Lors de cette investigation les principaux éléments suivants ont été relevés :

- **Caractéristiques administratives**
 - Absence d'organisation du port d'un point de vue spatial et gestion
 - Absence de conseil portuaire
 - Espace vacant près du quai appartient au du Parc National de la Guadeloupe (hors périmètre portuaire). Des autorisations sont délivrées pour l'utilisation du site (pontons flottant et accès à pieds) aux scolaires pour la pratique du canoë-kayak
 - Conflit d'usage entre marins pêcheurs et les utilisateurs des canoës-kayaks (scolaires)
 - Plan de gestion des déchets non appliqué.
 - Entretien du site effectué par l'association des marins pêcheurs canaliens (à ses frais) : pas de dépôts de filets à terre, ni d'ordures. Notamment un gros travail de nettoyage a été fourni pour débayer d'importantes ordures (ferrailles...). Port propre
- **Caractéristiques techniques**
 - Voie d'accès au quai pêche/plaisance/passagers en bon état
 - Gestion de la machine à glace en cours de passation via une convention avec l'association
 - Cale de mise à l'eau de petite taille
 - Quai en moyen ou mauvais état – Amarrages artisanaux le long de la voie d'accès
 - Absence d'espace pour stocker les bateaux à terre
 - Absence de zone d'écaillage, de vente, d'espace de réunion : Un espace couvert sert à tout
 - Pas d'éclairage sur les quais
 - Sanitaires présents, mais réservés aux scolaires
 - Points eau et électricité insuffisants
 - Equipements de sécurité des biens et des personnes absents sur le port de pêche
 - Absence d'équipement de collecte des déchets – Site maintenu propre par l'association
- **Evolutions prochaines**

Lors de la visite sur site les pêcheurs présents (association des marins pêcheurs canaliens) ont précisé qu'un premier diagnostic du port, réalisé en 2002, devait aboutir à la réalisation de plusieurs aménagements (dont un espace de vente), non réalisés à ce jour mis à part la machine à glace. Aussi des cabanes de pêche artisanale avaient été alors enlevées en vue de la création d'autres infrastructures, sans que suites soient données à ces travaux.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Canal
(suite)

Planche photographique du port de petit-canal

VUES GENERALES DU PORT DE PETIT-CANAL



QUAI PECHE ET PASSAGERS



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Petit Canal
(suite)

*Planche
photographique du
port de petit-canal
(suite)*

QUAI PECHE ET AFFOUILLEMENTS SOUS LE QUAI



CALE DE MISE A L'EAU



AMARRAGES ARTISANAUX LE LONG DE LA VOIE D'ACCES



VOIE D'ACCES (MACHINE A GLACE VISIBLE AU FOND) / VOIE D'ACCES (ANCIENNE BOUCHERIE A L'EXTREME)



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Goyave

Situation - Accès Le port de Goyave est situé sur la côte Est de la Basse-Terre. Il est protégé au large par la barrière de corail et au niveau du port par une digue de secteur Nord-Est. Le port est encadré par deux ravines en limite du centre nautique et entre l'ancien appontement en béton et le terreplein (terrain vague).

Accès nautique

Le port est accessible par le Petit Cul-de-Sac-Marin aisément, en faisant toutefois attentions aux récifs et hauts fonds. L'accès est balisé par un feu d'entrée de port en bout de digue et par deux bouées.

Coordonnées du port (UTM Zone 20 – WGS 84) : Longitude (X): 652 649m / Latitude (Y): 1 784 564m

Accès terrestre

Le port est situé dans le bourg, il est accessible facilement depuis la N1 en empruntant la route qui traverse le bourg en Nord/Sud (D33) ainsi qu'en empruntant celle qui le traverse d'Ouest en Est (D43).



Figure 6 : Port de Goyave (Bourg) : Vue aérienne du port (BD ORTHO IGN - 2011)

Caractéristiques administratives

Transferts de compétences

Le port de Goyave a été transféré en pleine propriété à la Commune de Goyave par l'arrêté 2012-22 du 01-10-2012. Il comprend un appontement en béton sur pieux ainsi qu'un plan d'eau d'environ 1ha autour de l'ouvrage.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Goyave
(suite)

*Caractéristiques
administratives (suite)*

Port et périmètre portuaire

Le périmètre portuaire n'a pas été actualisé depuis 1986, malgré les extensions réalisées (nouvel appontement, digue...).

Ainsi une extension portuaire est à effectuer par la commune afin de régulariser la situation du site.

Objectif du Schéma départemental des ports et du Schéma de Mise en Valeur de la Mer

Ce port à vocation principale de plaisance (SMVM, 2011) est polyvalent. Le SMVM prévoit d'y développer des équipements pour l'accueil de la plaisance, à savoir : mise à disposition d'eau potable, d'électricité, de sanitaire, cale de mise à l'eau, entretien des pontons, équipement de prévention des pollutions (collecte des déchets et eaux usées), installer à terme une capitainerie).

Goyave fait partie des ports de pêche secondaires, où le maintien d'une pêche d'intérêt locale est recommandé par le SMVM (2011) et le Schéma départemental des ports (2009), dans ses orientations applicables aux ports de pêche. Les équipements à y réaliser visent essentiellement l'amélioration du fonctionnement du port (grilles de mouillage, eau, électricité, sanitaires, étals, machines à glace, cale de halage, collecte et traitement des déchets portuaires, sécurité et prévention des pollutions).

Une zone technique est à y créer incluant des moyens de levage, une zone de carénage et la collecte des eaux de carénage.

Fonctionnement du port

Le propriétaire et gestionnaire du port est la Commune. Elle représente également l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Personnel en charge du port

Il n'y a pas de personnel attitré à la gestion du port.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Goyave
(suite)

Caractéristiques administratives (suite)

○ Conseil portuaire

Le Conseil Portuaire du port de Goyave a été modifié pour 5 ans le 24/05/2012 par l'Arrêté n° 2012/07/PCG/DGS/DGI/SDRPA. Il est composé des personnes suivantes :

<u>Représentants au Conseil Portuaire – Goyave (Bourg)</u>			
LOUISY	Fredy	Président	Représentant le Président du Conseil General
JOSEPHINE	Lucien	Titulaire	Représentant le Conseil Municipal
FORTUNE	Tony	Suppléant	Représentant le Conseil Municipal
ARBAU	Pierre-Jean	Titulaire	Représentant le Service charge des Ports Départementaux
BADE	Martin	Suppléant	Représentant le Service charge des Ports Départementaux
TARQUIN	Hugues	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
POMPILIUS	Micheline	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
MOULA	Willy	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
DESOUZA	Gilles	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
SAINT-CHARLES	Alex	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
TRAORE	Abdoulaye	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de commerce
RIBAUD	Dominique	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
CHANGIVY	Yann	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
KIAVU	Daniel	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
DUCHANT	Rodolphe Louis	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
RIBAUD	Stéphane	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
ZARABEL	Adolphe Scholastique	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de pêche
WECK	Jean-Claude	Titulaire	Représentant des usagers au titre des activités de plaisance
DUVEY	Arnaud	Suppléant	Représentant des usagers au titre des activités de plaisance

○ Associations de marins pêcheurs

Une association de marins pêcheurs est présente à Goyave :

<u>Associations de marins pêcheurs et leurs représentants – Goyave (Bourg)</u>			
Association des marins pêcheurs de Goyave	RIBAUD	Dominique	0690539287 dominiqueribaud@gmail.com

○ Attribution de place et grilles de mouillage

Il n'y a pas d'attribution de place, ni de grille de mouillage.

Aucune demande d'Autorisation d'Occupation Temporaires de poste à flots n'a été réceptionnée à ce jour.

○ Budget et redevances portuaires

Il n'y a pas de budget spécifique alloué au port, ni de redevance portuaire.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Goyave (suite)

(suite) ○ **Règlement de police portuaire**

Il n'y a pas de règlement de police portuaire d'établi pour ce port.

○ **Gestion des déchets**

Il n'y a pas de plan de gestion des déchets d'établi pour ce port.

Notons la présence de 3 épaves à terre ou en mer sur ce port ainsi que de nombreux déchets dans le bassin lui-même (pneus, filets...).

○ **Usages et bateaux en présence lors de la visite sur site**

- Type pêche : Environ 25 navires < 8m ;
- Type plaisance : Environ 30 navires < 8m ;

Notons que parmi les bateaux de type Pêche, sont également présents des bateaux de plaisance

(balade en mer, pêcheurs occasionnels et non professionnels). Les investigations de terrains n'ont pas permis de distinguer les professionnels de la pêche des non professionnels de la pêche.

○ **Utilisateurs du port**

- Marins pêcheurs

La liste des marins pêcheurs de Goyave n'est pas disponible à ce jour.

- Utilisateurs des plateformes portuaires faisant l'objet d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT)

Il n'y a pas d'Autorisation d'Occupations Temporaire du DPMP en vigueur actuellement sur ce port.

○ **Utilisation du port en tant qu'abri sur en cas de cyclone**

Le port est situé dans une zone protégée par la barrière de corail, toutefois, des études spécifiques seraient nécessaires afin d'identifier s'il pourrait ou non constituer un abri en cas de cyclone.

Caractéristiques techniques

Généralités

Le plan d'eau disponible : 10 000m².

Cote d'exploitation : *Non déterminée*. Prévues à 2m au Schéma départemental des ports (2009)

Capacité d'accueil : *Non déterminée* – Estimée à 80 places.

Infrastructures

○ **Amarrage et mise à l'eau des bateaux**

En termes d'équipements pour l'amarrage et/ou la mise à l'eau des bateaux, le port est actuellement équipé des éléments suivants :

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Goyave
(suite)

*Caractéristiques
techniques (suite)*

Infrastructures – Equipements pour l'amarrage et la mise à l'eau des bateaux – Goyave (Bourg)		
Objet	Nb	Observations
Cale de mise à l'eau	2	Etat Moyen et mauvais
Cale de mise à l'eau Centre nautique	1	Etat bon (réservée au centre nautique à l'Est du port)
Quai	1	Etat moyen-mauvais
Appontement fixe	2	Etat mauvais
Ponton flottant Centre nautique	1	Etat bon (réservée au centre nautique à l'Est du port)
Estacade	1	Etat moyen
Bouées : Mouillage		
Aire de stationnement : Terrain vague		

Remarque :

- Deux appontements en mauvais état
- L'ancienne cale de mise à l'eau est en mauvais état. Elle est utilisée comme aire de stockage des navires et aire de carénage. La seconde est aussi encombrée par les bateaux stockés
- L'estacade est encombrée par le matériel de pêche

Bâtiments

En termes de bâtiments, le port dispose actuellement des éléments suivants :

Bâtiments sur la plateforme portuaire – Goyave (Bourg)		
Bâtiment	Nb	Observation
Capitainerie		
Local pêche	12	Etat bon
Local association		
Base nautique	1	Etat bon (à l'Est du port de Goyave)
Autre : Chantier nautique	1	Situé à l'Est du port de pêche-plaisance
Autre : Commerces	3	

Remarque : ces bâtiments sont situés hors du périmètre actuel du port de Goyave.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Goyave
(suite)

(suite) **Equipements généraux du port**

Le tableau ci-après présente les équipements généraux en place sur le port :

<u>Infrastructures – Equipements généraux du port – Goyave (Bourg)</u>		
<u>Objet</u>	<u>Nb</u>	<u>Observations</u>
Machine à glace		
Cuve carburant		
Zone écaillage		
Zone vente	1	Etat bon
Zone technique		
Zone de carénage		
Zone de stockage matériel de pêche		
Salle de transformation		
Zone RoRo		
Emplacement pour navires aquacoles		
Sanitaires : Douches		
Sanitaires : WC		
Aire de stationnement : Parking	2	Insuffisant (uniquement place centrale)
Aire de stationnement : Terrain vague		
Point eau		
Point électricité		
Eclairage public : lampadaires		
Feux entrée de port (Rouge/Verte)	1	Etat bon
Bouées : Chenal (Rouge/Verte)		
Bouées : Signalisation zone de loisirs		
Bouées : Autres		
Espar		
Phare		
Marégraphe		
Containers		
Poubelle : Batteries		
Poubelle : Huile de vidange		
Poubelle : Tout venant		
Poubelle : Déchet organique		
Potence		

Remarque :

- Il n'y a pas d'eau ni d'électricité, pas de sanitaire
- Absence d'avitaillement en glace et carburant
- Absence de zone de stockage du matériel et des navires
- Absence de zone technique
- Eclairage insuffisant : aucun éclairage des quais et digues
- Présence d'une zone de vente, mais non équipé pour l'écaillage
- Pas de gestion des déchets sur le port

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Goyave
(suite)

(suite) **Equipement de protection du port et éléments associés**

Les équipements de protection du port sont listés ci-après, ainsi que les éléments qui leur sont directement associés.

<u>Infrastructures – Equipements de protection du port — Goyave (Bourg)</u>		
<u>Objet</u>	<u>Nb</u>	<u>Observations</u>
Digue à talus	1	Etat bon
Protection du terreplein (enrochements)	Oui	Etat moyen-mauvais
Buse - Dalot de digue : Emissaire	1	Etat mauvais (émissaire d'eaux pluviales)
Brèche de digue		

Remarque :

- Les enrochements (terrepleins et digue) sont encombrés par les navires amarrés dessus
- Les voies d'accès à la digue sont bonnes, elle est carrossable.

Equipement de sécurité du port

Il n'y a pas d'équipements de sécurité des biens et des personnes sur le port

Travaux sur la plateforme portuaire

Travaux passés

Les données concernant les travaux passés ne sont pas actuellement disponibles.

Travaux en cours

Il n'y a pas de travaux en cours sur ce port.

Travaux prévus, à l'étude ou à prévoir

Il n'y a pas de travaux prévus, à l'étude ou à prévoir sur le port.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Goyave
(suite)

Conclusions Goyave fait partie des ports à vocation principale de plaisance et des petits ports de pêche secondaires où les objectifs décrits par le Schéma départemental des ports (2009) et le SMVM (2011) sont de maintenir, équiper et entretenir ce petit port de pêche-plaisance en y réalisant de nouveaux équipements, dont une zone technique, et en organisant son fonctionnement (attribution de postes à flots...).

Lors de cette investigation les principaux éléments suivants ont été relevés :

- **Caractéristiques administratives**
 - Extension portuaire à effectuer par la commune ;
 - Absence d'organisation des postes à flots
 - Absence de police portuaire
 - Absence de plan de gestion des déchets
 - Absence d'AOT avec les usagers de la plateforme portuaire (régularisation du périmètre à effectuer)
- **Caractéristiques techniques**
 - Appontements en mauvais état
 - Manque de points d'amarrage et absence de zone de stockage des navires (encombrement des cales de mise à l'eau, amarrages artisanaux sur les enrochements)
 - Eclairage insuffisant : aucun éclairage des quais et digues
 - Absence de zone de stockage du matériel (encombrement des estacades et appontements)
 - Absence de points d'eau / électricité, pas de sanitaire,
 - Absence d'avitaillement en glace et carburant
 - Absence de zone technique
 - Pas d'équipement pour l'écaillage
 - Pas de gestion des déchets sur le port : quelques épaves observées et de nombreux déchets dans le bassin
- **Evolutions prochaines**

Le port de Goyave nécessite davantage d'organisation dans son fonctionnement et sa gestion, ainsi que d'infrastructures lourdes (appontements) et légères (sanitaires, zones d'écaillages, stockage des déchets...) pour que les conditions de travail des marins pêcheurs soient satisfaisantes.

Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Goyave
(suite)

Planche photographique du port de goyave (bourg)

VUE GENERALE DU PORT DE GOYAVE



APPONTEMENTS EN MAUVAIS ETAT ET QUAIS ENCOMBRES PAR LE MATERIEL DE PECHE



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Goyave
(suite)

*Planche
photographique du
port de goyave (bourg)
(suite)*

ENROCHEMENTS ET DIGUE ENCOMBRES PAR LES NAVIRES AMARRES DE MANIERE ARTISANALE



CALES DE MISE A L'EAU ENCOMBREE PAR LES NAVIRES STOCKES



ANCIENNE CALE DE MISE A L'EAU EN MAUVAIS ETAT ET UTILISEE COMME AIRE DE CARENAGE



CHANTIER NAVAL



Les ports dans la zone de projet (suite)

Le port de Goyave
(suite)

*Planche
photographique du
port de goyave (bourg)
(suite)*

CENTRE NAUTIQUE



CABANES DE PECHE ET ESPACE DE VENTE SUR LA PLACE



AIRE DE STATIONNEMENT DES VEHICULES



Les ports dans la zone de projet (suite)

Accès à Jarry – Jarry Houelbourg

La zone d'accès à Jarry Houelbourg dans le petit cul de sac marin se situe au Nord du Terminal Conteneur du GPMG et à l'Est du boulevard de Houelbourg.

Situation – Accès

L'accès à la zone de projet pourra se faire via le boulevard de la pointe Jarry, à l'extrémité Est de la zone de Jarry.

A l'heure actuelle aucune installation portuaire n'existe. L'accès se fait via un chemin en TUF, non viabilisé. Aucun parking n'existe.

Conclusions

La zone Jarry Houelbourg correspond à une zone projet sur laquelle aucune installation, aucune infrastructure n'est à l'heure actuelle dédiée aux véhicules, à l'accès éventuelles de navires et donc à l'accès de passagers.

Il s'agit d'une zone vierge où l'ensemble des infrastructures restent à créer.

Le dragage sera nécessaire pour l'accueil des navires (Il ne s'agit pas de la réalisation d'un chenal d'accès). Mais le choix du positionnement de la structure d'accueil des navires devra être fait avec pour objectif de limiter les dragages.

Planche photographique - Zone Houelbourg

*Planche
photographique -
Zone Houelbourg*



Figure 7 : emplacement de la zone projet de Jarry Houelbourg

Les ports dans la zone de projet (suite)

Accès à Jarry – Jarry
Houelbourg (suite)

*Planche
photographique -
Zone Houelbourg
(suite)*



Figure 8 : zoom sur l'emplacement de la zone projet de Jarry Houelbourg

Les ports dans la zone de projet (suite)

Accès à Jarry –Jarry Sud

La zone d'accès à Jarry dans le petit cul de sac marin se situe au Sud de la zone de Jarry et à l'Ouest du terminal conteneur du GPMG.

Situation – Accès

L'accès à la zone de projet pourra se faire via les rues de l'Industrie et de la Chapelle, deux rues situées au Sud de Jarry.

A l'heure actuelle des installations portuaires existent mais concernent seulement l'accueil de navires de plaisance. La majorité des installations est excessivement vétuste et souvent implantée dans la zone de manière « sauvage ».

Conclusions

La zone Jarry Sud correspond donc à une zone projet sur laquelle aucune installation, aucune infrastructure n'est à l'heure actuelle dédiée aux véhicules, à l'accès éventuelles de navires et donc à l'accès de passagers.

Il s'agit d'une zone exploitée par des plaisanciers mais où l'ensemble des infrastructures restent à créer pour l'accueil de passagers.

Planche photographique - Zone Sud

Planche photographique - Zone Sud (suite)

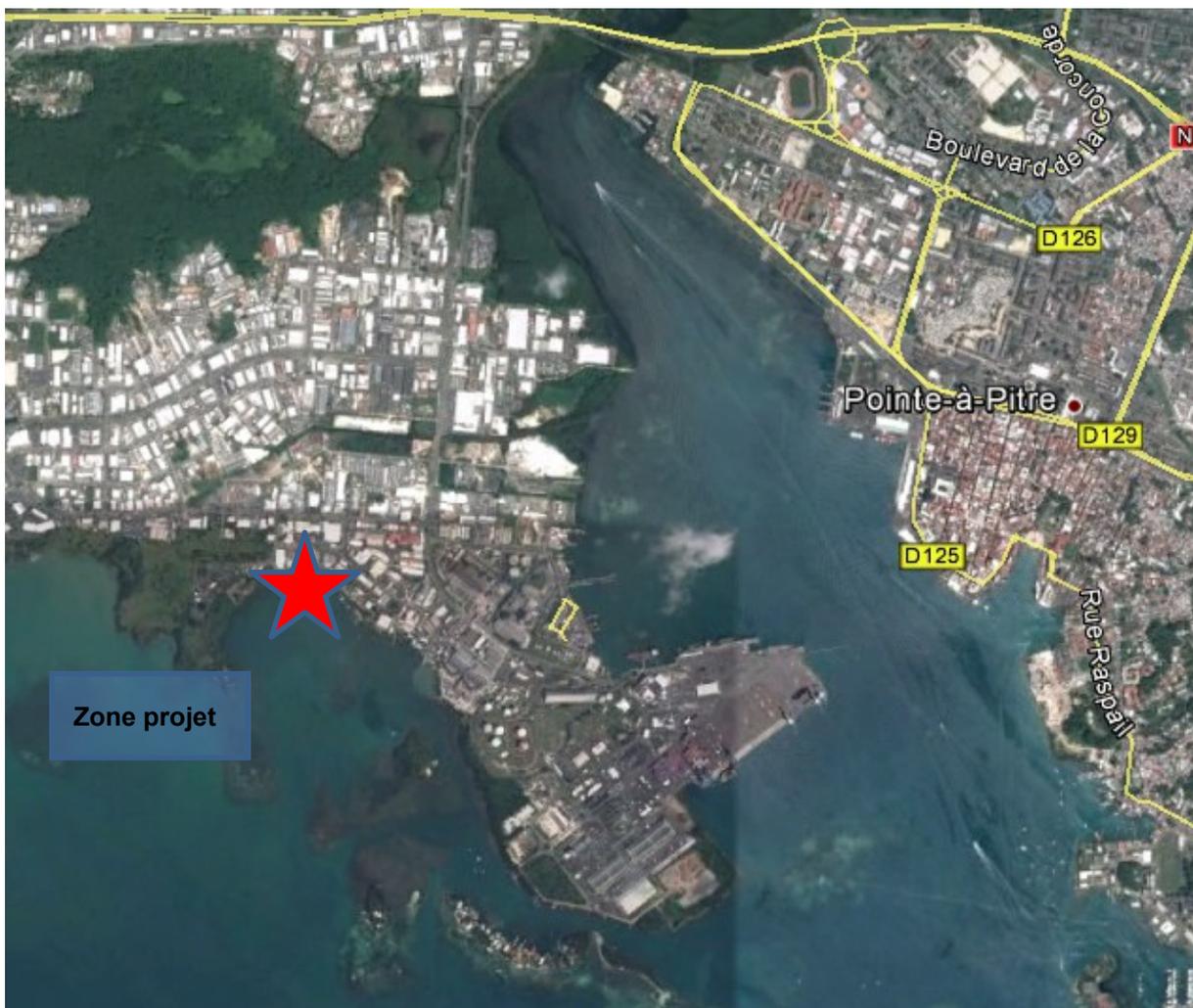


Figure 9 : emplacement de la zone projet de Jarry Sud

Les ports dans la zone de projet (suite)

Accès à Jarry –Jarry
Sud (suite)

Planche
photographique -
Zone Sud (suite)



Figure 10 : zoom sur l'emplacement de la zone projet de Jarry Sud

Les traversées étudiées

A ce stade de l'étude, le maximum de traversées ont été considérées. Elles sont récapitulées sur la carte ci-dessous :

NB : concernant Vieux-Bourg, au niveau du port, le tirant d'eau est de 0.50m voir plus faible (source CG971).

Les pêcheurs touchent régulièrement le fond au port, et il est difficile de passer le long de la côte du fait de la présence de nombreuses caillles.

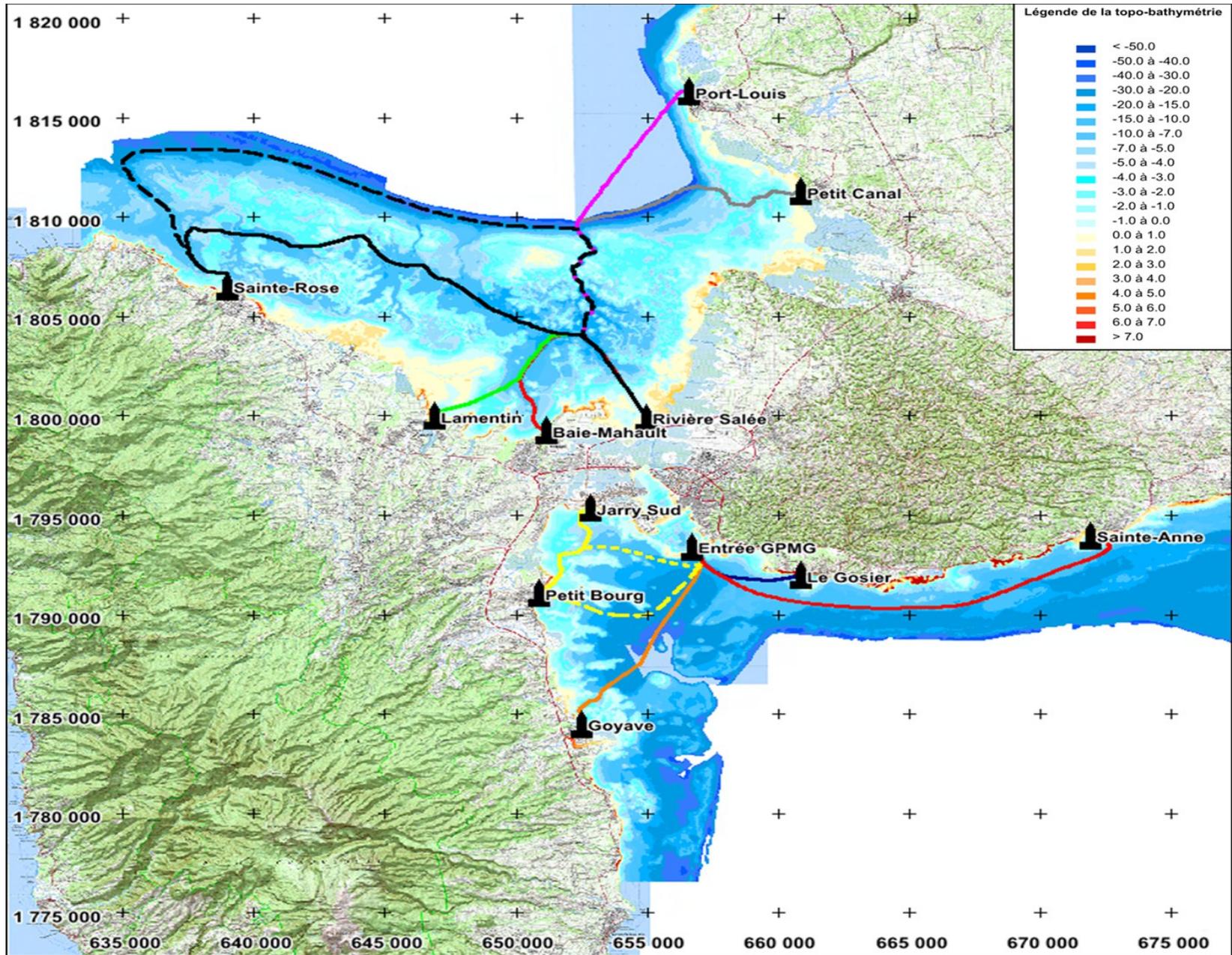


Figure 11 : les traversées étudiées

Les contraintes générales de navigation pour les navettes

Vitesse de navigation

Les vitesses de navigation sont :

- De 3 nœuds dans l'enceinte des ports,
- De 5 nœuds dans la bande des 300 mètres,
- De 8 nœuds dans l'enceinte du port du GPMG,
- Pas de limites ailleurs.

Source arrêté préfectoral n°2013-065-0007 (en annexe du présent document).

Catégorie de Navigation

En application du paragraphe II.14 de l'article 1 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984, les catégories de navigation sont définies comme suit :

1. A l'exception des navires de plaisance à utilisation commerciale, les navires de plaisance sont exclus des dispositions du présent article.

2. Les engins à grande vitesse tels que définis à l'Article 110.2 sont exclus des dispositions du présent article. Les catégories de navigation de ces navires sont définies par le Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse.

3. Les navires soumis aux dispositions de la division 223a sont exclus des dispositions du présent article. Les catégories de navigation de ces navires sont définies par ladite division.

4. Sauf disposition expresse contraire du présent règlement, les navigations effectuées par les navires français sont classées en cinq catégories :

1e catégorie : Toute navigation n'entrant pas dans les catégories suivantes.

2e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles.

3e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

4e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ.

5e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées lacs, bassins, étangs d'eaux salées etc., ou dans les limites éventuellement fixées par le directeur interrégional de la mer.

5. La catégorie de navigation pour laquelle un navire est autorisé à naviguer est indiquée sur son permis de navigation, ainsi que, le cas échéant, les restrictions dont elle est assortie.

6. L'autorité compétente pour l'approbation des plans et documents peut dispenser un navire d'une partie des dispositions du présent règlement qui s'appliquent à la catégorie de navigation pour laquelle il est autorisé à naviguer, si des restrictions sont imposées à la navigation de ce navire à l'intérieur de cette catégorie. Ces restrictions peuvent porter sur des caractéristiques autres que géographiques de la navigation, telles que notamment :

- les conditions météorologiques ;

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Catégorie de Navigation (suite)

- les conditions d'exploitation ;
- le nombre de personnes embarquées ;
- la durée de la navigation ;
- la possibilité de recevoir des secours ;
- le caractère saisonnier de l'exploitation ;
- le type d'activité du navire dans les zones non sujettes au mauvais temps.

Équipages nécessaires

L'effectif requis dépendra de la capacité du navire, du degré d'autonomisation de celui-ci et des besoins en matière de mise en œuvre des équipements de sauvetage (radeaux), ainsi que de la zone de navigation (abritée ou non).

L'effectif est proposé par l'armateur et présenté au délégué mer littoral (DML) qui prendra la décision après avoir obtenu l'avis de la commission nautique.

De manière classique, l'équipage d'un bateau à passagers en service est le suivant :

ZONE DE NAVIGATION	ÉQUIPAGE À ADAPTER SELON LA CAPACITÉ DU BATEAU
Zone abritée	En général, l'équipage est de 2 à 4 personnes. Dans les gammes de capacité des navettes à vocation urbaine, l'équipage est de 2 personnes le plus souvent.
Zone non abritée (au-delà de 5 miles)	En général, l'équipage est de 3 à 6 personnes. Dans les gammes de capacité des navettes à vocation urbaine, l'équipage est de 3 personnes le plus souvent.

Extrait du guide : « Transport collectif par voie d'eau en milieu urbain »

En Guadeloupe, il est préconisé à ce stade de l'étude (source DM de Guadeloupe):

- 1 membre d'équipage pour 12 personnes,
- 2 membres d'équipage pour 50 personnes,
- 3 membres d'équipage pour 100 personnes.

Balissage des accès

Aujourd'hui, pas de balissage hormis dans le chenal d'entrée du GPMG, dans la passe à Colas, du port de Port Louis et à l'entrée du port de Petit Bourg.

La mise en place de navettes maritimes nécessitera l'implantation à minima d'un balissage **précis** au niveau ;

- Du chenal de la pointe à Bacchus,
- Du chenal d'entrée du port de Goyave,
- Du chenal d'entrée du port de Sainte Rose.

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les contraintes d'agitation

(Sources GPMG/EGIS)

Le climat de vague au large est caractérisé par une mer généralement modérée tout au long de l'année sous l'action constante et régulières des alizés de Nord-Est. **Des creux de 1m sont signalés dans les 85 à 90%** des observations des navires ; les creux de 2.5m ont une fréquence de 10 à 20%.

Les mers calmes sont inhabituelles.

Les houles modérées de Nord-Est à Est, poussées et entretenues par les alizés de même secteur, sont les houles dominantes en toutes saisons.

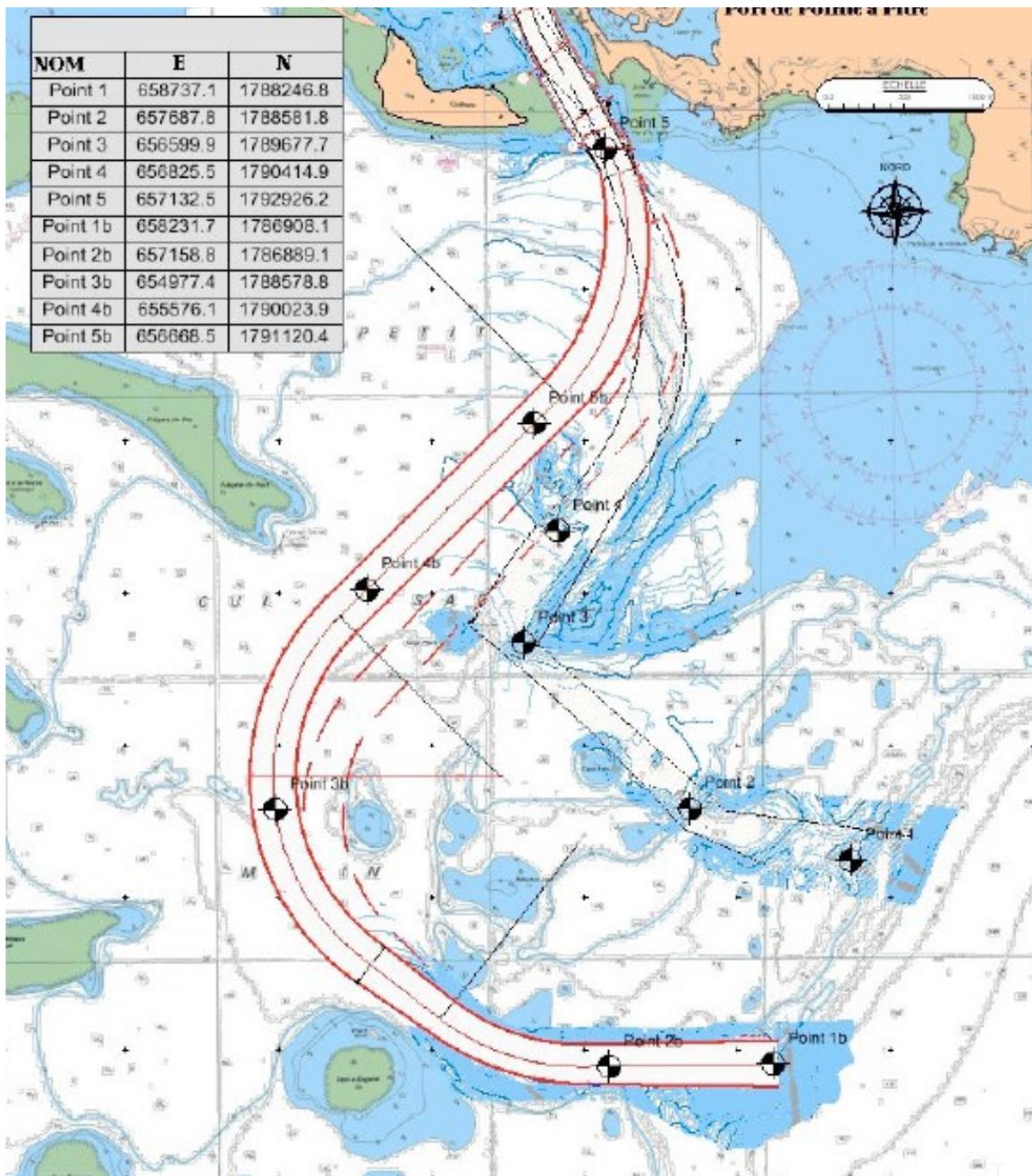


Figure 12 : Points de repères au large du PCSM :

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les contraintes d'agitation (suite)

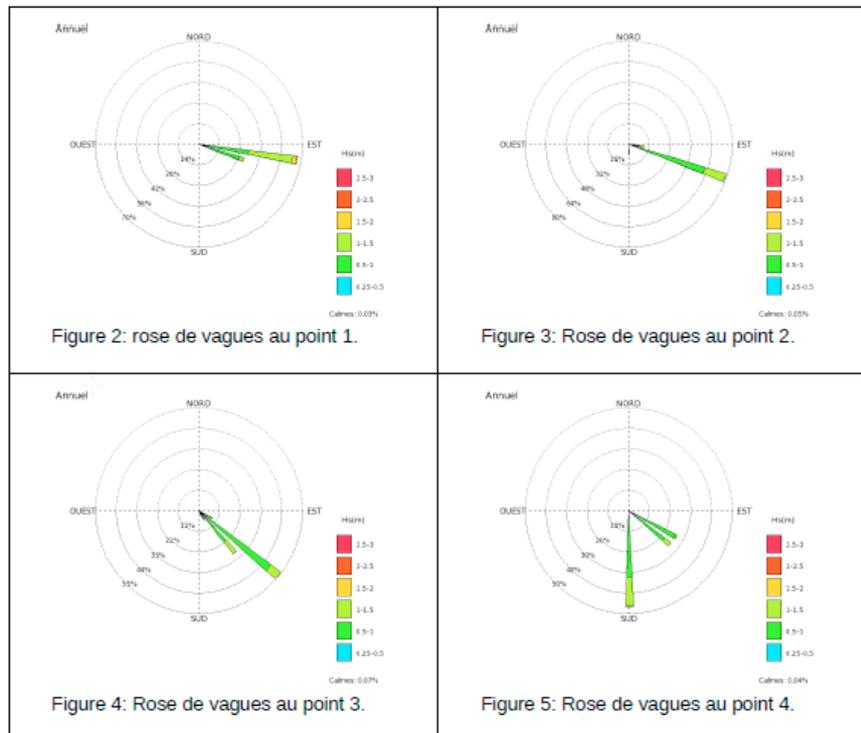
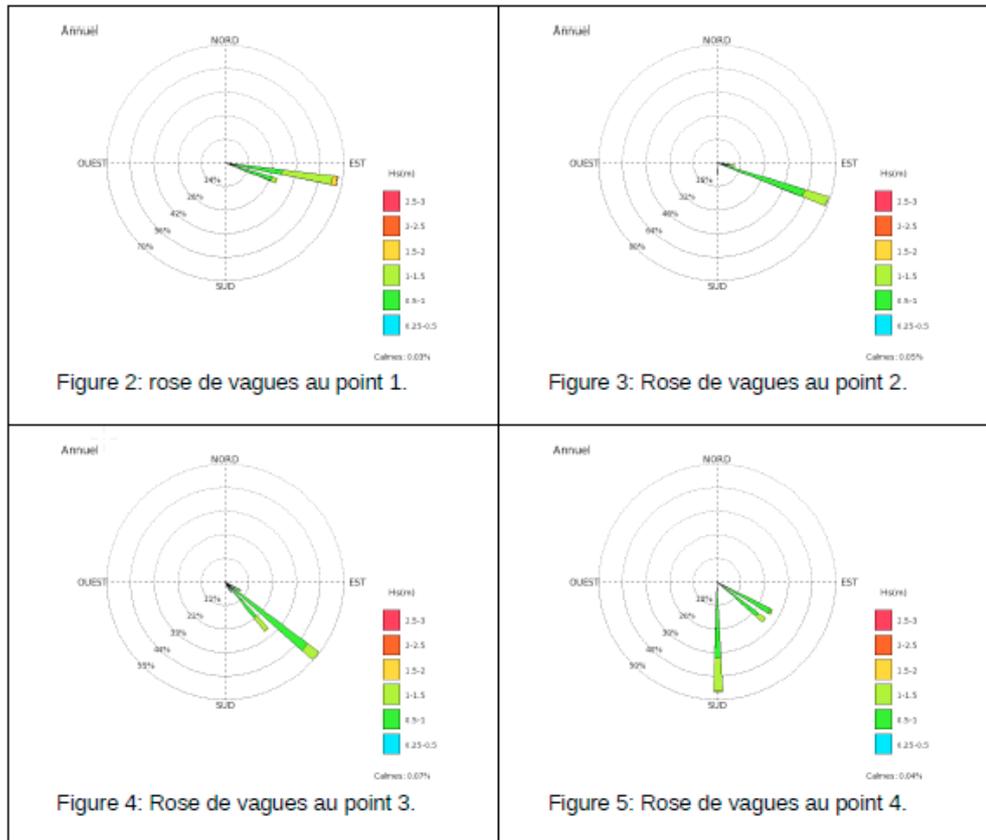


Figure 13 : Rose des vagues pour les 10 points repérés ci-dessus (états de mer globaux):

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les contraintes d'agitation (suite)

Période de retour	Hs (m)	Intervalle de confiance à 10% (m)	Tp associée (s)
1	1.9	1.8 – 2.0	7 - 13
10	2.2	2.1 – 2.4	7 - 12

Etat de mers extrême à l'entrée du chenal du port du GPMG

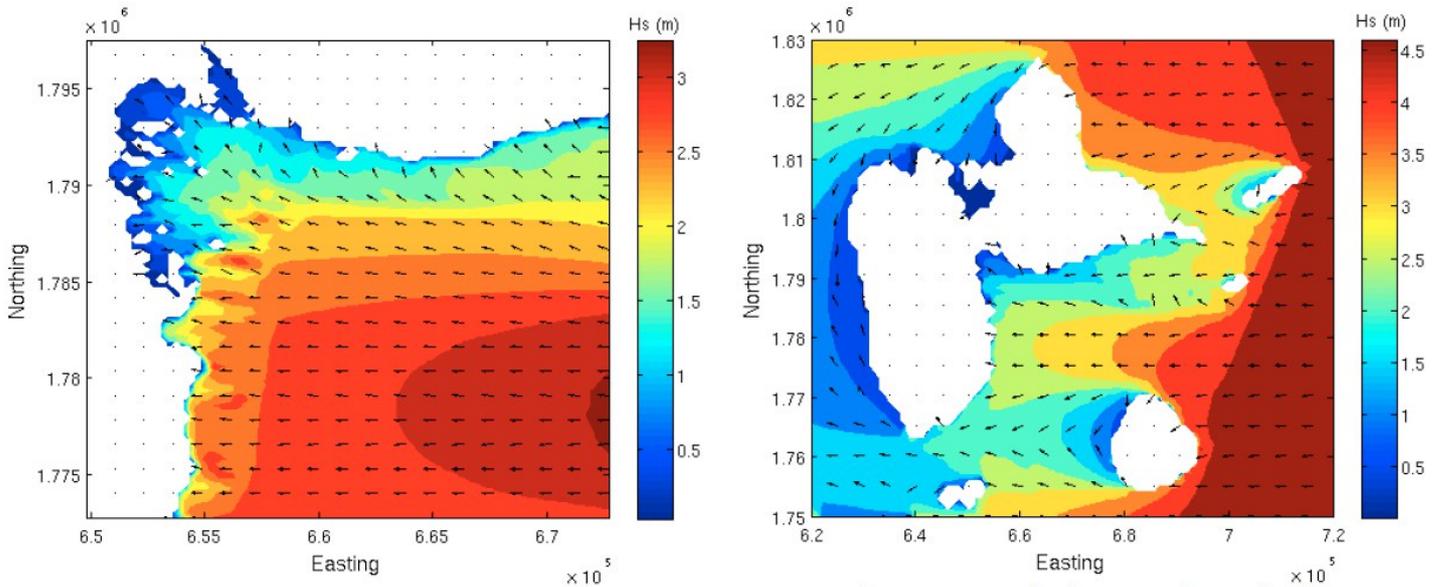


Figure 14 : Exemples de propagation des vagues pour des états de mers globaux

Les contraintes de vent

La rose des vents ci-dessous issues du point 5 repéré plus haut, met en évidence l'action constante et régulière des alizés de Nord-Est.

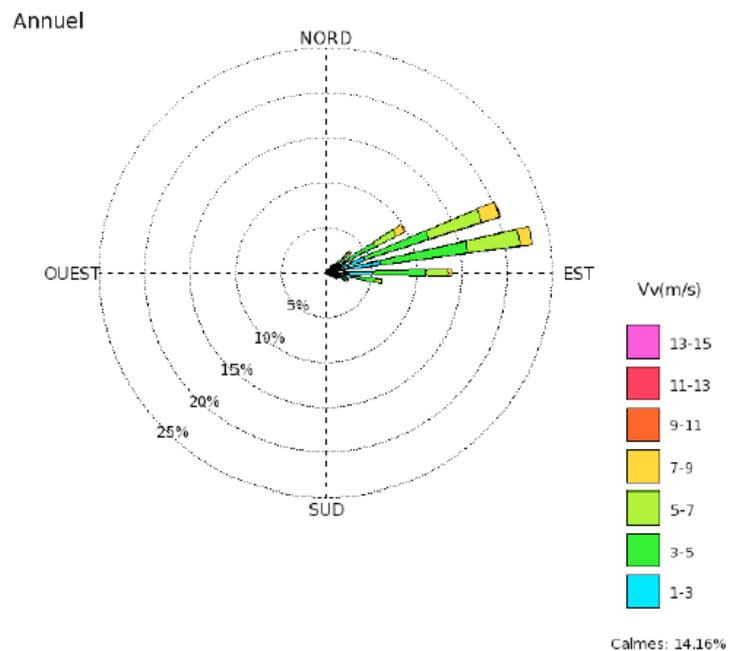


Figure 15 : rose des vents du point de repère 5

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les tirants d'air

La rivière salée est un chenal naturel qui relie le grand cul de sac marin au petit cul de sac marin. Plusieurs contraintes de navigation existent au niveau de la traversée de la rivière.

Le passage de la rivière salée se fait sous deux ponts routiers, les deux sont levants mais en panne à l'heure actuelle. Les ponts affectent au projet une double contrainte :

- La portée entre pile, soit la largeur de passage.
- La hauteur du pont par rapport au niveau de l'eau, soit le tirant d'air.

Au niveau du pont de la Gabarre

Le pont de la Gabarre se situe à l'entrée SUD de la rivière salée. Le tirant d'air est de 4.37m et le tirant d'eau de 1.50m d'après les cartes du SHOM. Le passage libre est de 9.6 mètres.

Pour un passage aisé à 5 nœuds, le navire ne devra pas dépasser les $9.6/3 = 3.2$ m de large.

Pour un passage moins rapide, le navire ne devra pas dépasser les $9.6/2 = 4.8$ m de large. (Vitesse $\ll 3$ nœuds)

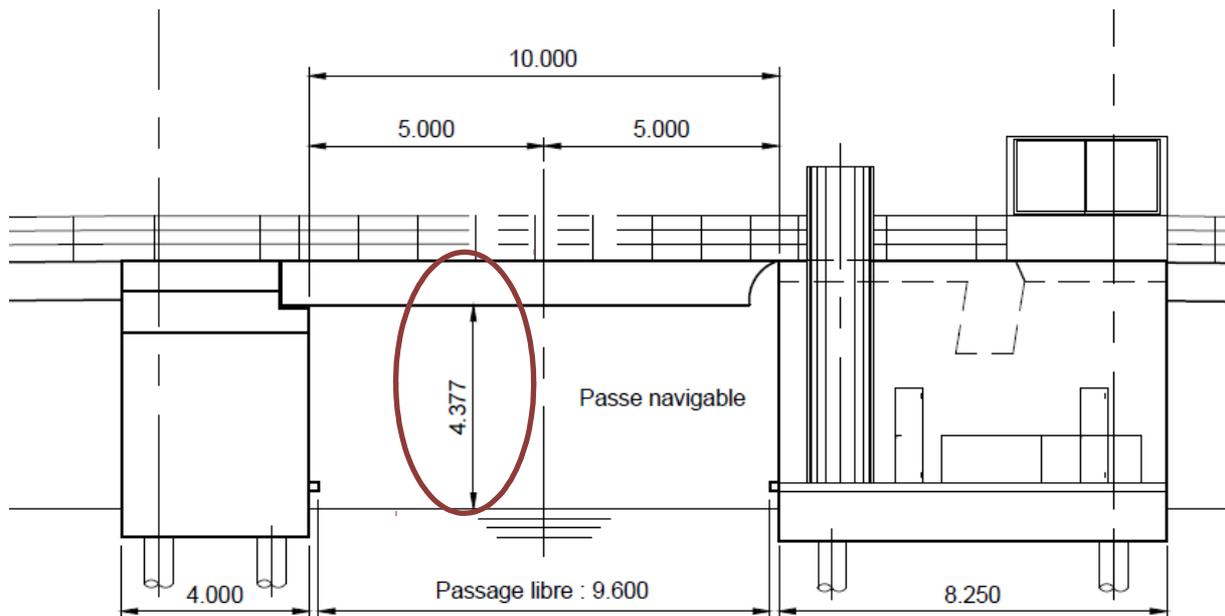


Figure 16 : Extrait de la coupe longitudinale du pont de la Gabarre

Accès rendu difficile par le faible tirant d'air

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les tirants d'air (suite)

Au niveau de la passerelle de la Gabarre La passerelle de la Gabarre se situe à l'entrée SUD de la rivière salée. Le tirant d'air est de 4.00m et le tirant d'eau de 1.50m d'après les cartes du SHOM. Le passage libre est de 21.00 mètres.

Pour un passage aisé à 5 nœuds, le navire ne devra pas dépasser les $21/3 = 7.0$ m de large.

Pour un passage moins rapide, le navire ne devra pas dépasser les $21/2 = 10.5$ m de large. (Vitesse $\ll 3$ nœuds)

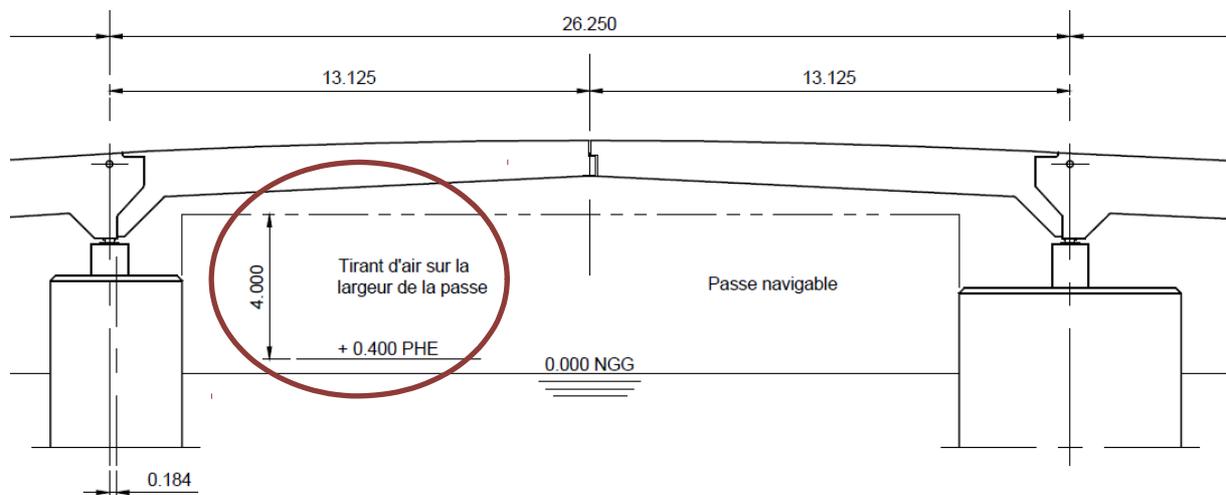


Figure 17 : Extrait de la coupe longitudinale de la passerelle de la Gabarre

Accès rendu difficile par le faible tirant d'air

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les tirants d'air (suite)

Au niveau du pont de l'alliance

Le pont de l'Alliance se situe au NORD du pont de la Gabarre dans la rivière salée. Le tirant d'air est de 10.00m et le tirant d'eau de 5m environ. Le passage libre est de 15 mètres.

Pour un passage aisé à 5 nœuds, le navire ne devra pas dépasser les $15/3 = 5.0$ m de large.

Pour un passage moins rapide, le navire ne devra pas dépasser les $15/2 = 7.5$ m de large. (Vitesse $\ll 3$ nœuds)

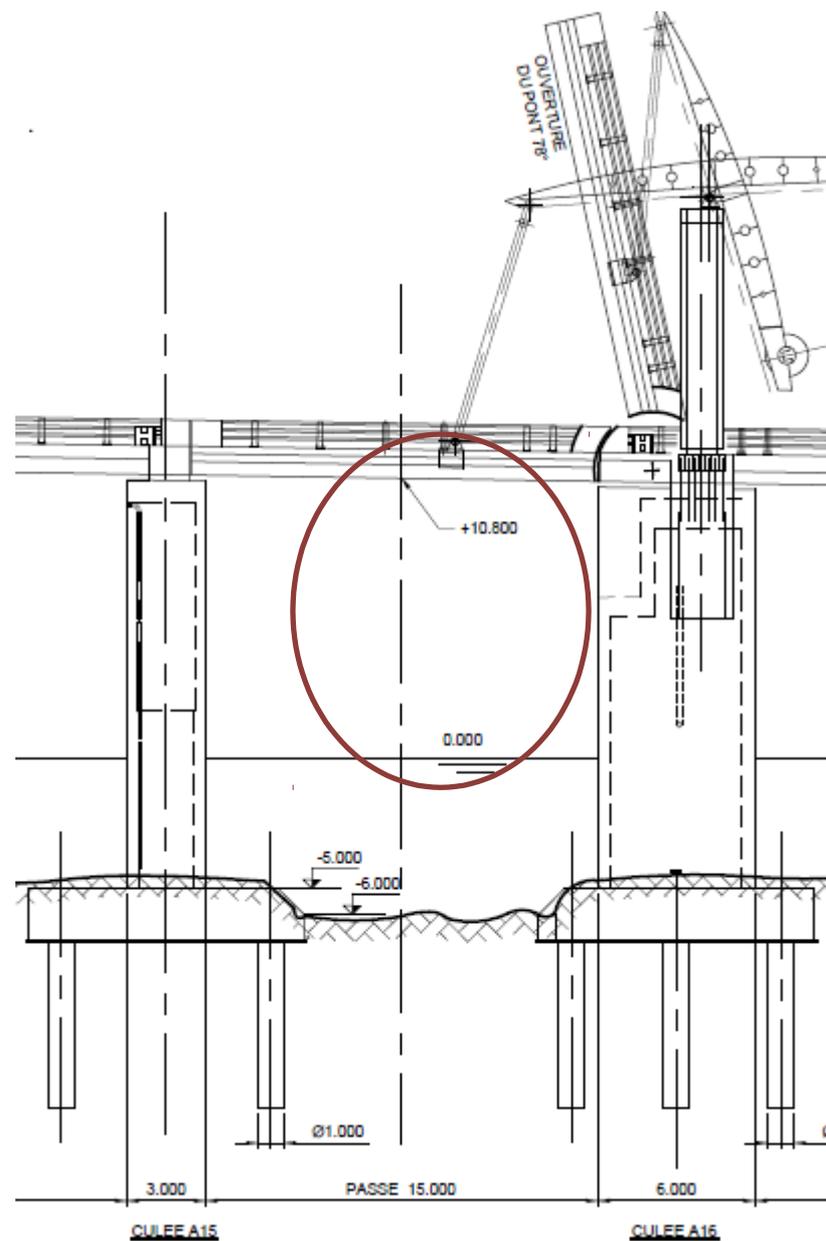


Figure 18 : Extrait de la coupe longitudinale du pont de l'Alliance

Pas de contrainte particulière pour le passage d'une navette maritime

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Tirant d'eau et largeur de chenal à respecter

Les tirants d'eau mini à respecter Pour obtenir le tirant d'eau minimum dans un chenal, la valeur du tirant du bateau doit être additionnée avec d'autres facteurs :

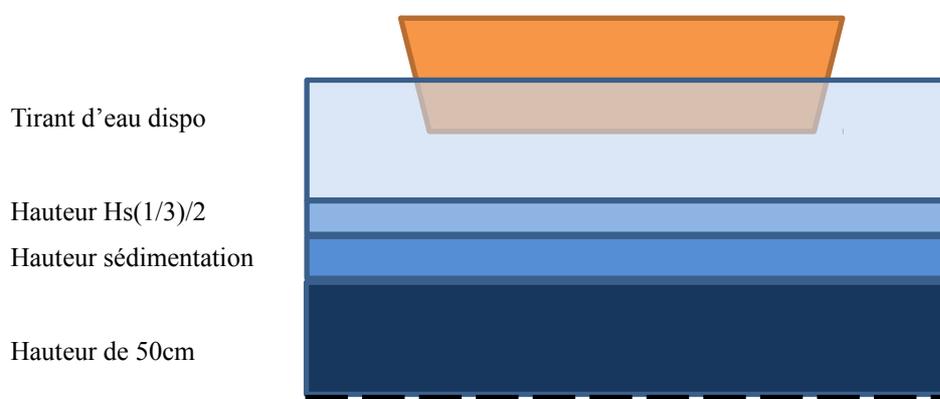
Au minimum la moitié de la hauteur de houle significative (la moyenne du tiers des vagues des plus hautes),

Hauteur de sédimentation dans le chenal,

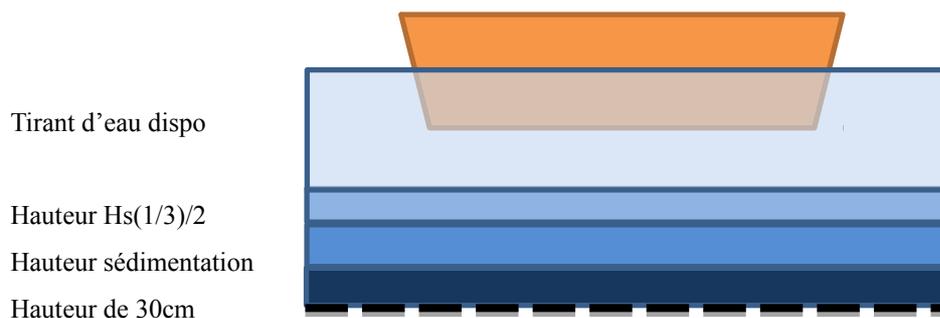
Un minimum de 300mm ou 10% de la hauteur du tirant du navire dans les zones de fonds sableux (mous),

Un minimum de 50 cm dans les zones dures.

Cas zone dure (présence de caillles, etc) :



Cas zone moins dure (zone de dépôt, etc) :



Zone de traversée :	Hauteur mini à soustraire au tirant d'eau **:
Grand Cul Sac Marin	H = 0.90 m
Petit Cul Sac Marin	H = 0.90 m
Pleine mer	H = 1.30 m
Rivière salée	H = 0.70 m

** D'après les sources disponibles à affirmer dans le cadre d'une étude d'optimisation.

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Tirant d'eau et largeur
de chenal à respecter
(suite)

Largeur de chenal à respecter La largeur des chenaux à prendre en considération n'est pas une donnée figée. Elle dépend de la vitesse du courant, de l'exposition au vent et à la houle, des navires de projet et de leurs utilisations.

Dans le cas de la présente étude, les navires de projet seront manœuvrés par des équipages formés et expérimentés. Il en découlera des largeurs de chenaux optimisés qui ne sont pas celles utilisées pour les navires de plaisance.

D'autre part, la littérature sur les largeurs de chenal dans le cadre de navires de plaisance ou de transport de passagers sont variées et ont nécessité dans le cadre de l'étude une approche particulière.

De manière optimiste, il a été pris en compte les standards AS 3962 – 2001 – Guidelines for designs of marinas.

For an entrance channel, the minimum width should be the greatest of—

- (a) 20 m;
- (b) $(L + 2)$ m, where L is overall length of longest boat in the marina, in metres; or
- (c) $5B$ m, where B is the beam of the broadest mono-hull boat in the marina, in metres.

In order to minimize the penetration of waves into a boat harbour, it is permissible to narrow the width of the entrance channel over a short length at protecting breakwaters. The minimum width of this narrow section shall be the greater of 15 m and $3B$ m, where B is the beam of the broadest mono-hull boat in the marina, in metres.

Extrait du code AS 3962 – 2001 / Section 3

Sur l'étude actuelle, les passages étroits seront limités à 3 fois la largeur du navire.

Ailleurs, Il sera retenue la valeur la plus grande entre 20m, $(L+2)$ m où L est la longueur du plus grand navire, ou 5 fois la largeur du navire.

Il a été recensé 7 chenaux

- Le chenal d'entrée du GPMG,
- Le chenal naturel d'entrée au port de Goyave,
- Le chenal naturel d'entrée au port de Petit Bourg,
- Le chenal naturel de la pointe à Bacchus,
- La passe à Colas,
- Le chenal naturel d'entrée du port de Sainte Rose,
- La rivière salée.

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels

Les traversées imaginées dans le présent projet empruntent de nombreux chenaux naturels et autres créés (approfondis) pour des besoins spécifiques, cas du chenal d'accès pour le GPMG.

Il a été recensé 7 chenaux

- Le chenal d'entrée du GPMG,
- Le chenal naturel d'entrée au port de Goyave,
- Le chenal naturel d'entrée au port de Petit Bourg,
- Le chenal naturel de la pointe à Bacchus,
- La passe à Colas,
- Le chenal naturel d'entrée du port de Sainte Rose,
- La rivière salée.

Le chenal d'entrée du GPMG

Le chenal d'accès au GPMG se situe dans le petit cul de sac marin de la Guadeloupe. Le départ de du chenal se fait dans le canal des Saintes et se termine dans le port du GPMG. Le chenal actuel est en cours de travaux, puisqu'il va être approfondi courant 2015 dans le but d'accueillir des unités plus importantes qu'à l'heure actuelle.

L'accessibilité pour les unités desservants le GPMG est complexe. Cependant pour des navires de type navette maritime, le chenal d'entrée du GPMG présente des conditions physiques idéales.



Figure 19 : Extrait de la carte du SHOM du PCSM

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels (suite)

Extrait de la carte du SHOM

La largeur mini du chenal est de : 150 m

Le tirant d'eau futur est de : 15m (mini)

Pas de contrainte particulière pour l'accueil d'une navette maritime

Le chenal naturel d'entrée au port de Goyave

Le chenal d'accès du port de Goyave est emprunté par les pêcheurs de Goyave. Il présente un faible tirant d'eau, de ce fait le port s'est peu développé.

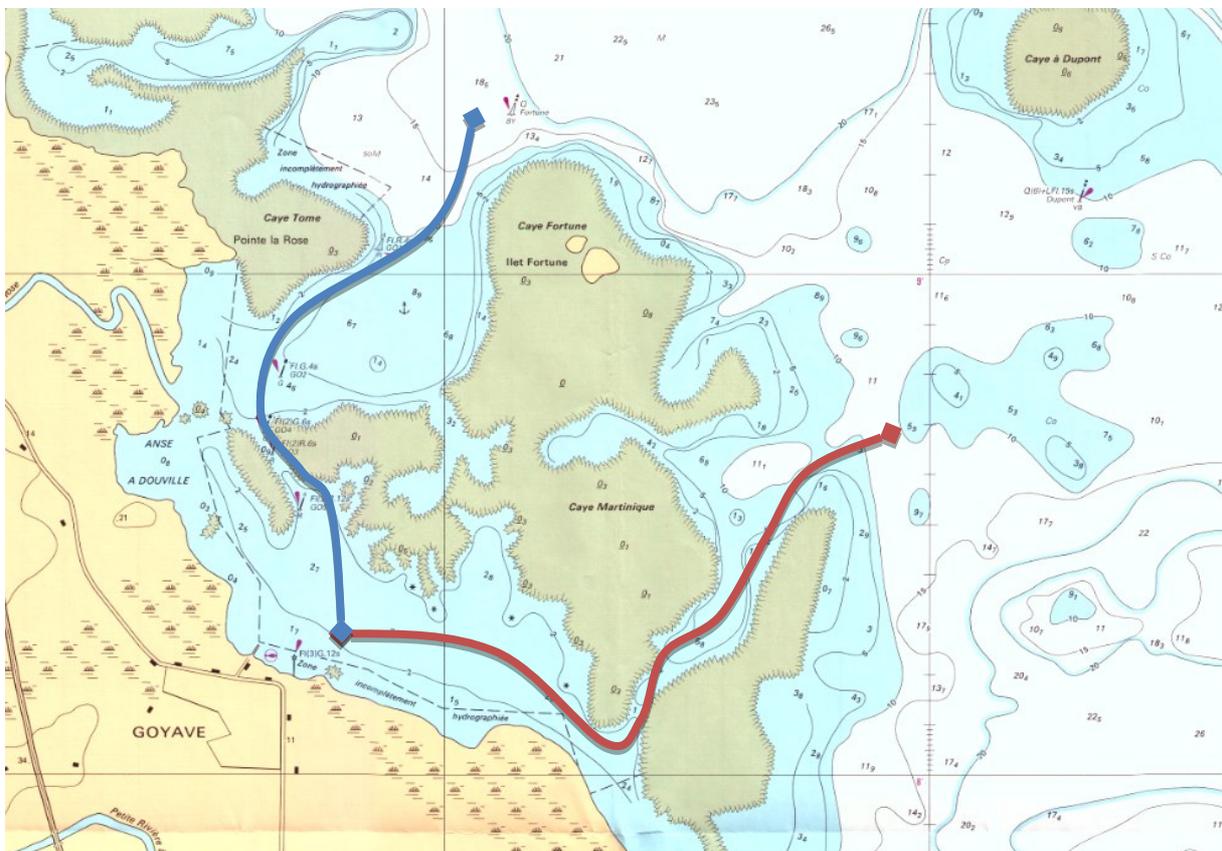


Figure 20 : Extrait de la carte du SHOM à Goyave

La largeur mini du chenal est de : 20m

Le tirant d'eau est de : 1m (accès rouge)

0,9m (accès bleu)

Accès rendu difficile par le faible tirant d'eau et les largeurs de chenaux très faibles

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels (suite)

Le chenal naturel d'entrée au port de Petit Bourg

Le chenal d'accès du port de Petit-Bourg est emprunté par les pêcheurs de Petit-Bourg. Il présente un faible tirant d'eau, de ce fait le port s'est peu développé.

Il ne présente cependant aucune contrainte de largeur pour l'accès au port.

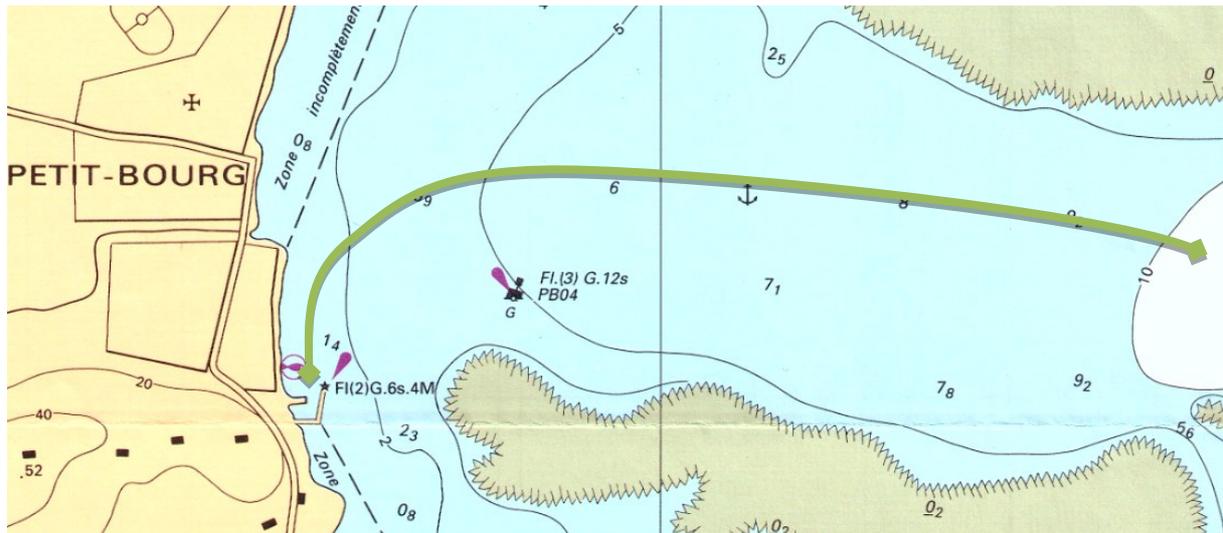


Figure 21 : Extrait de la carte du SHOM à Petit-Bourg

Le tirant d'eau est de : 1,4m

Accès rendu difficile par le faible tirant d'eau.

Pas de problème de largeur

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels (suite)

Le chenal naturel de la pointe à Bacchus

Le chenal de la pointe à Bacchus est aujourd'hui pris par les pêcheurs de Petit-Bourg. Le Chenal permet de rejoindre la façade sud de Jarry sans passer par le chenal d'entrée du port, évitant ainsi les mauvaises conditions de houles et d'agitations.

Il s'agit d'un chenal étroit et non balisé.

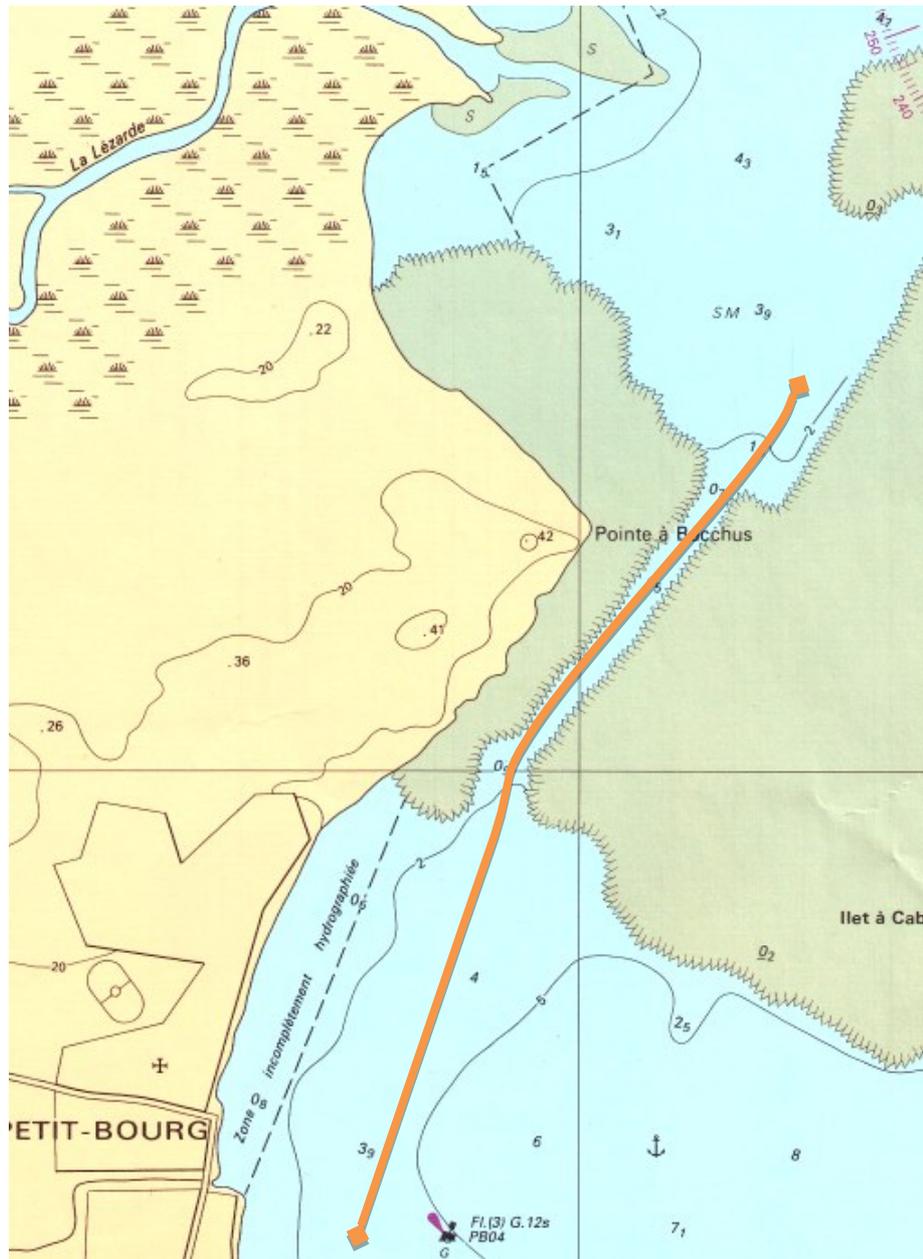


Figure 22 : Extrait de la carte du SHOM au niveau de la Pointe à Bacchus, Petit-Bourg

La largeur mini du chenal est de : 20m (environ)

Le tirant d'eau est de : 1,5m (à vérifier)

Accès rendu difficile par le faible tirant d'eau et les largeurs du chenal très faible.

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels (suite)

Passé à Colas La passe à Colas est la passe d'entrée de la mer des caraïbes vers le grand cul de sac marin. Elle permet de connecter le port de Port Louis à la rivière salée.

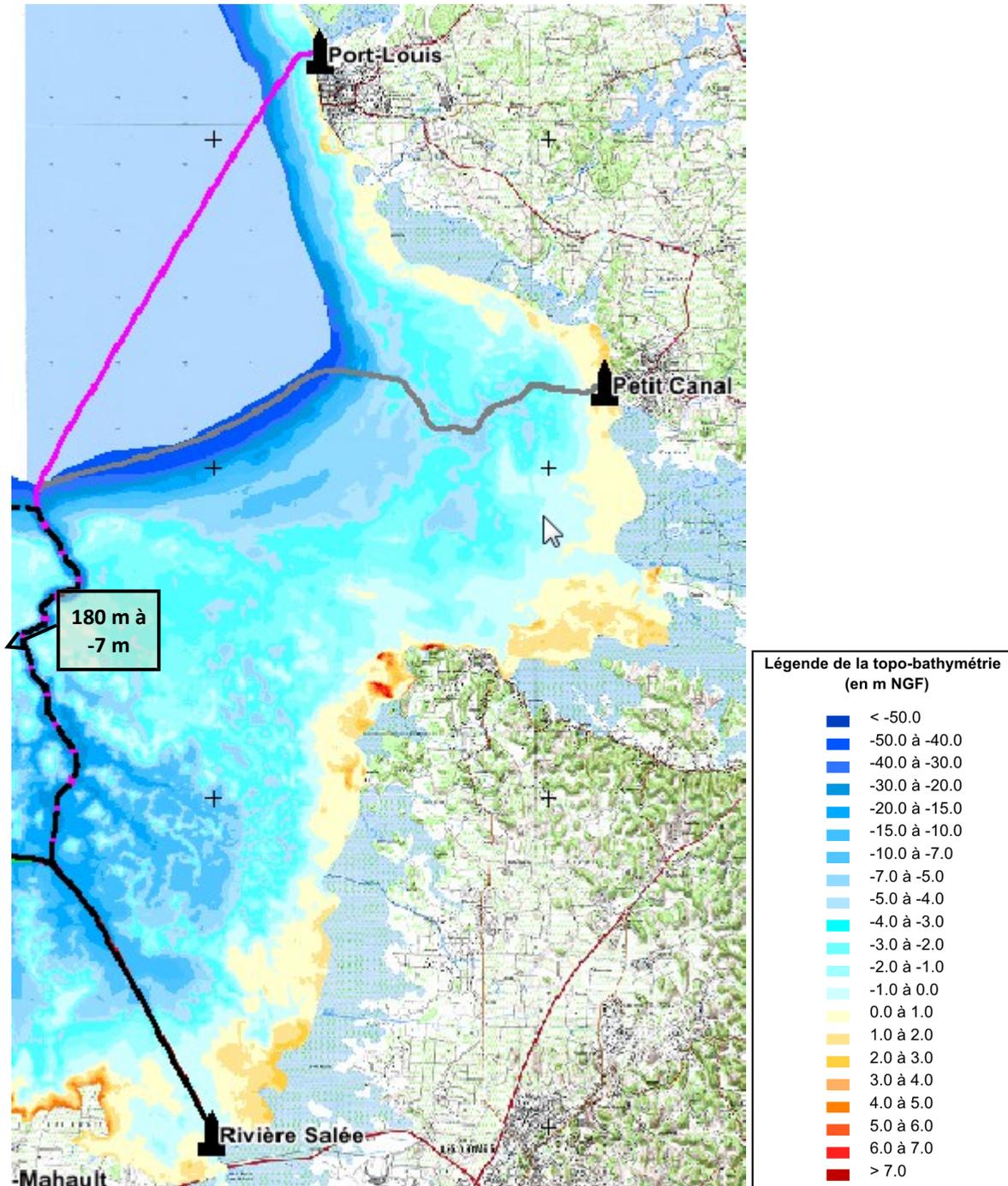


Figure 23 : Traversée de la passe à Colas

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels (suite)

Passé à Colas (suite)

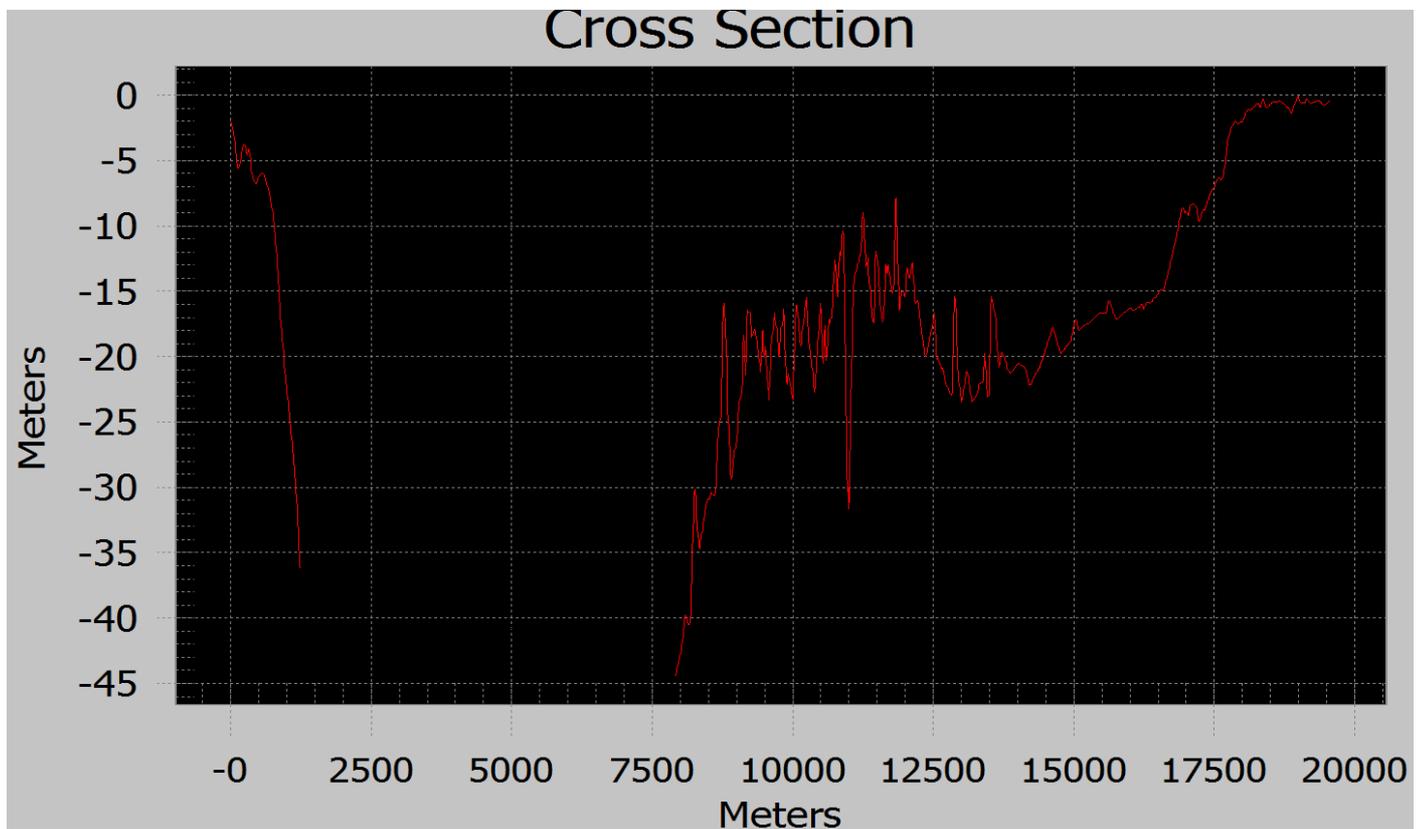


Figure 24 : Profondeurs de la traversée Port-Louis -> Rivière salée

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels (suite)

Le chenal naturel d'entrée du port de Sainte Rose

Le port de Sainte Rose peut être atteint par la passe de la Grande Coulée au Nord du GCSM ou directement par le GCSM.

Le GCSM est parsemé de haut fond (cailles) comme indiqué sur la carte marine ci-après. Cependant les données litho 3D ont permis de déterminer des chenaux traversables.

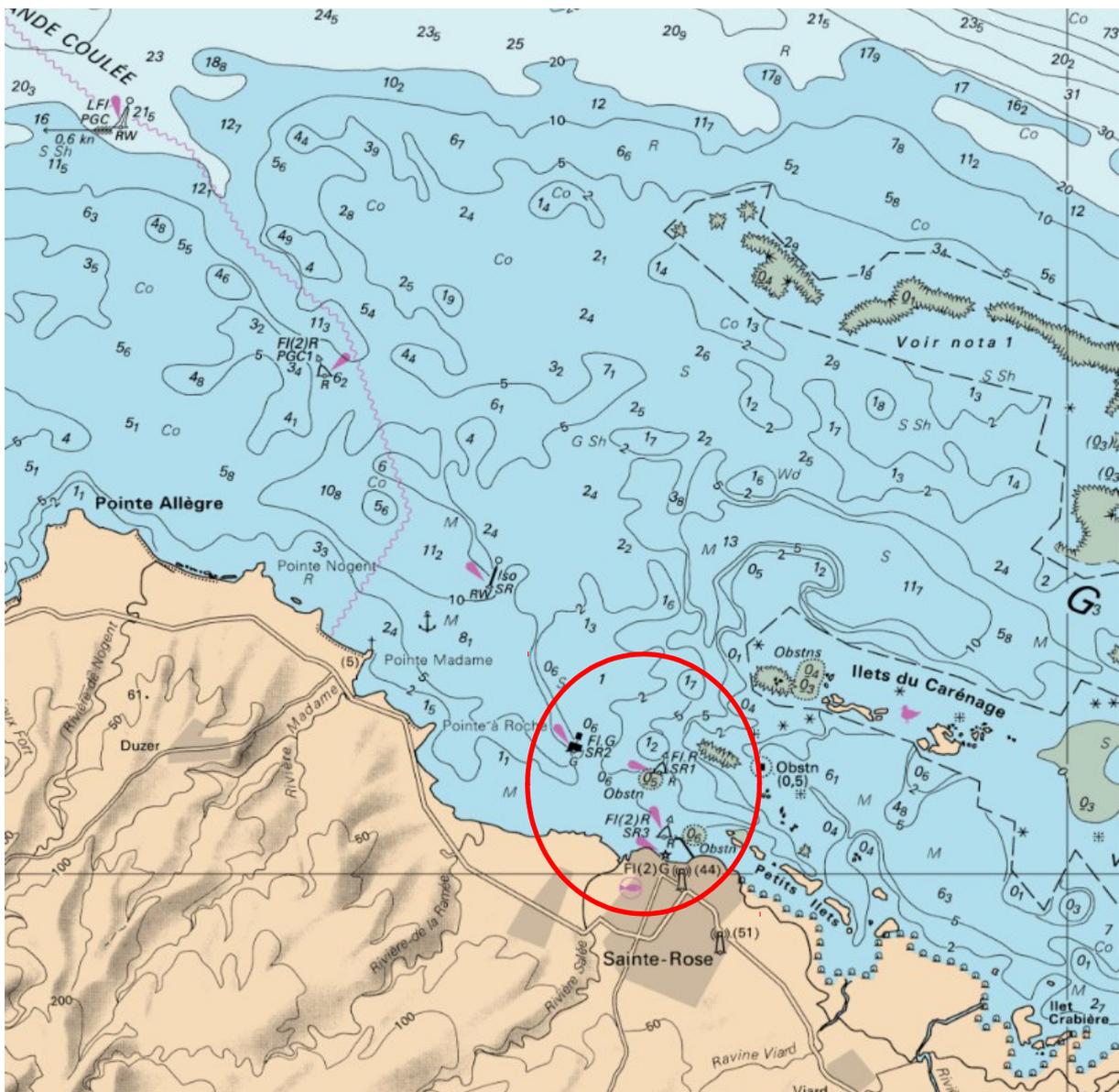
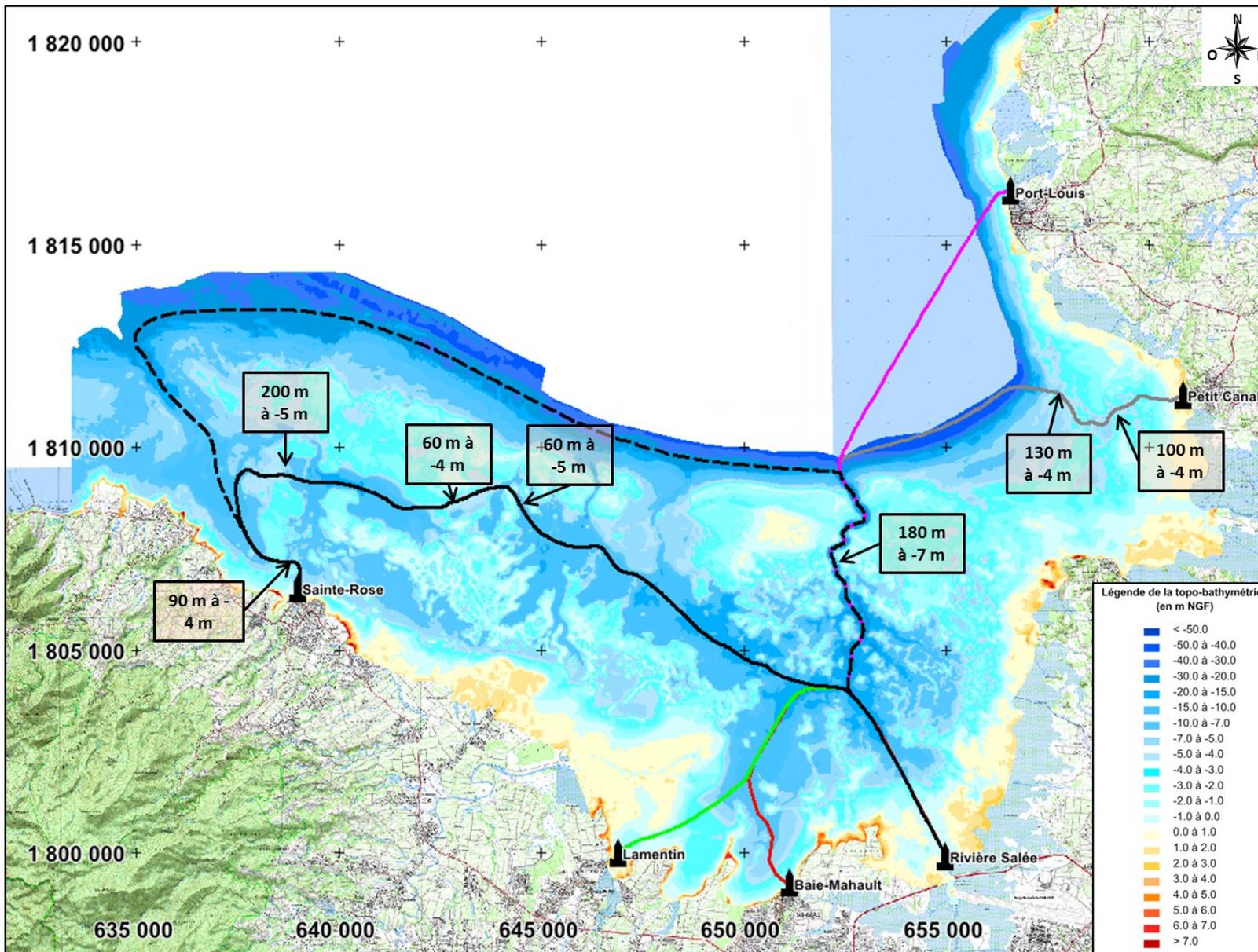


Figure 26 : Extrait de la carte marine (SHOM) à Sainte-Rose



Coordonnées: UTM20N

Figure 27 : Itinéraires et profondeurs pour la traversée Sainte-Rose ↔ Rivière Salée

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels (suite)

La rivière salée La rivière salée est un chenal naturel qui relie le grand cul de sac marin au petit cul de sac marin. Plusieurs contraintes de navigation existent au niveau de la traversée de la rivière.

Le passage de la rivière salée se fait sous deux ponts routiers, les deux sont levants mais en panne à l'heure actuelle. Les ponts affectent au projet une double contrainte :

- La portée entre pile, soit la largeur de passage.
- La hauteur du pont par rapport au niveau de l'eau, soit le tirant d'air.

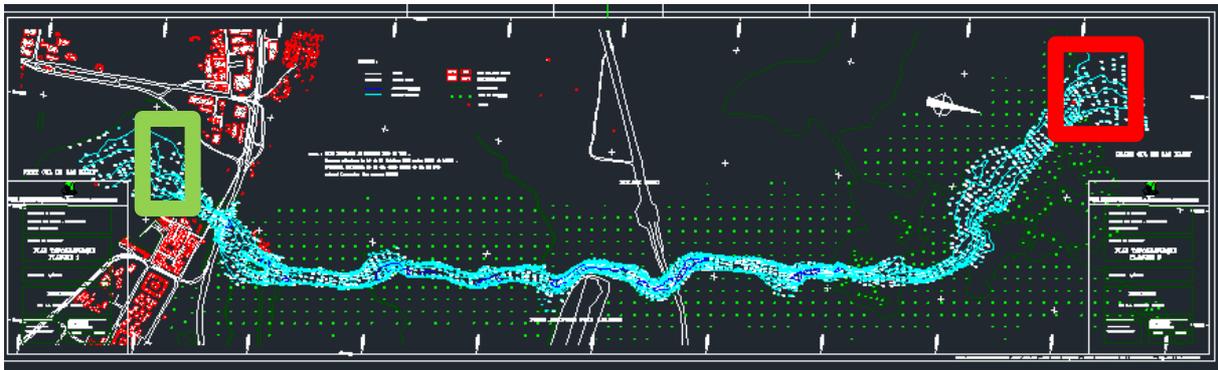


Figure 28 : Extrait de la carte bathymétrique disponible (source EGIS/GPMG)



Figure 29 : Extrait de la bathymétrie, zone GCSM / Nord - Tirant d'eau - 2m

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels (suite)

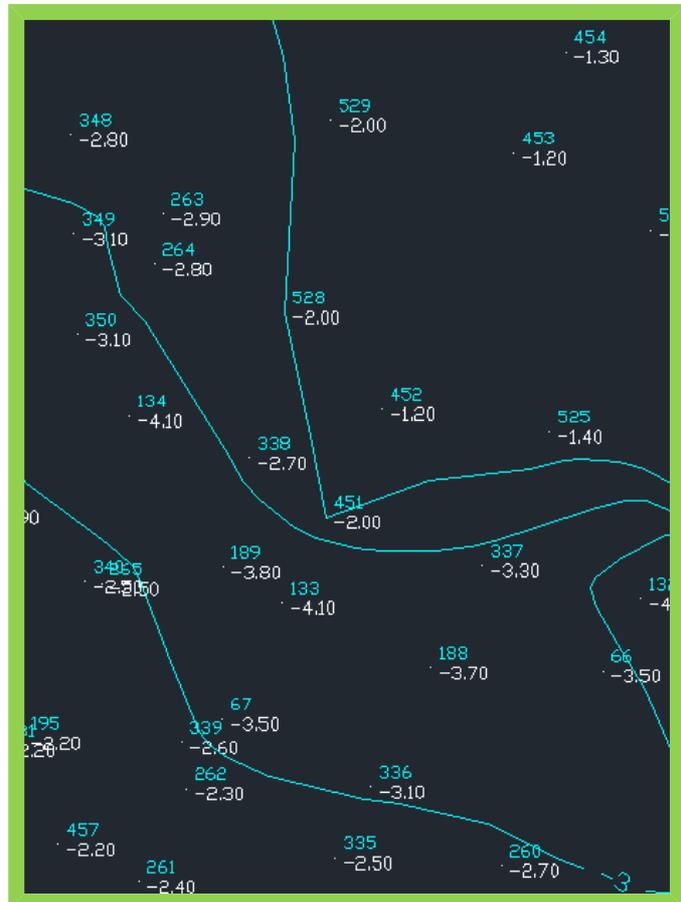


Figure 30 : Extrait de la bathymétrie, zone Pointe à Pitre / Sud - Tirant d'eau - 2m

- Vitesse des navires : 5 nœuds (300m du littoral)
- Distance entrée/sortie : 4.7 km environ
- Tirant d'eau : 2m

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels (suite)

(suite) **□ Au niveau du pont de la Gabarre**

Le pont de la Gabarre se situe à l'entrée SUD de la rivière salée. Le tirant d'air et de 4.00M et le tirant d'eau de 1.50m d'après les cartes du SHOM. Le passage libre est de 9.6 mètres.

Pour un passage aisé à 5 nœuds, le navire ne devra pas dépasser les $9.6/3 = 3.2$ m de large.

Pour un passage moins rapide, le navire ne devra pas dépasser les $9.6/2 = 4.8$ m de large. (Vitesse $\ll 3$ nœuds).

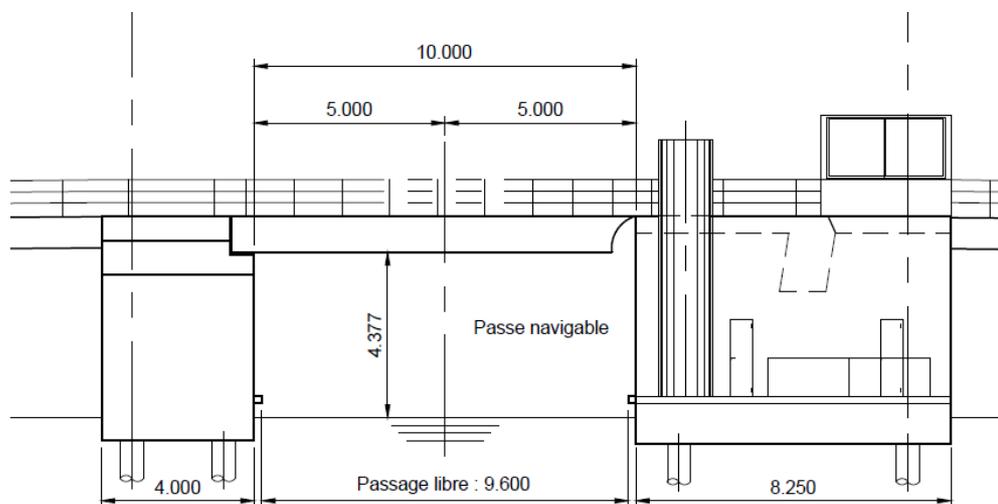


Figure 31 : Extrait de la coupe longitudinale du pont de la Gabarre

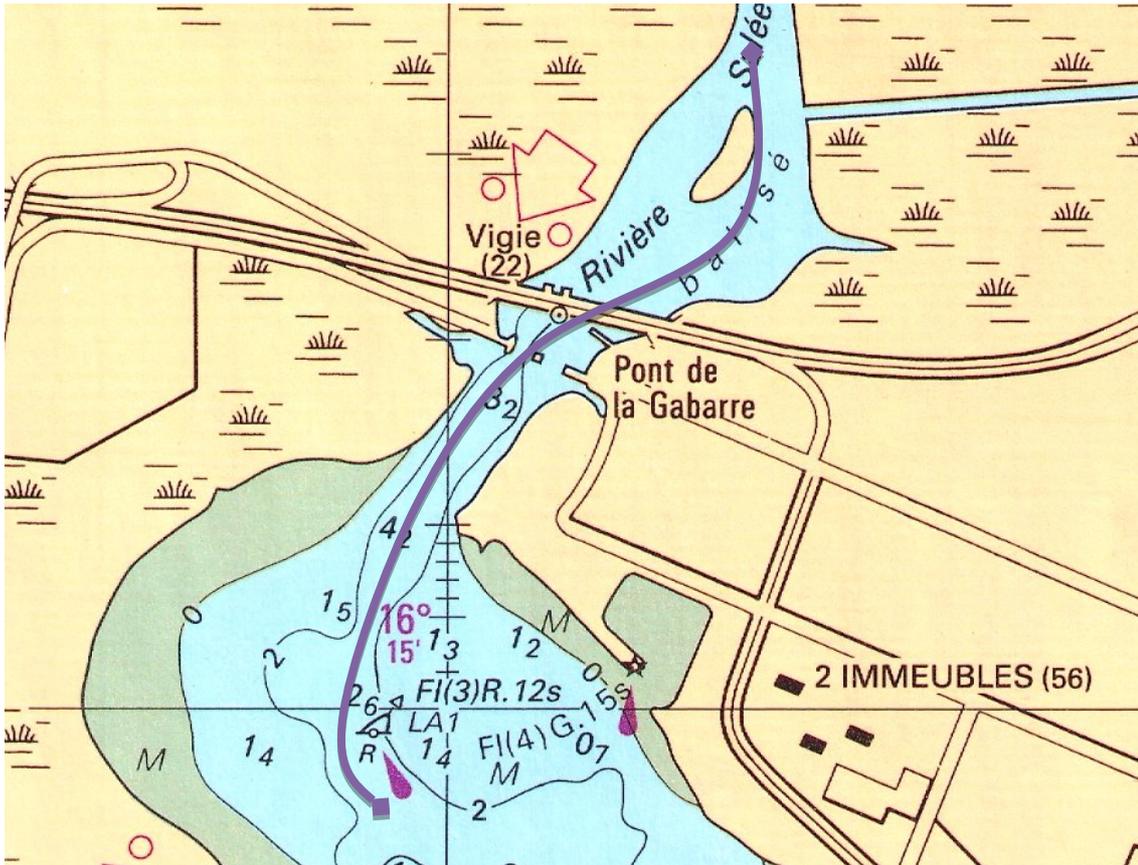


Figure 32 : Extrait de la carte du SHOM au niveau du pont de la Gabarre

La largeur mini du chenal est de : 9.

Le tirant d'eau est de : 2m

Accès rendu difficile par le faible tirant d'eau et la largeur entre les piles du pont de la Gabarre faible.

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels (suite)

(suite) Cas de la passerelle de la Gabarre

La passerelle de la Gabarre se situe à l'entrée SUD de la rivière salée. Le tirant d'air est de 4.00m et le tirant d'eau de 1.50m d'après les cartes du SHOM. Le passage libre est de 21.00 mètres.

Pour un passage aisé à 5 nœuds, le navire ne devra pas dépasser les $21/3 = 7.0$ m de large.

Pour un passage moins rapide, le navire ne devra pas dépasser les $21/2 = 10.5$ m de large. (Vitesse $\ll 3$ nœuds)

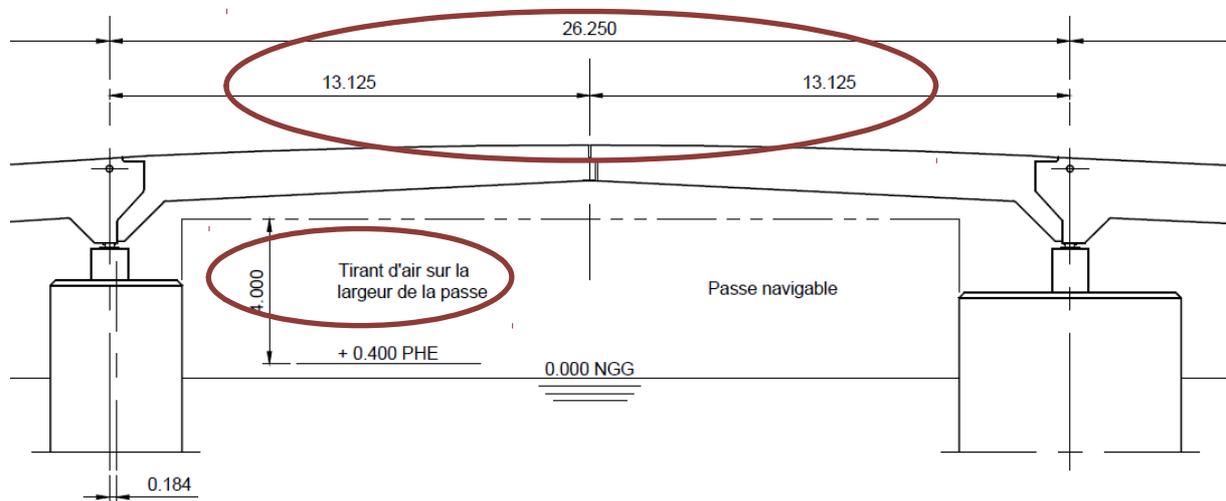


Figure 33 : Extrait de la coupe longitudinale de la passerelle de la Gabarre

Accès rendu difficile par le faible tirant d'air

Pas de contrainte de largeur pour une navette maritime

Cas du pont de l'alliance

Le pont de l'Alliance se situe au NORD du pont de la Gabarre dans la rivière salée. Le tirant d'air est de 10.00m et le tirant d'eau de 5m environ. Le passage libre est de 15 mètres.

Pour un passage aisé à 5 nœuds, le navire ne devra pas dépasser les $15/3 = 5.0$ m de large.

Pour un passage moins rapide, le navire ne devra pas dépasser les $15/2 = 7.5$ m de large. (Vitesse $\ll 3$ nœuds).

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels (suite)

(suite) La largeur mini du chenal est de : 9.

Le tirant d'eau est de : 2m

Accès rendu difficile par le faible tirant d'eau et la largeur entre les piles du pont de la Gabarre faible.

□ Cas de la passerelle de la Gabarre

La passerelle de la Gabarre se situe à l'entrée SUD de la rivière salée. Le tirant d'air est de 4.00m et le tirant d'eau de 1.50m d'après les cartes du SHOM. Le passage libre est de 21.00 mètres.

Pour un passage aisé à 5 nœuds, le navire ne devra pas dépasser les $21/3 = 7.0$ m de large.

Pour un passage moins rapide, le navire ne devra pas dépasser les $21/2 = 10.5$ m de large. (Vitesse $\ll 3$ nœuds)

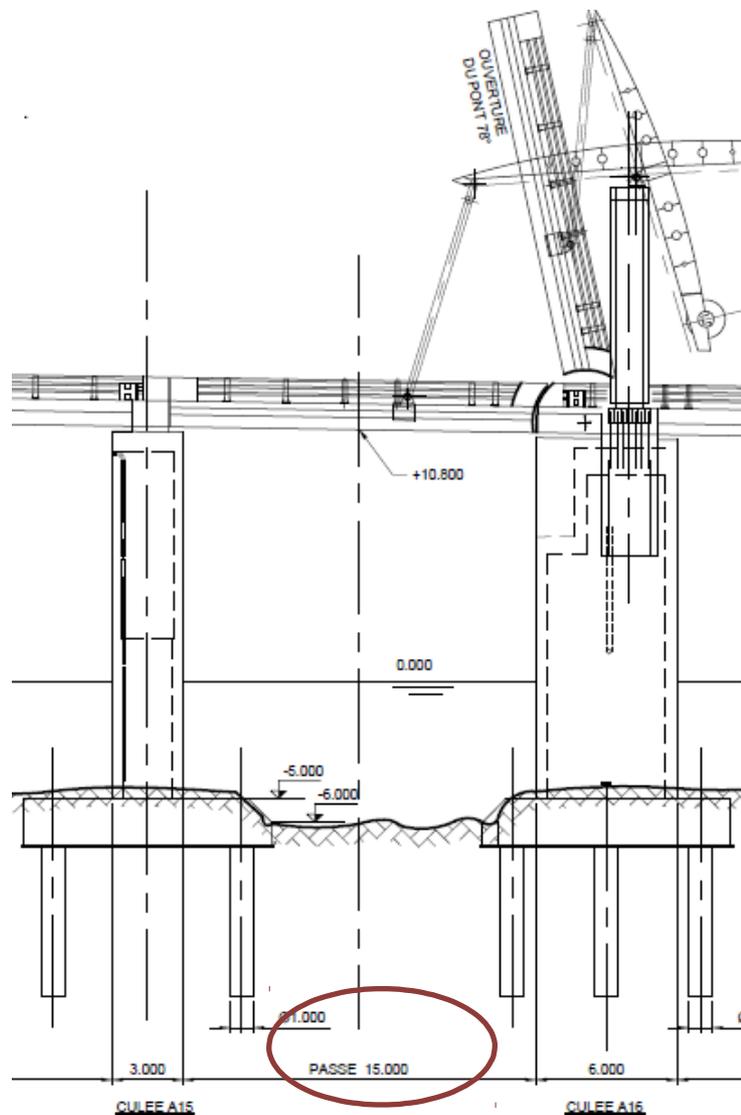


Figure 34 : Extrait de la coupe longitudinale du pont de l'Alliance

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les chenaux artificiels et naturels (suite)

(suite)

Pas de contrainte particulière pour le passage d'une navette maritime

☐ Synthèse rivière salée

- Vitesse des navires : 5 nœuds (dans la bande des 300m)
- Distance entrée/sortie : 4.7 km environ
- Tirant d'eau : 2m
- Tirant d'air : 4.00m
- Largeur mini d'accès : 9.60m

Accès rendu difficile par le faible tirant d'air de la passerelle de la Gabarre, le faible tirant d'eau et la faible largeur entre les piles du pont de la Gabarre.

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les contraintes de tirants d'eau dans la zone de Jarry

L'étude propose l'accès à Jarry au niveau de deux sites : Jarry Houelbourg et Jarry Sud.

L'accès par voie maritime à Jarry Sud (Pointe à Donne) est réalisable à l'heure actuelle, de nombreux navires de plaisance ayant pour habitude d'accoster dans la zone sur des ouvrages appartenant à des particuliers.

D'autre part l'accès maritime à Jarry Houelbourg pourra également se faire sous réserve d'un aménagement dans la Mangrove existante. Cela nécessitera des travaux de dragage éventuels.

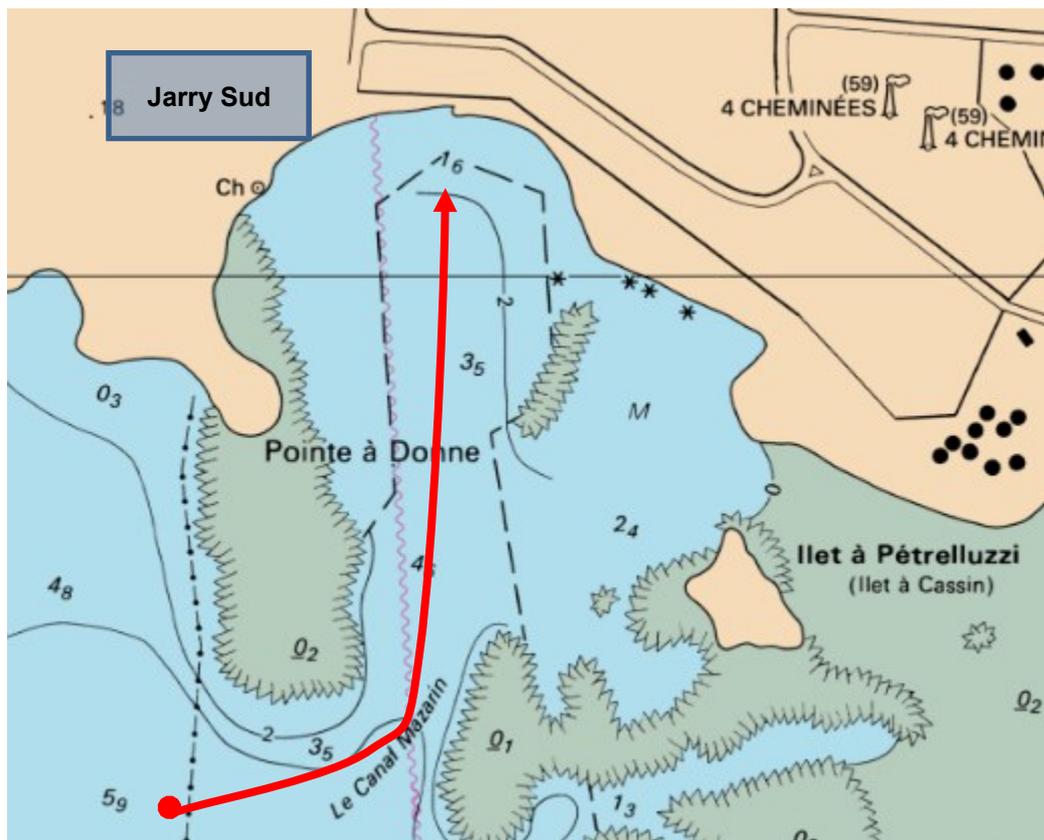


Figure 35 : Extrait de la carte du SHOM, Jarry Sud

La largeur mini du canal de Mazarin : 120 m

Le tirant d'eau est de : 1,6m

Accès moyennement difficile par le Sud lié à un faible tirant d'eau.

Accès très difficile par l'Est voire impossible, car pas de tirant d'eau

Les contraintes générales de navigation pour les navettes (suite)

Les contraintes de tirants d'eau dans la zone de Jarry (suite)



Figure 36 : Extrait de la carte du SHOM, Jarry Houelbourg

Le tirant d'eau est de : 1,1m

Accès moyennement difficile lié à un faible tirant d'eau.

Balisage nécessaire.

Présentation des traversées

Traversée Sainte Rose – Rivière Salée : Scénario par le GCSM

La traversée est effectuée à l'intérieur du GCSM, les hauts fonds devront être évités ainsi que les îlets.

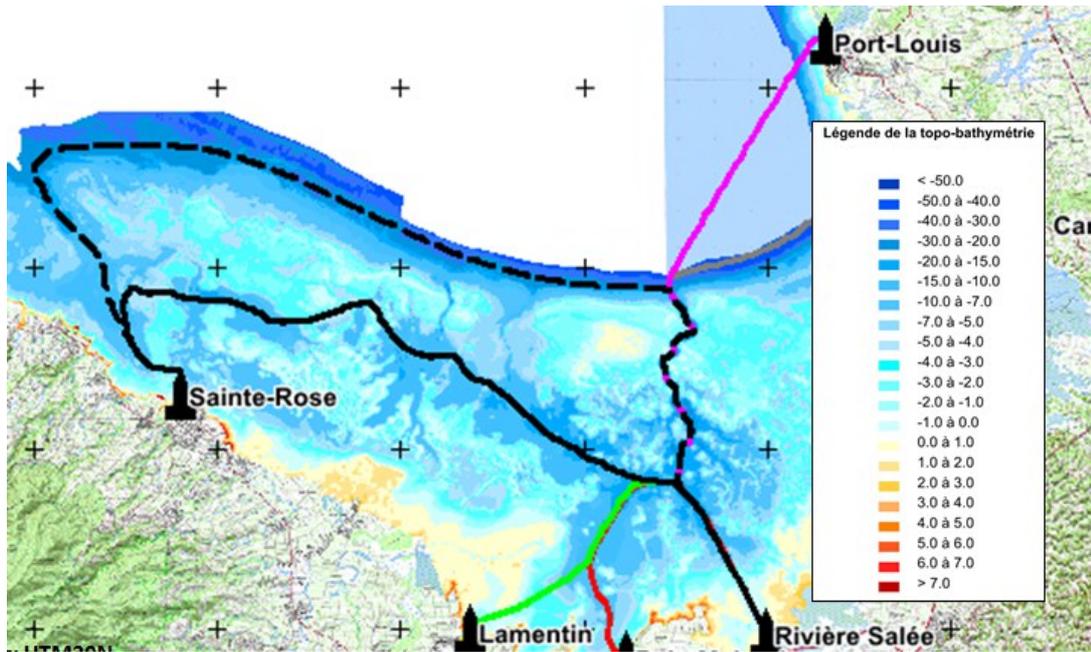


Figure 37 : Extrait de la carte des traversées étudiées, zoom sur Sainte-Rose / Rivière Salée

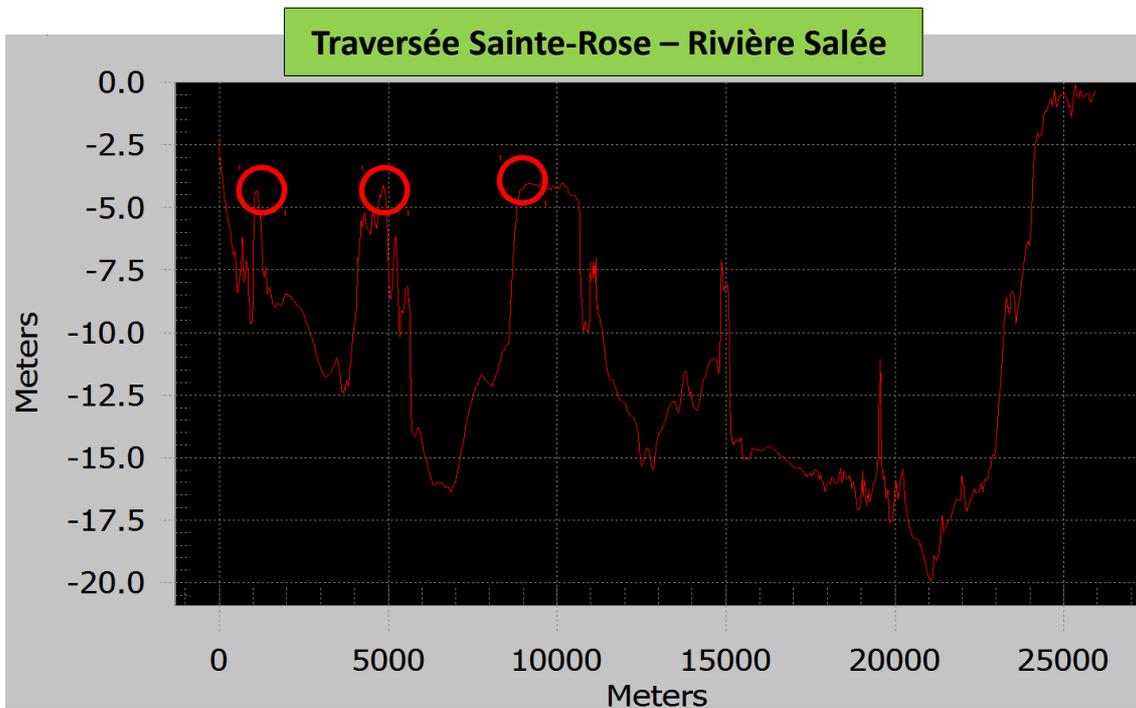


Figure 38 : Profil de la traversée Sainte-Rose / Rivière Salée par le GCSM

Présentation des traversées (suite)

Traversée Sainte Rose
– Rivière Salée :
Scénario par le GCSM
(suite)

Le trajet de 26 km se compose comme suit (de Sainte Rose vers la Rivière Salée) :

- Du port à 170 m du port, la limite est de 3 nœuds,
- De 170m à 300m la limite est de 5 nœuds,
- De 170m au km 27 : pas de limitation de vitesse :
 - Vitesse pouvant être atteinte : 15/18 nœuds environ.
 - Réduction de la vitesse dans les virages et dans les chenaux, prévoir des ralentissements aux km 2.4 et entre le km 8.8 et 9.4.
 - Réduction de la vitesse à l'entrée de la rivière salée (bande littoral 300m) : 5 nœuds.

A l'heure actuelle aucun balisage n'existe. Afin d'instaurer une ligne pérenne, un balisage précis devra être mis en place.

La catégorie de navigation est la 4ème, navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ. L'équipage sera composé de 2 à 4 personnes.

Pas de problème de tirant d'eau pour les navires jusqu'à l'entrée de la rivière salée qui est de 2 m. Le navire de projet pourra atteindre des valeurs de tirant d'eau comprise entre 1.10 et 1.30m

Pas de problème de navigation lié au courant ou aux états de mer, zone relativement bien abritée.

Traversée pouvant éventuellement être simple après mise en place d'un balisage précis.

Présentation des traversées (suite)

Traversée Sainte Rose – Rivière Salée : La traversée est effectuée en partie hors GCSM et rejoint la rivière salée par la passe à Colas.
Scénario par le large

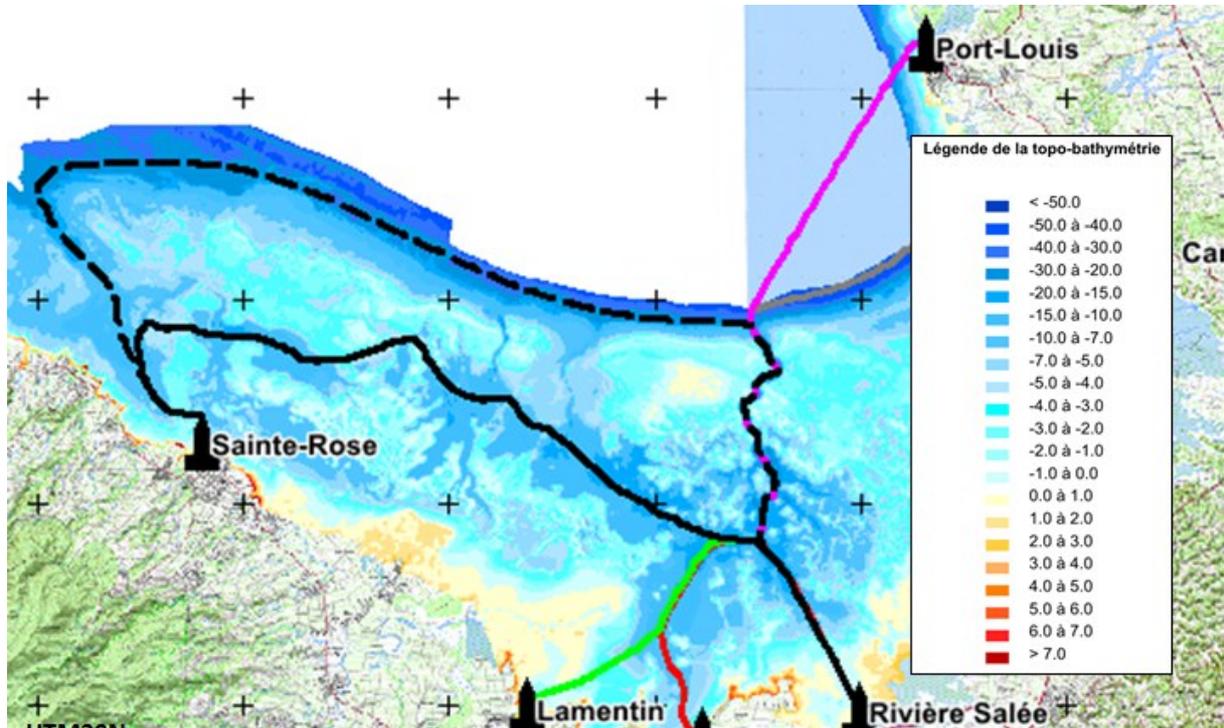


Figure 39 : Extrait de la carte des traversées étudiées, zoom sur Sainte-Rose / Rivière Salée

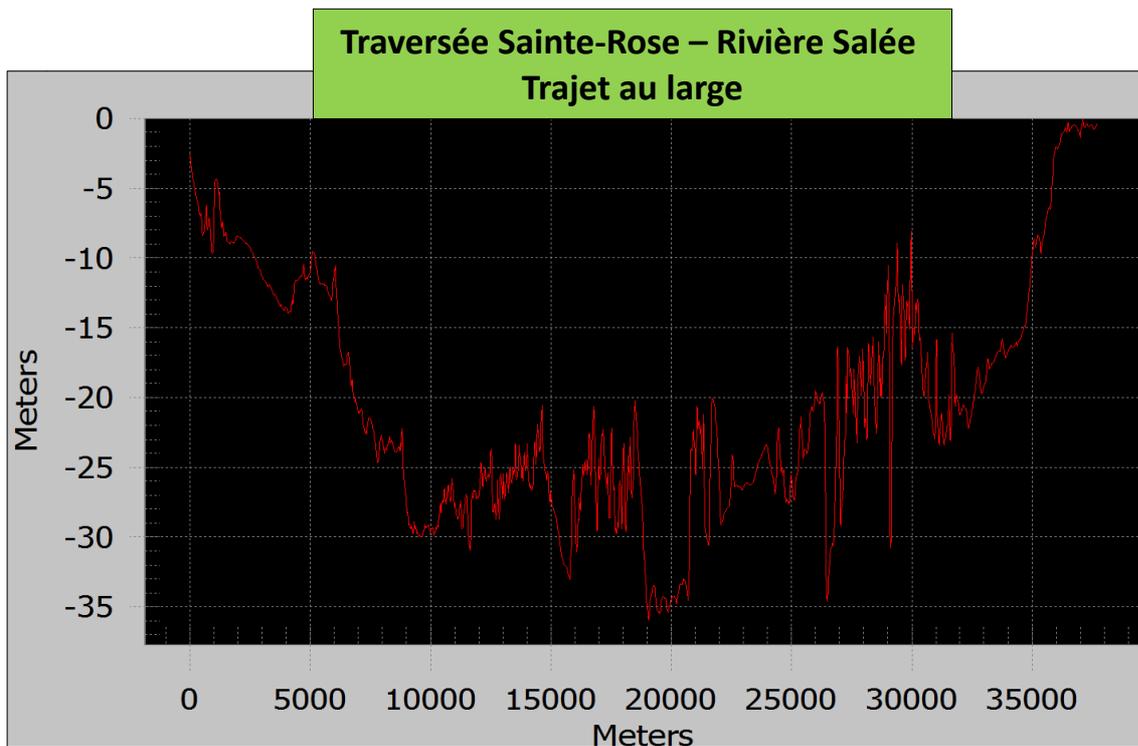


Figure 40 : Profil de la traversée Sainte-Rose – Rivière Salée par le large

Présentation des traversées (suite)

Traversée Sainte Rose
– Rivière Salée :
Scénario par le large
(suite)

Le trajet de 33 km se compose comme suit (de Sainte Rose vers la Rivière Salée) :

- Du port à 170 m du port, la limite est de 3 nœuds,
- De 170m à 300m la limite est de 5 nœuds,
- De 300 m au km 33 : pas de limitation de vitesse :
 - Vitesse pouvant être atteinte : 15/18 nœuds environ.
 - Réduction de la vitesse à l'entrée de la rivière salée (bande littoral 300m) : 5 nœuds.

A l'heure actuelle aucun balisage n'existe. Afin d'instaurer une ligne pérenne, un balisage précis devra être mis en place.

A l'heure actuelle aucun balisage n'existe. Afin d'instaurer une ligne pérenne, un balisage précis devra être mis en place.

La catégorie de navigation est la 3eme, navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. . L'équipage sera composé de 3 à 6 personnes.

Pas de problème de tirant d'eau pour les navires jusqu'à l'entrée de la rivière salée, 2 m de tirant d'eau à l'entrée de la rivière salée. Le navire de projet pourra atteindre facilement des valeurs de tirant d'eau de 1m30.

La traversée ne passant pas par le GCSM directement, les conditions de houle joueront sur la qualité de la traversée et sur le type de carène à prendre en compte.

Traversée modérément simple liée à des conditions de houle hors GSCM et nécessité de mise en place d'un balisage précis.

Traversée Lamentin –
Rivière Salée

La traversée débute au port du Lamentin et se situe en plein GCSM. L'étude recherche le meilleur passage, évitant les hauts fonds.

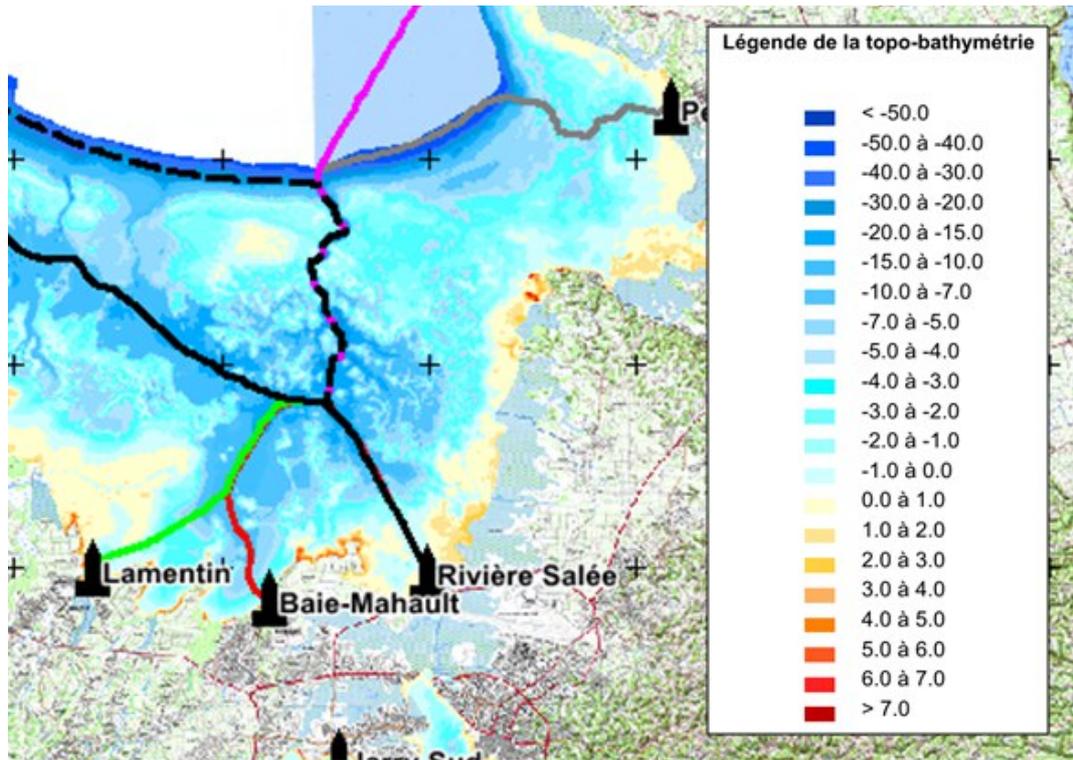


Figure 41 : Extrait de la carte des traversées étudiées, zoom sur Lamentin / Rivière Salée

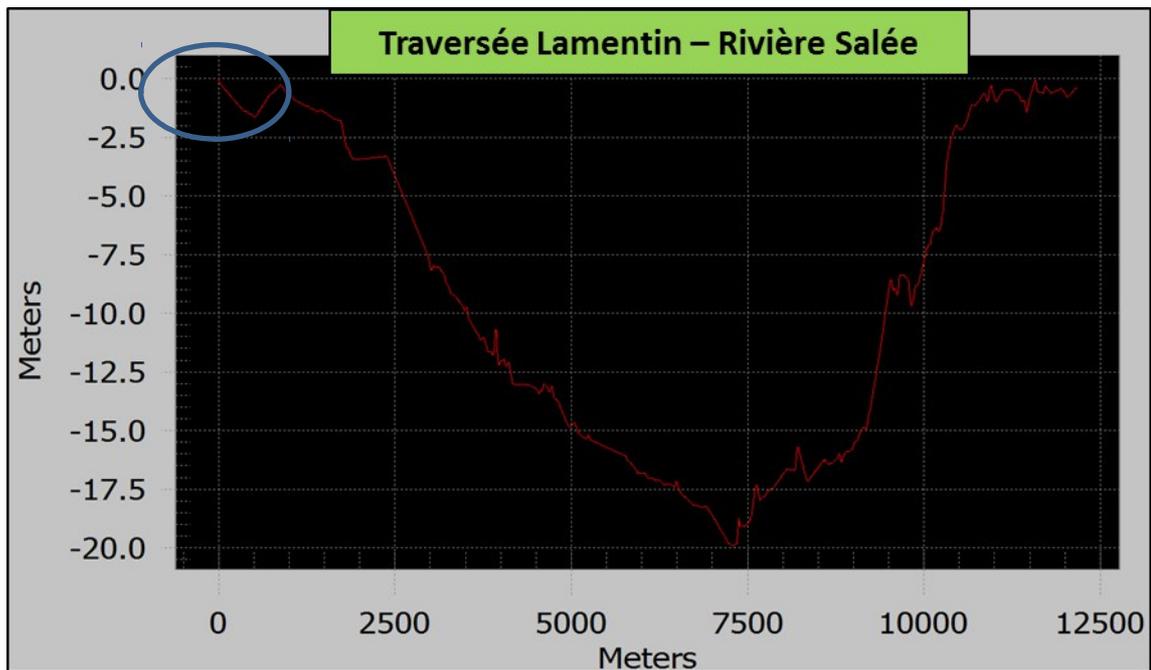


Figure 42 : Profil de la traversée Lamentin / Rivière Salée

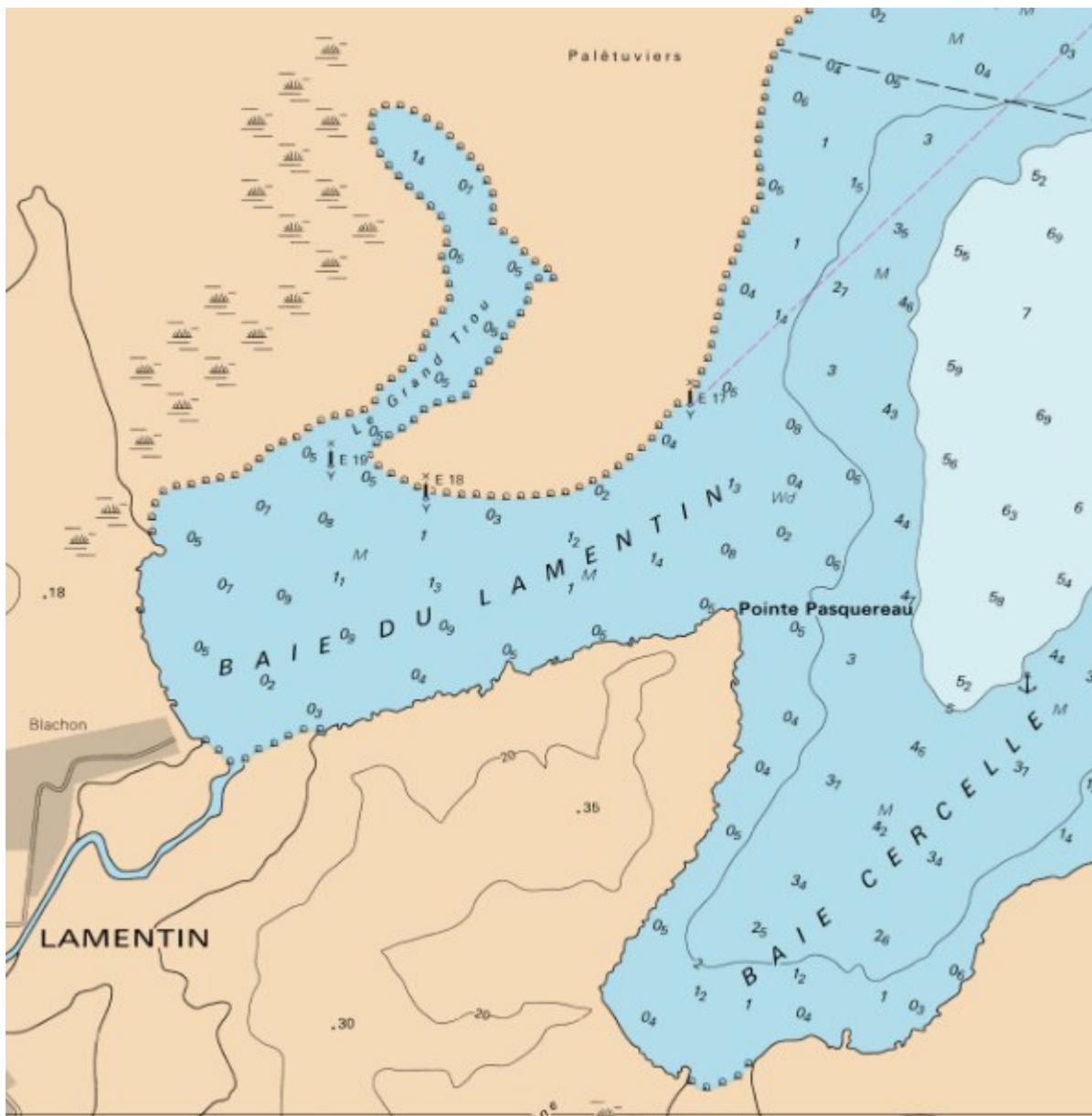


Figure 43 : Extrait de la carte SHOM – Visualisation de la bathymétrie, Lamentin

Présentation des traversées (suite)

Traversée Lamentin – Rivière Salée (suite)

Le trajet de 12.4 km se compose comme suit (du Lamentin vers la Rivière Salée) :

- Du port à 300m la limite est de 5 nœuds,
- De 300 m au km 12.4 : pas de limitation de vitesse :
 - Vitesse pouvant être atteinte : 15/18 nœuds environ.
 - Réduction de la vitesse à l'entrée de la rivière salée (bande littoral 300m) : 5 nœuds.

A l'heure actuelle aucun balisage n'existe. Afin d'instaurer une ligne pérenne, un balisage précis devra être mis en place.

La catégorie de navigation de navigation est la 4eme, navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ. L'équipage sera composé de 2 à 4 personnes.

Faible tirant d'eau dans le port du Lamentin, tirant d'eau inférieur à 1.1m. Les navires pouvant se rendre au Lamentin devront avoir un tirant d'eau très faible aux alentours de 0.50m.

Traversée complexe liée à des tirants d'eau faibles et un manque de balisage.

Présentation des traversées (suite)

Traversée Baie Mahault – Rivière Salée

La traversée débute au port de Baie Mahault et se situe en plein GCSM. L'étude recherche le meilleur passage, évitant les hauts fonds.

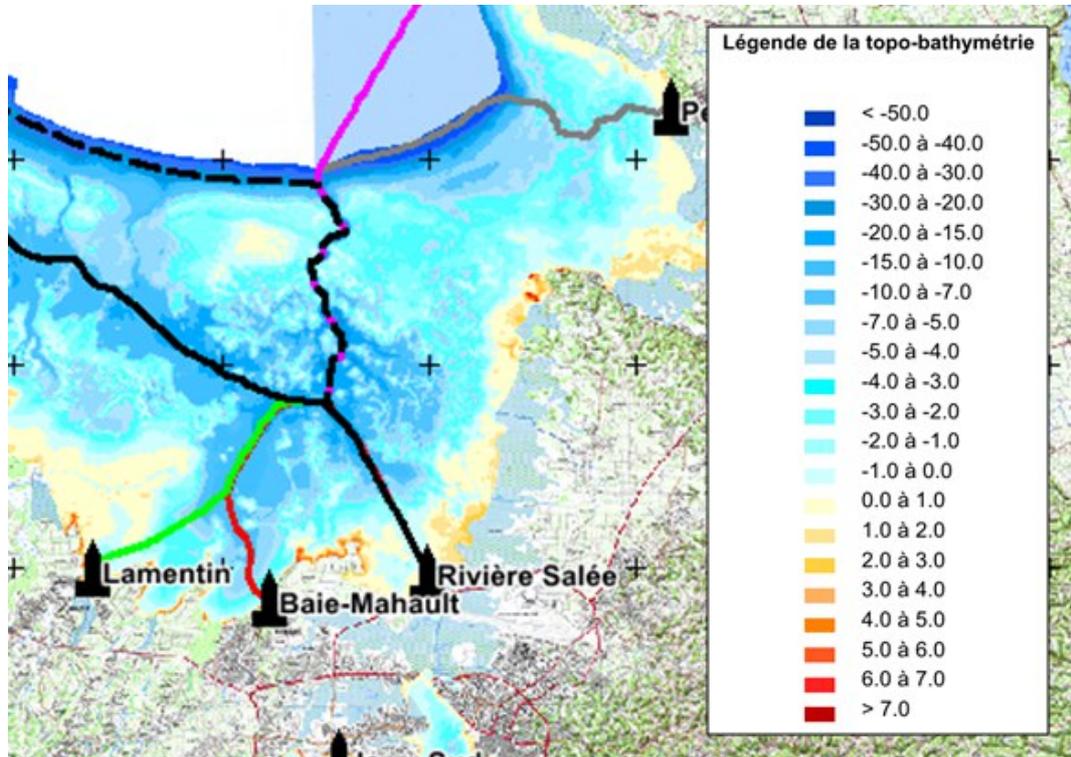


Figure 44 : Extrait de la carte des traversées étudiées, zoom sur Baie-Mahault / Rivière Salée

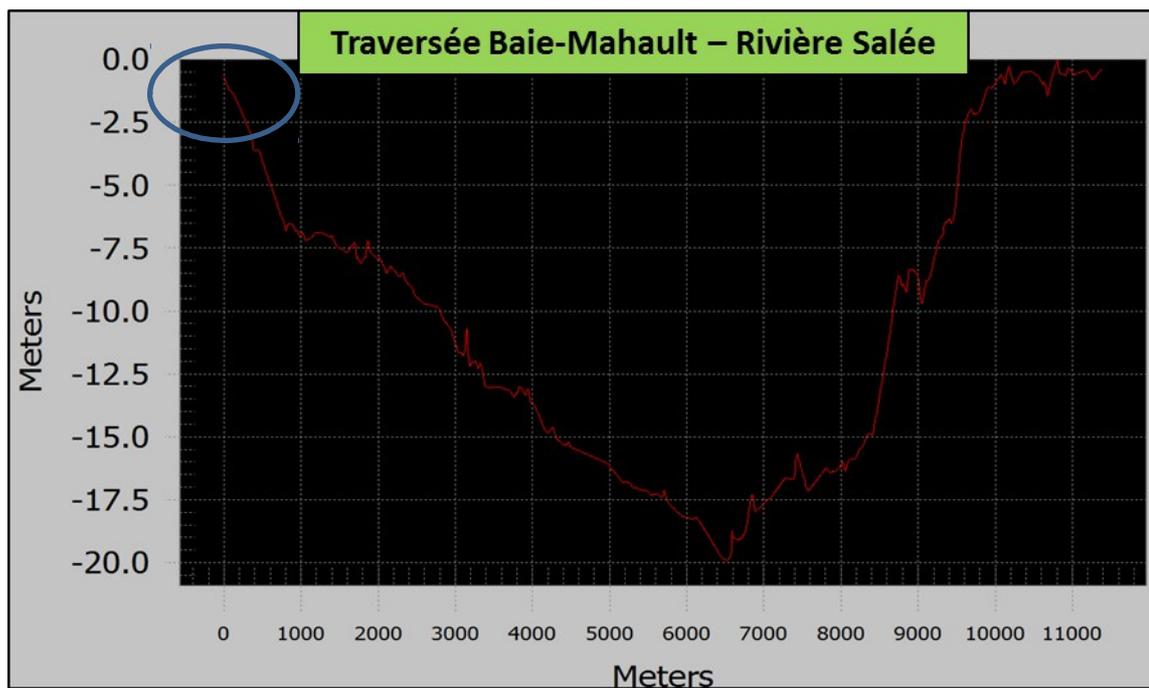


Figure 45 : Profil de la traversée Baie-Mahault / Rivière Salée

Présentation des traversées (suite)

Traversée Baie Mahault – Rivière Salée (suite)

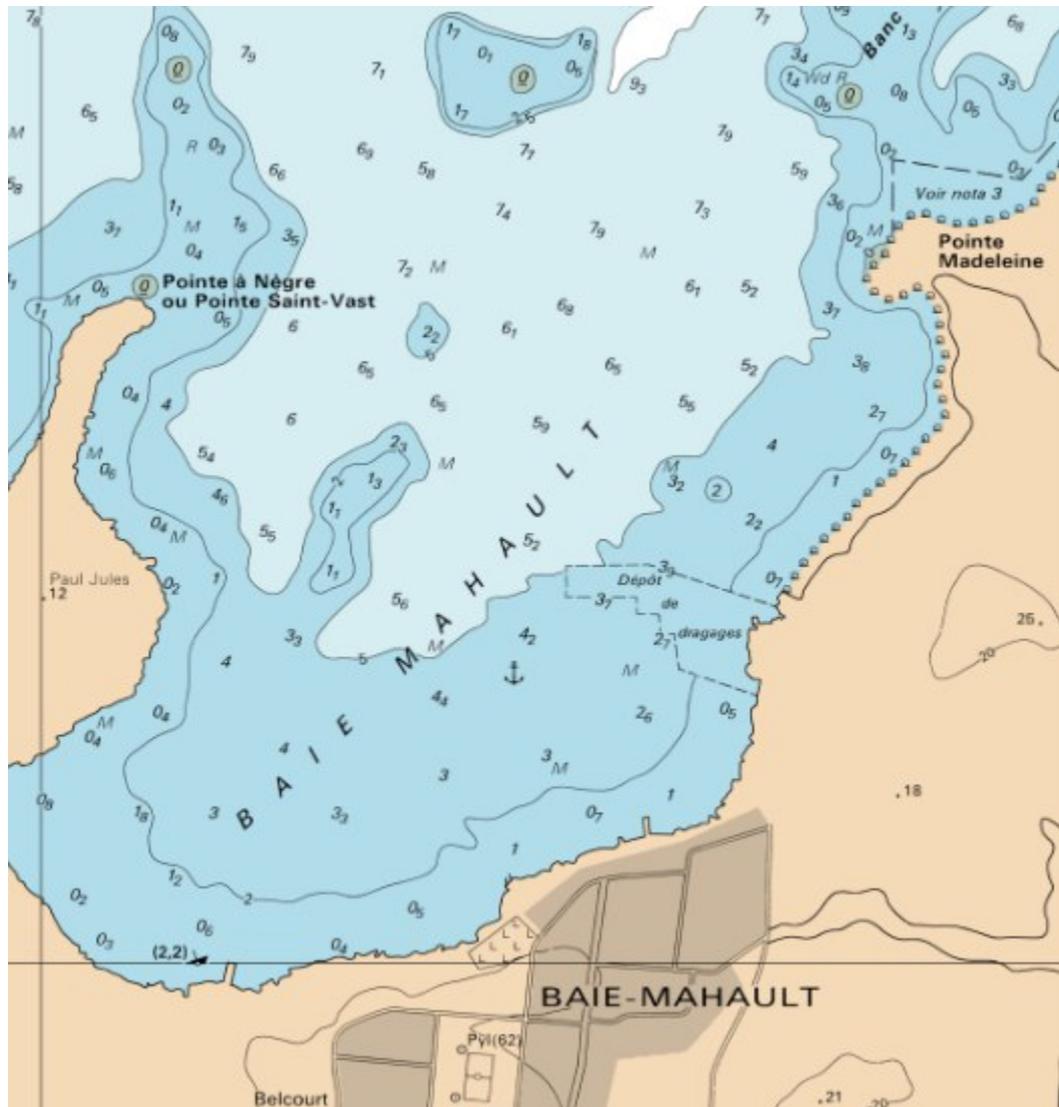


Figure 46 : Extrait de la carte SHOM – Visualisation de la bathymétrie, Baie-Mahault

Le trajet de 11,4 km se compose comme suit (de Baie Mahault vers la Rivière Salée) :

- Du port à 170 m du port, la limite est de 3 nœuds,
- De 170m à 300m la limite est de 5 nœuds,
- De 300 m au km 11,4 : pas de limitation de vitesse :
 - Vitesse pouvant être atteinte : 15/18 nœuds environ.
 - Réduction de la vitesse à l'entrée de la rivière salée (bande littoral 300m) : 5 nœuds.

A l'heure actuelle aucun balisage n'existe. Afin d'instaurer une ligne pérenne, un balisage précis devra être mis en place.

Présentation des traversées (suite)

Traversée Baie Mahault
– Rivière Salée (suite)

La catégorie de navigation de navigation est la 4eme, navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ. L'équipage sera composé de 2 à 4 personnes.

Faible tirant d'eau dans le port de Baie Mahault, tirant d'eau inférieur à 1.1m. Les navires pouvant se rendre au Lamentin devront avoir un tirant d'eau très faible aux alentours de 0.50m.

Traversée complexe liée à des tirants d'eau faibles et un manque de balisage.

Présentation des traversées (suite)

Traversée Port Louis – Rivière Salée

La traversée débute dans le port de Port Louis, se dirige à l'Ouest vers le large et rejoint la rivière salée par la passe à Colas dont les caractéristiques sont fournies plus haut.

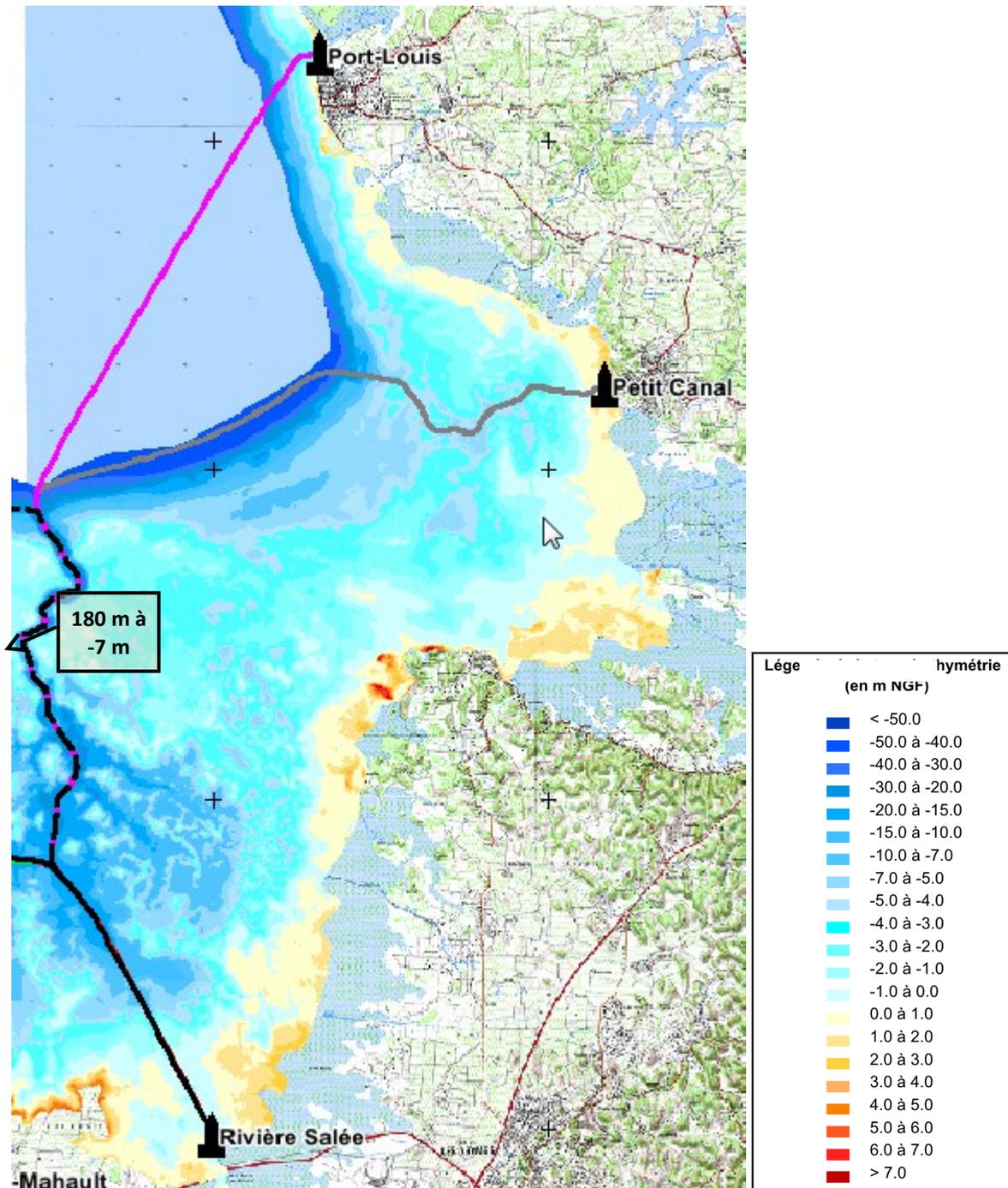


Figure 47 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Port Louis / Rivière Salée

Présentation des traversées (suite)

Traversée Port Louis –
Rivière Salée (suite)

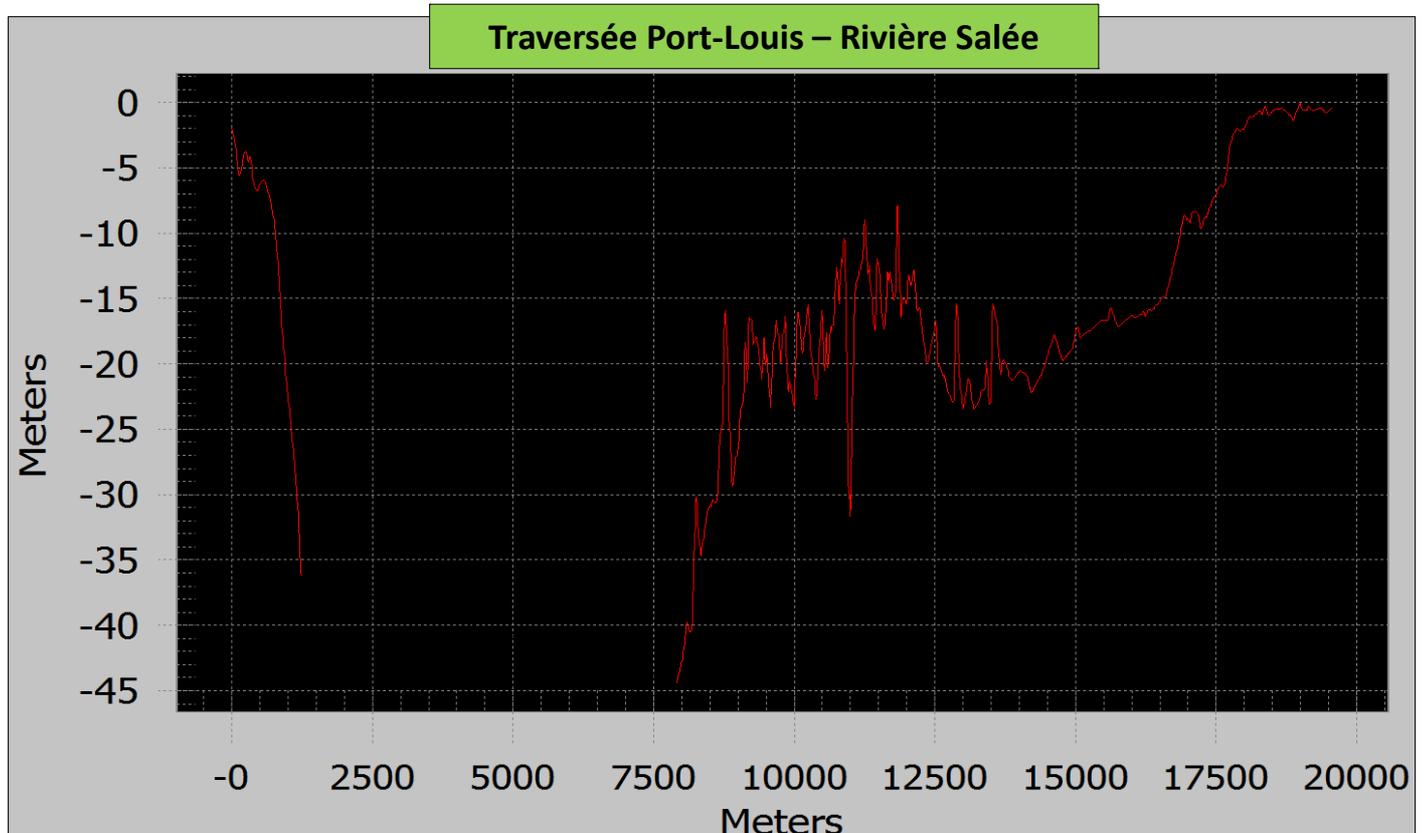


Figure 48 : Profil de la traversée Port Louis / Rivière Salée

Le trajet de 19.5 km se compose comme suit (de Port-Louis vers la Rivière Salée) :

- Du port à 230 m du port, la limite est de 3 nœuds,
- De 230m à 300m la limite est de 5 nœuds,
- De 300 m au km 19,5 : pas de limitation de vitesse :
 - Vitesse pouvant être atteinte : 15/18 nœuds environ.
 - Réduction éventuelle de la vitesse dans la passe à Colas.
 - Réduction de la vitesse à l'entrée de la rivière salée (bande littoral 300m) : 5 nœuds.

A l'heure actuelle aucun balisage n'existe. Afin d'instaurer une ligne pérenne, un balisage précis devra être mis en place.

La catégorie de navigation est la 3eme, navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. . L'équipage sera composé de 3 à 6 personnes.

Pas de problème de tirant d'eau pour les navires jusqu'à l'entrée de la rivière salée, 2 m de tirant d'eau à l'entrée de la rivière salée. Le navire de projet pourra atteindre facilement des valeurs de tirant d'eau de 1m30.

Présentation des traversées (suite)

Traversée Port Louis – Rivière Salée (suite)

La traversée ne passant pas par le GCSM directement, les conditions de houle joueront sur la qualité de la traversée et sur le type de carène à prendre en compte.

Traversée modérément simple liée à des conditions de houle hors GSCM et nécessité de mise en place d'un balisage précis.

Traversée Petit Canal – Rivière Salée

La traversée débute dans le port de Petit Canal, se dirige à l'Ouest vers le large et rejoint la rivière salée par la passe à Colas dont les caractéristiques sont fournies plus haut.

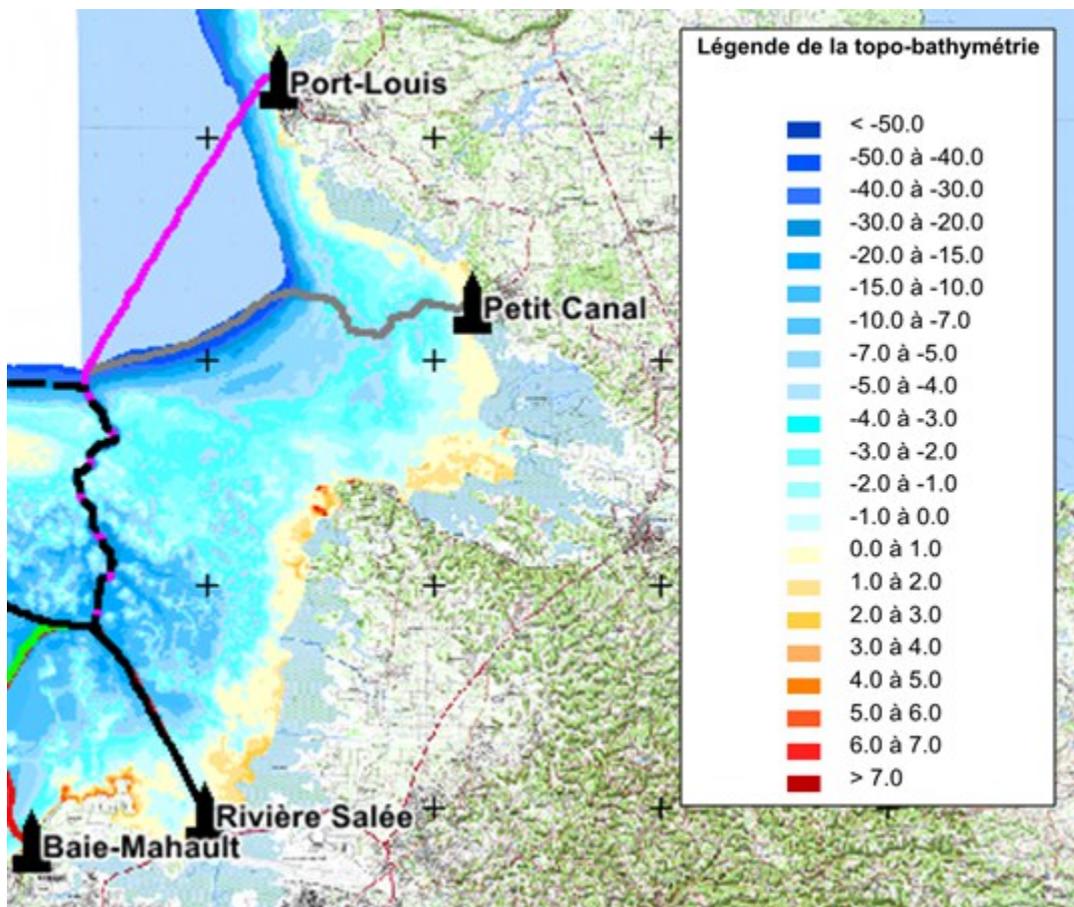


Figure 49 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Petit Canal / Rivière Salée

Présentation des traversées (suite)

Traversée Petit Canal –
Rivière Salée (suite)

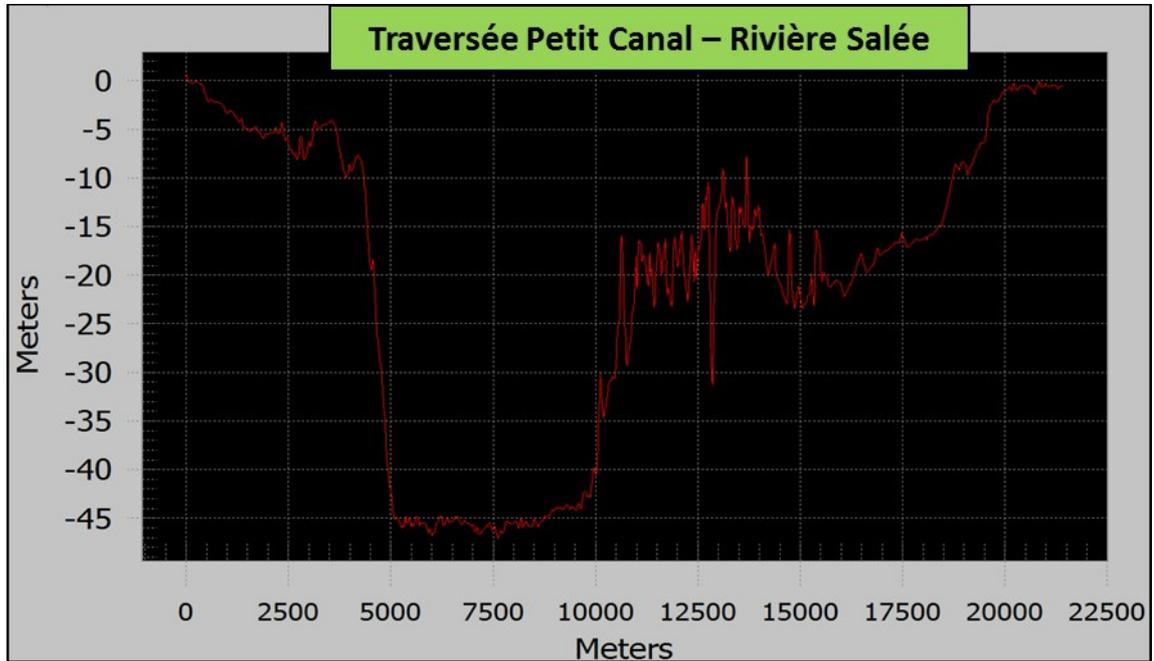


Figure 50 : Profil de la traversée Petit Canal / Rivière Salée

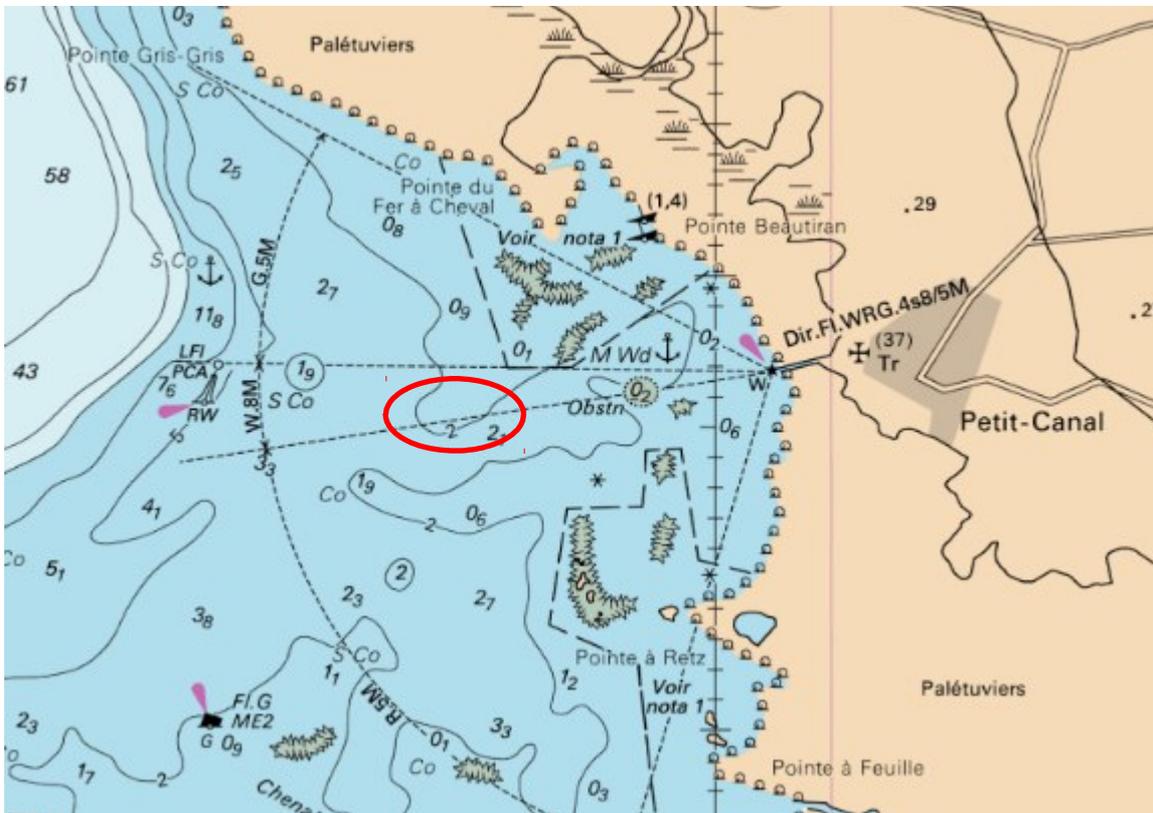


Figure 51 : Extrait de la carte SHOM – Visualisation de la bathymétrie, Petit-Canal

Présentation des traversées (suite)

Traversée Petit Canal –
Rivière Salée (suite)

Le trajet de 21 km se compose comme suit (de Petit Canal vers la Rivière Salée) :

- Du port à 300m la limite est de 5 nœuds,
- De 300 m au km 21 : pas de limitation de vitesse :
 - Vitesse pouvant être atteinte : 15/18 nœuds environ.
 - Réduction éventuelle de la vitesse dans la passe à Colas.
 - Réduction de la vitesse à l'entrée de la rivière salée (bande littoral 300m) : 5 nœuds.

A l'heure actuelle aucun balisage n'existe. Afin d'instaurer une ligne pérenne, un balisage précis devra être mis en place.

La catégorie de navigation est la 3eme, navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. . L'équipage sera composé de 3 à 6 personnes.

Pas de problème de tirant d'eau pour les navires jusqu'à l'entrée de la rivière salée, 2 m de tirant d'eau à l'entrée de la rivière salée. Tirant d'eau dans le port de Petit canal d'environ 1.9m .Le navire de projet pourra atteindre facilement des valeurs de tirant d'eau de 1m30.

Impossibilité de passer par le Sud directement en longeant la côte en raison d'une forte présence de caillles.

La traversée ne passant pas par le GCSM directement, les conditions de houle joueront sur la qualité de la traversée et sur le type de carène à prendre en compte.

Traversée modérément simple liée à des conditions de houle hors GSCM et nécessité de mise en place d'un balisage précis.

Présentation des traversées (suite)

Traversée Petit Bourg – Jarry Sud La traversée débute dans le port de Petit Bourg et se dirige vers Jarry Sud via la passe de à Bacchus dont les caractéristiques sont fournies plus haut.

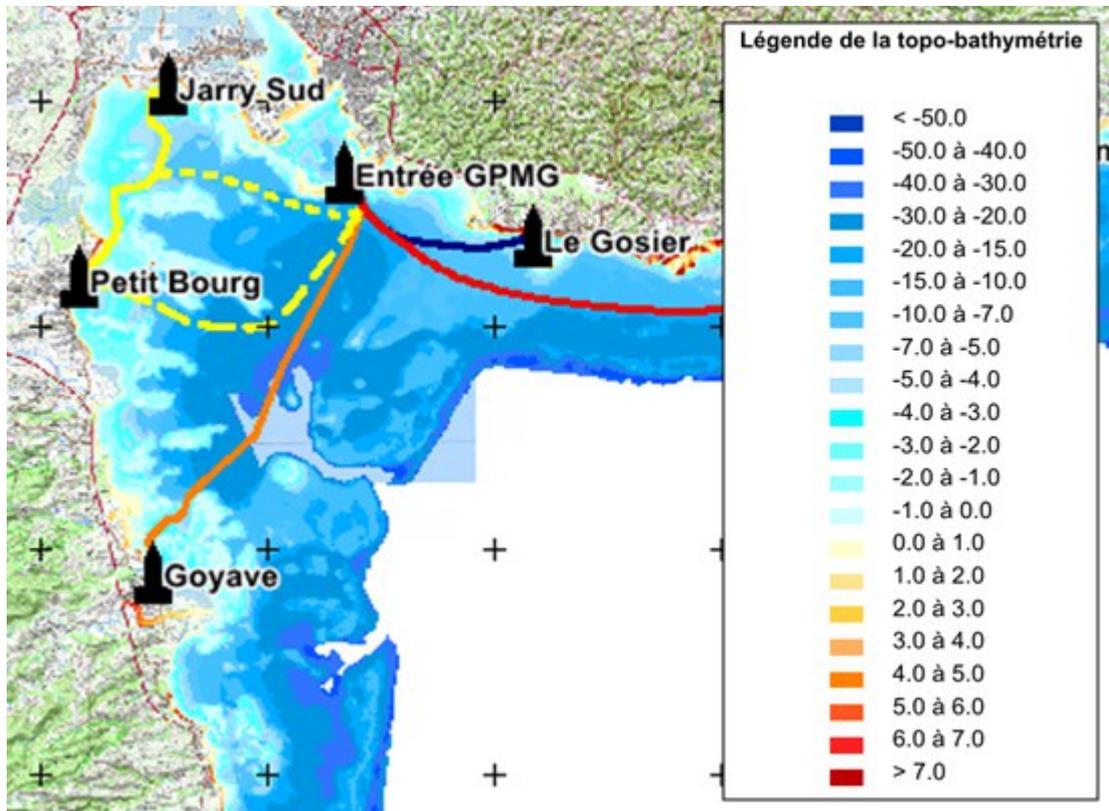


Figure 52 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Petit Bourg / Jarry Sud

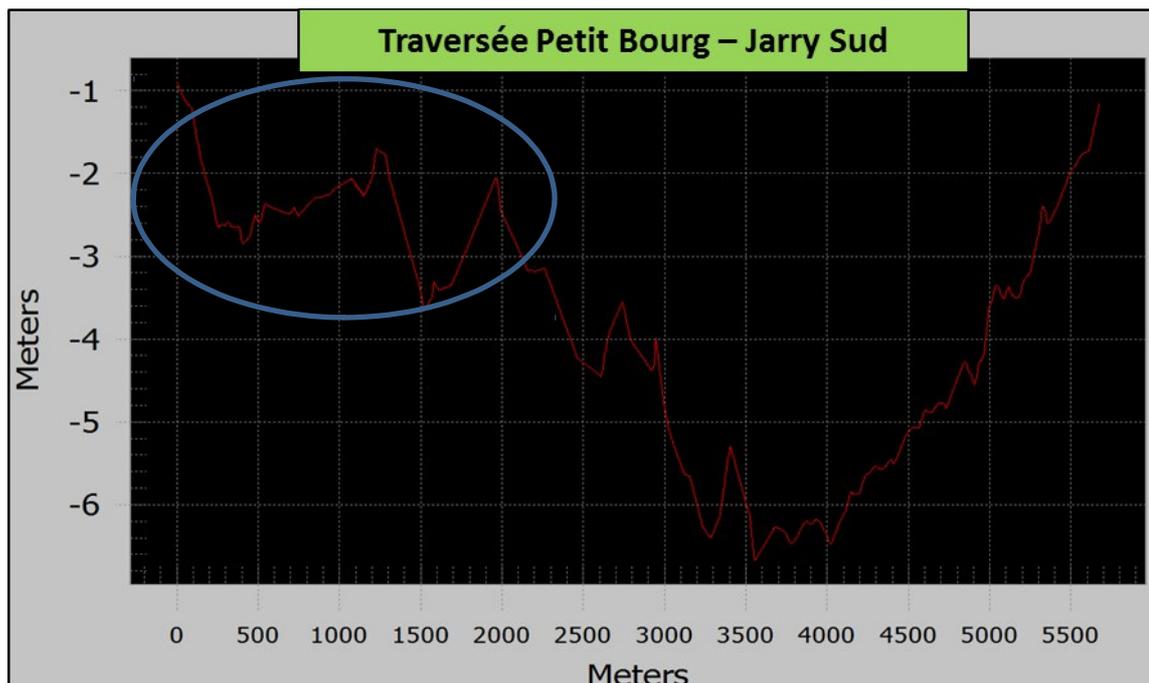


Figure 53 : Profil de la traversée Petit Bourg / Jarry Sud

Présentation des traversées (suite)

Traversée Petit Bourg – Jarry Sud (suite)

Le trajet de 5.2 km se compose comme suit (de Petit Bourg vers Jarry Sud) :

- Du port (point 0) à 140 m du port, la limite est de 3 nœuds,
- De 140m à 2000m la limite est de 5 nœuds,
- De 2 km au km 4.9: pas de limitation de vitesse :
 - Vitesse pouvant être atteinte : 15/18 nœuds environ.

A l'heure actuelle aucun balisage n'existe. Afin d'instaurer une ligne pérenne, un balisage précis devra être mis en place. D'autre part, la traversée de la passe à Bacchus est délicate, étroite, sous l'effet du vent d'Est (voir contraintes générales) possède un faible tirant d'eau et de nombreuses caillles affleurante.

La catégorie de navigation de navigation est la 4eme, navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ. L'équipage sera composé de 2 à 4 personnes.

Les tirants d'eau dans le port de Petit Bourg et dans la passe sont faibles, généralement compris entre 1.4m et 1.6m. Le tirant des navires ne pourra pas dépasser les 50cm (+/- 10).

Traversée très difficile liée à la traversée de la passe à Bacchus, du vent d'Est, de la nécessité de la mise en place d'un balisage précis et des faibles tirants d'eau.

Présentation des traversées (suite)

Traversée Petit Bourg – GPMG v1

La traversée débute dans le port de Petit Bourg et se dirige vers l'entrée du GPMG via la passe de à Bacchus dont les caractéristiques sont fournies plus haut.

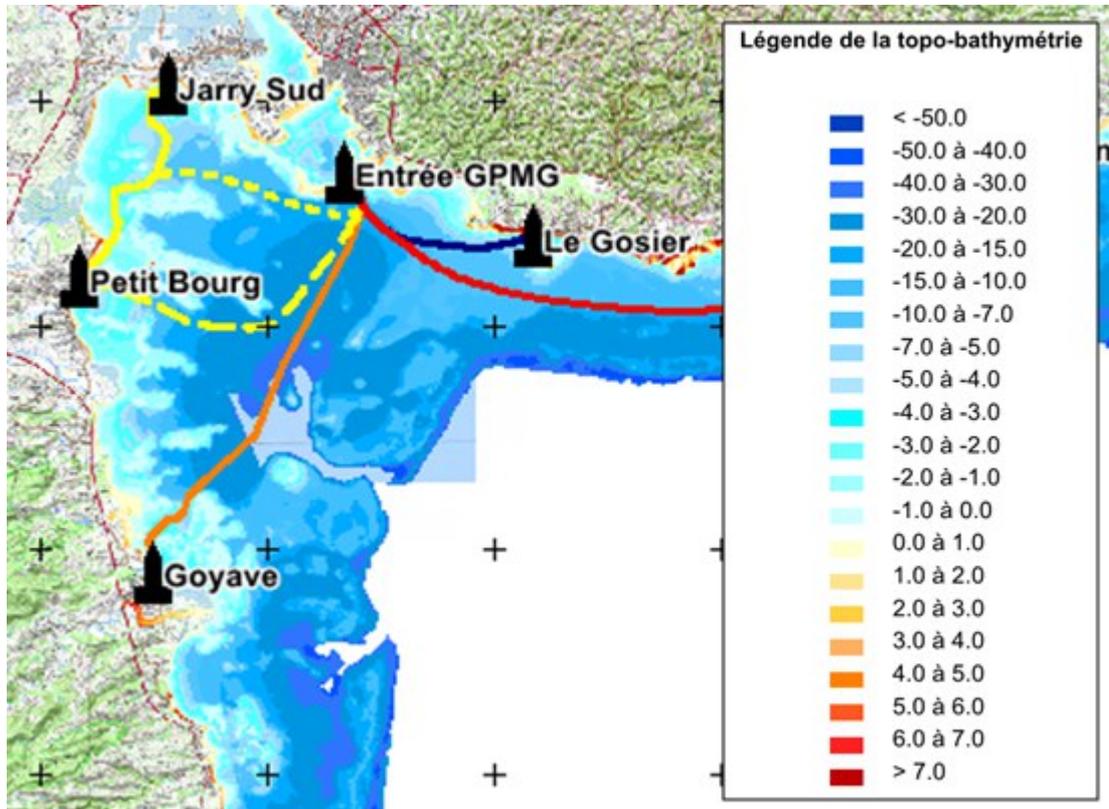


Figure 54 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Petit Bourg / GPMG

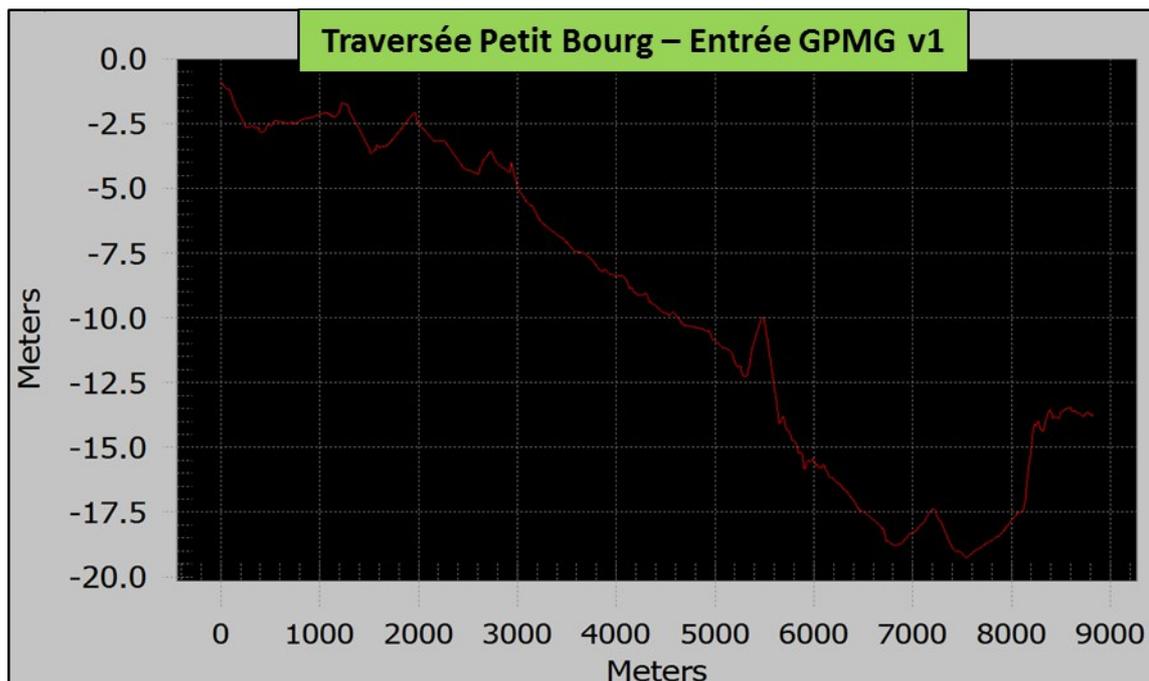


Figure 55 : Profil de la traversée Petit Bourg / GPMG

Présentation des traversées (suite)

Traversée Petit Bourg – GPMG v1 (suite) Le trajet de 8.8 km se compose comme suit (de Petit Bourg vers le GPMG) :

- Du port à 140 m du port, la limite est de 3 nœuds,
- De 140m à 2000m la limite est de 5 nœuds,
- De 2 km au km 8.8: pas de limitation de vitesse :
 - Vitesse pouvant être atteinte : 15/18 nœuds environ.

A l'heure actuelle aucun balisage n'existe. Afin d'instaurer une ligne pérenne, un balisage précis devra être mis en place. D'autre part, la traversée de la passe à Bacchus est délicate, étroite, sous l'effet du vent d'Est (voir contraintes générales) possède un faible tirant d'eau et de nombreuses caillles.

La catégorie de navigation est la 3eme, navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. L'équipage sera composé de 3 à 6 personnes.

Les tirants d'eau dans le port de Petit Bourg et dans la passe sont faibles, généralement compris entre 1.4m et 1.6m. Le tirant des navires ne pourra pas dépasser les 50cm (+/- 10) ce qui posera des problèmes de navigation dans la zone de PCSM agitée (voir contraintes).

Traversée très difficile liée à la traversée de la passe à Bacchus, du vent d'Est, de la nécessité de la mise en place d'un balisage précis, des faibles tirants d'eau des navires et de la présence de haut fonds.

Présentation des traversées (suite)

Traversée Petit Bourg – GPMG v2 La traversée débute dans le port de Petit Bourg et se dirige vers l'entrée du GPMG par l'EST.

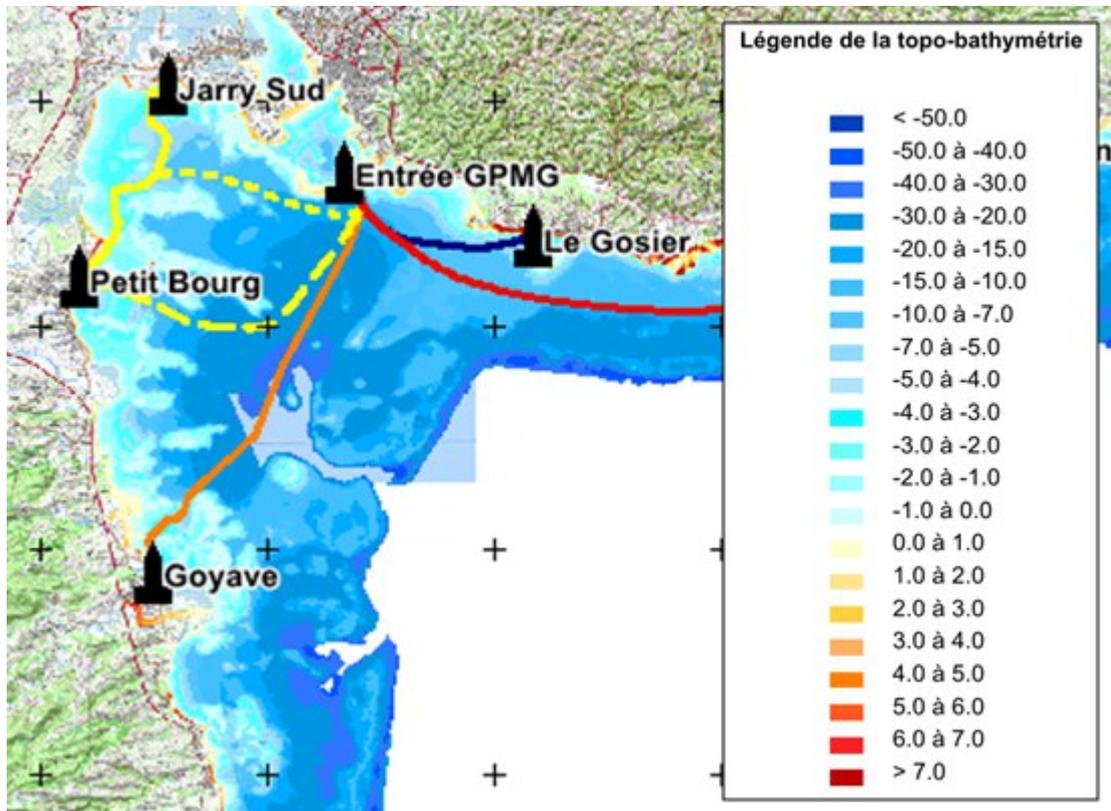


Figure 56 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Petit Bourg / Jarry Sud

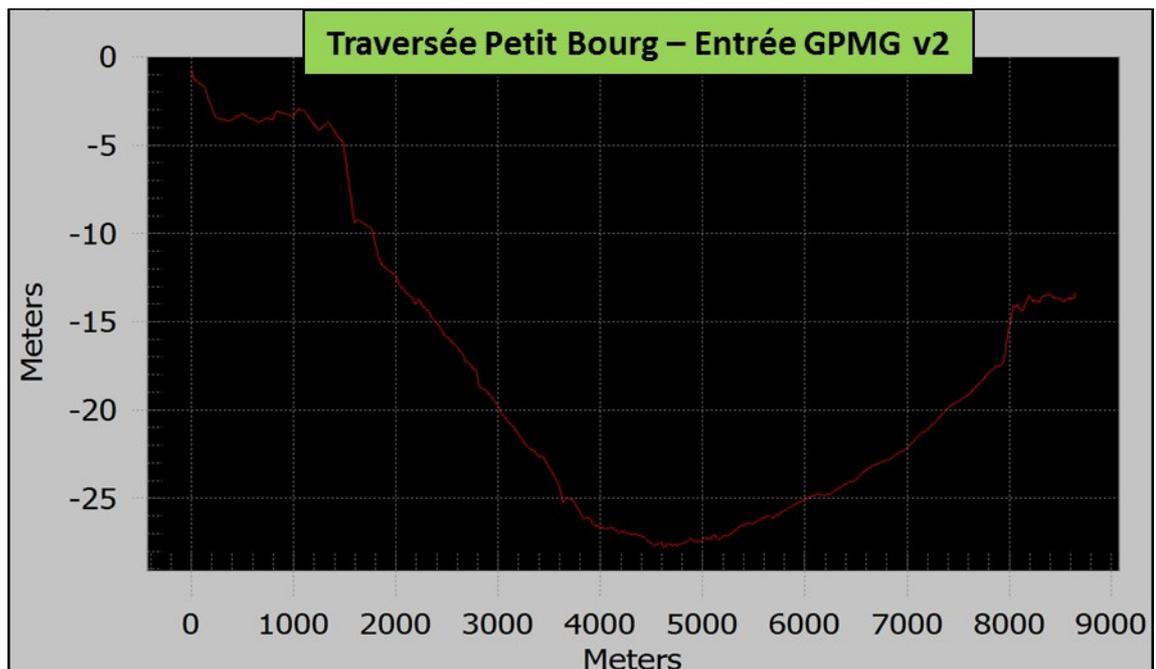


Figure 57 : Profil de la traversée Petit Bourg / Jarry Sud

Présentation des traversées (suite)

Traversée Petit Bourg – GPMG v2 (suite) Le trajet de 8.8 km se compose comme suit (de Petit Bourg vers le GPMG) :

- Du port à 140 m du port, la limite est de 3 nœuds,
- De 140m à 300m la limite est de 5 nœuds,
- De 300m au km 8.8: pas de limitation de vitesse :
 - Vitesse pouvant être atteinte : 15/18 nœuds environ.

La catégorie de navigation de navigation est la 3eme, navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. L'équipage sera composé de 3 à 6 personnes.

Les tirants d'eau dans le port de Petit Bourg sont généralement compris entre 1.4m et 1.6m. Le tirant des navires ne pourra pas dépasser les 60cm (+/- 10) ce qui posera des problèmes de navigation dans la zone de PCSM agitée (voir contraintes).

Traversée difficile liée au vent d'Est, des faibles tirants d'eau des navires et d'une agitation dans le PCSM importante.

Présentation des traversées (suite)

Traversée Goyave – GPMG

La traversée débute dans le port de Goyave et se dirige vers l'entrée du GPMG par l'EST.

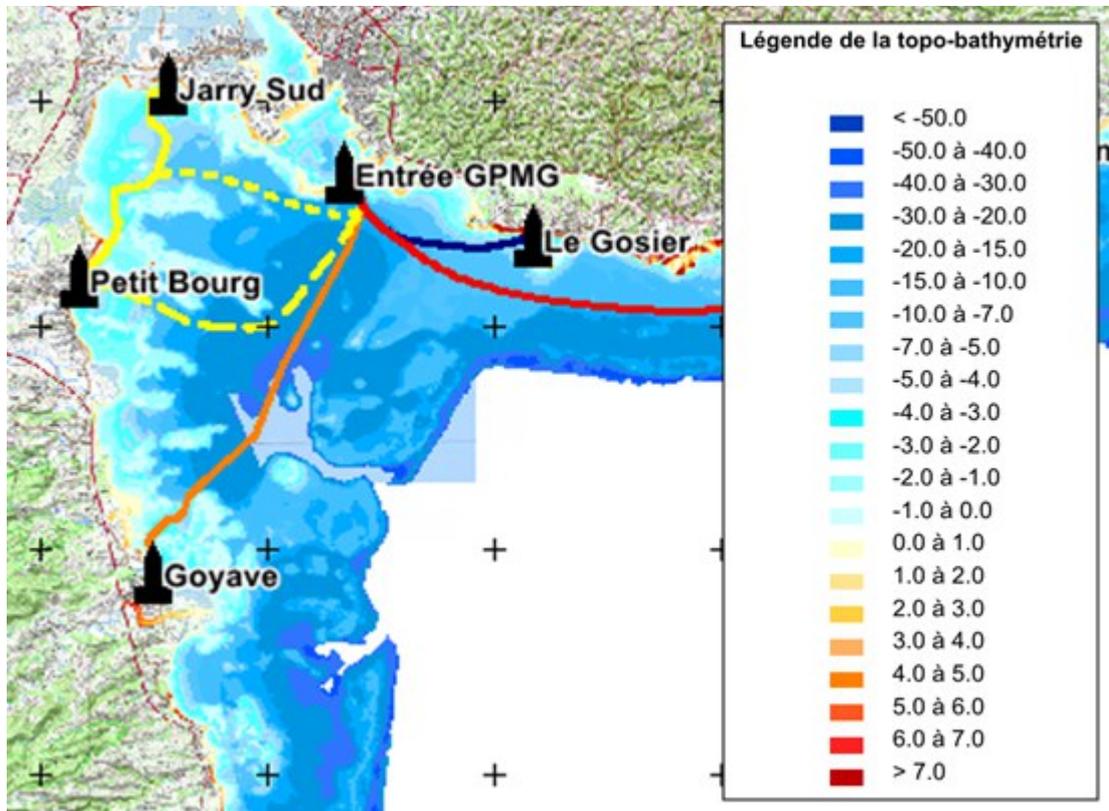


Figure 58 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Goyave / GPMG

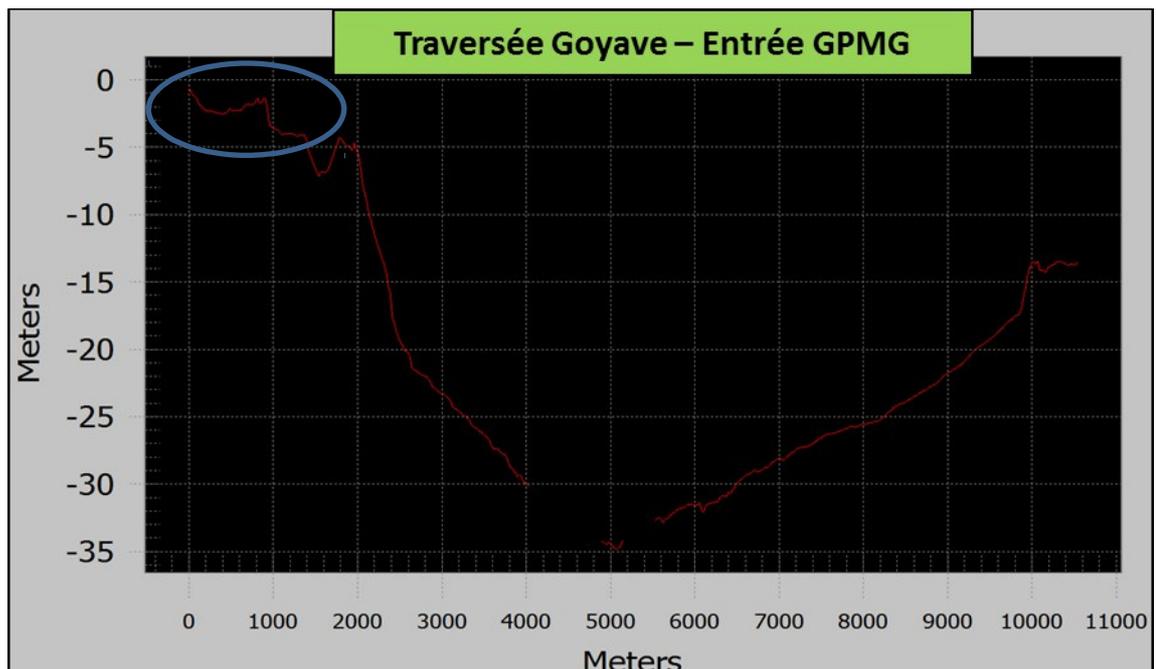


Figure 59 : Profil de la traversée Goyave / GPMG

Présentation des traversées (suite)

Traversée Goyave –
GPMG (suite)

Le trajet de 11.4 km se compose comme suit (de Goyave vers le GPMG) :

- Du port à 80 m du port, la limite est de 3 nœuds,
- De 80m à 920m la limite est de 5 nœuds,
- De 920m au km 11.4: pas de limitation de vitesse :
 - Vitesse pouvant être atteinte : 15/18 nœuds environ.

A l'heure actuelle aucun balisage n'existe. Afin d'instaurer une ligne pérenne, un balisage précis devra être mis en place pour traverser la passe.

La catégorie de navigation est la 3eme, navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. L'équipage sera composé de 3 à 6 personnes.

Les tirants d'eau dans le port de Goyave sont généralement compris entre 1.m et 1.7m. Le tirant des navires ne pourra pas dépasser les 50cm (+/- 10) ce qui posera des problèmes de navigation dans la zone de PCSM agitée (voir contraintes).

Traversée très difficile liée à la traversée de la passe devant le port de Goyave, du vent d'Est, de la nécessité de la mise en place d'un balisage précis, des faibles tirants d'eau des navires et de la présence de haut fonds.

Présentation des traversées (suite)

Traversée Le Gosier – GPMG La traversée débute dans le port de Gosier et se dirige vers l'entrée du GPMG à l'Ouest.

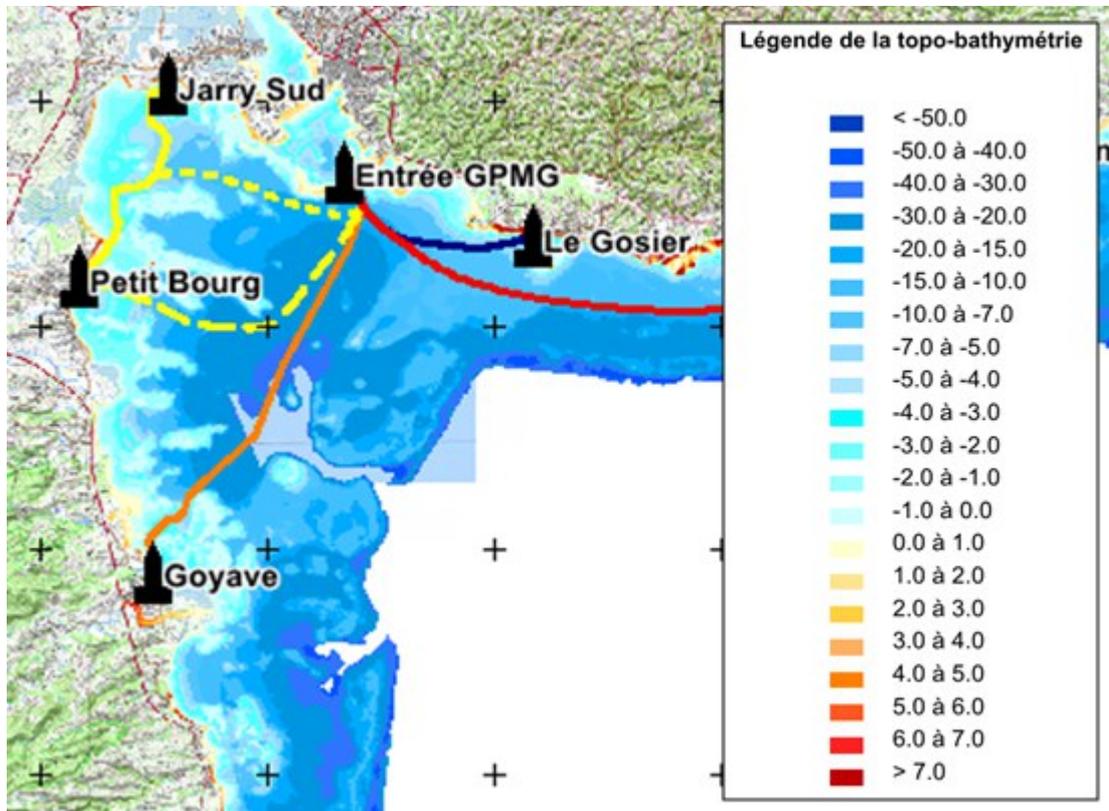


Figure 60 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Le Gosier - GPMG



Figure 61 : Profil de la traversée Le Gosier - GPMG

Présentation des traversées (suite)

Traversée Le Gosier – GPMG (suite)

Le trajet de 4.7 km se compose comme suit (de Gosier vers le GPMG) :

- Du port à 300m, la limite est de 3 nœuds,
- De 300m au km 4.7 pas de limitation de vitesse :
 - Vitesse pouvant être atteinte : 15/18 nœuds environ.

La catégorie de navigation de navigation est la 3eme, navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. L'équipage sera composé de 3 à 6 personnes.

Pas de problème de tirant d'eau.

Traversée facile hormis les problèmes d'agitation et de vent (vu dans les contraintes) qui s'avèrerait délicate pour les utilisateurs.

Traversée Sainte Anne – GPMG

La traversée débute dans le port de Saint Anne et se dirige vers l'entrée du GPMG à l'Ouest.

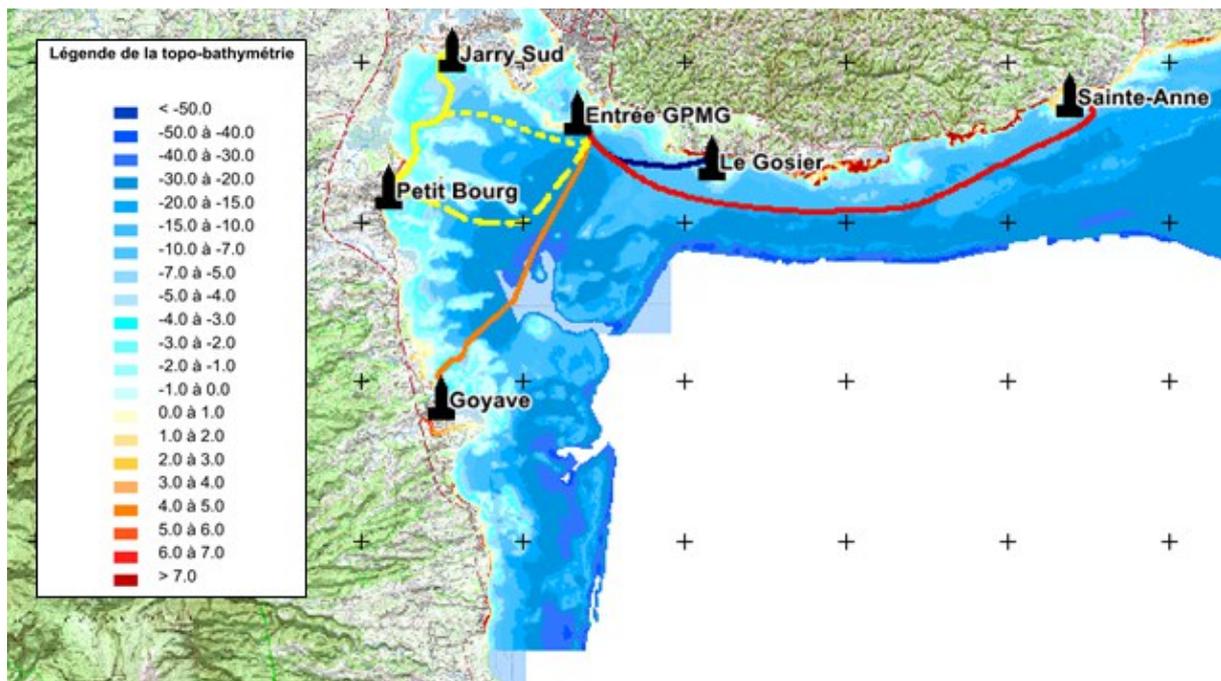


Figure 62 : Extrait de la carte des traversées étudiées, Sainte Anne - GPMG

Présentation des traversées (suite)

Traversée Sainte Anne
– GPMG (suite)

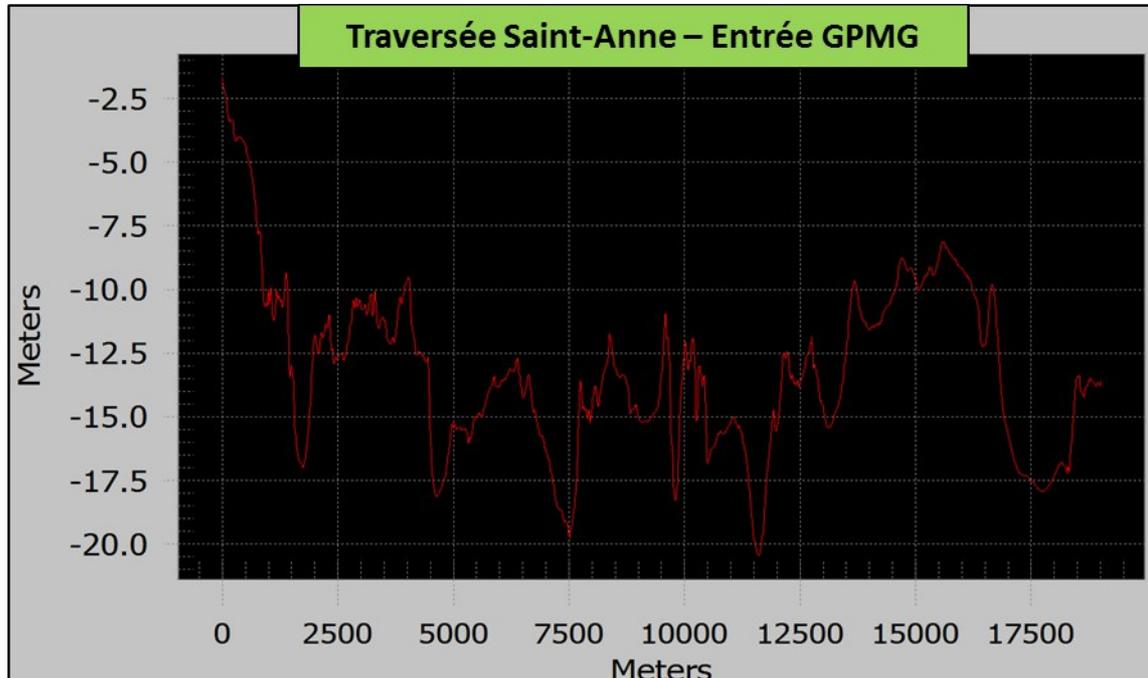


Figure 63 : Profil de la traversée Sainte Anne - GPMG

Le trajet de 19 km se compose comme suit (de Gosier vers le GPMG) :

- Du port à 300m, la limite est de 3 nœuds,
- De 300m au km 19 pas de limitation de vitesse :
 - Vitesse pouvant être atteinte : 15/18 nœuds environ.

La catégorie de navigation de navigation est la 3eme, navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. L'équipage sera composé de 3 à 6 personnes.

Pas de problème de tirant d'eau.

Traversée facile hormis les problèmes d'agitation et de vent (vu dans les contraintes) qui s'avèrerait délicate pour les utilisateurs.

Synthèses des contraintes de navigation

Grand Cul de Sac Marin

Traversées	Distances	Tirant d'eau Min	Chenal	Balisage	Catégorie	Sensibilité
Traversée Sainte Rose – Rivière Salée : Scénario par le GCSM	26 km	2m (soit TE navires : 1.10m / 1.30m)	Dans le GCSM Présence de caillles	A mettre en place	N°4 2 à 4 équipages	+/-
Traversée Sainte Rose – Rivière Salée : Scénario par le large	33 km	2 m (soit TE navires : 1.10m / 1.30m)	Passe à Colas	A mettre en place	N°3 3 à 6 équipages	+
Traversée Lamentin – Rivière Salée	12.4 km	1.1 m (soit TE navires : 0.30m / 0.50m)		A mettre en place	N°4 2 à 4 équipages	--
Traversée Baie Mahault – Rivière Salée	11.4 km	1.1 m (soit TE navires : 0.30m / 0.50m)		A mettre en place	N°4 2 à 4 équipages	--
Traversée Port Louis – Rivière Salée	19.5 km	2 m (soit TE navires : 1.10m / 1.30m)	Passe à Colas	A améliorer	N°3 3 à 6 équipages	+
Traversée Petit Canal – Rivière Salée	21 km	2 m (soit TE navires : 1.10m / 1.30m)	Passe à Colas	A améliorer	N°3 3 à 6 équipages	+

Synthèses des contraintes de navigation (suite)

Traversées	Distances	Tirant d'eau Min	Chenal	Balisage	Catégorie	Sensibilité
Traversée Rivière salée	5.2 km	2 m (soit TE navires : 1.10 m / 1.30m)	Passage entre piles Et sous ponts Tirant d'air << 3.00m	à améliorer	N°4 2 à 4 équipages	+

Petit Cul de Sac Marin

Traversées	Distances	Tirant d'eau Min	Chenal	Balisage	Catégorie	Sensibilité
Traversée Petit Bourg – Jarry Sud	5.2 km	1.4 / 1.6 m (soit TE navires : 0.50m / 0.70m)	Chenal Bacchus Etroit Présences de caillles	Impératif, à mettre en place	N°4 2 à 4 équipages	+/-
Traversée Petit Bourg – GPMG v1	8.8 km	1.4 / 1.6 m (soit TE navires : 0.50m / 0.70m)	Chenal Bacchus Etroit Présences de caillles	Impératif, à mettre en place	N°3 3 à 6 équipages	-
Traversée Petit Bourg – GPMG v2	8.8 km	1.4 / 1.6 m (soit TE navires : 0.50m / 0.70m)			N°3 3 à 6 équipages	-
Traversée Goyave – GPMG	11.4 km	1.0 / 1.7 m (soit TE navires : 0.30m / 0.80m)	Chenaux étroits Présences de caillles		N°3 3 à 6 équipages	--
Traversée Le Gosier – GPMG	4.7 km	TE port de Gosier			N°3	+

		1.00m			3 à 6 équipages	
Traversée Sainte Anne – GPMG	19 km	TE port de Saint Anne 0.90m			N°3 3 à 6 équipages	+

Navires existants

Dans le grand cul de sac marin

Plusieurs navires professionnels sont utilisés à l'heure actuelle pour des activités touristiques, on trouve :

Le Clarisma de Clarisma Tour (Port base : Petit Canal)



Capacités : 50 personnes, catamaran à fond de verre.

**La vedette Clama de
Clarisma Tour (Port
base : Petit Canal)**



Capacités : 50 personnes.

Navires existants (suite)

Dans le grand cul de
sac marin (suite)

Le Taonaba Cet outil de développement touristique, qui appartient à la société Guadeloupe évasion découverte (GED), est basé à Deshaies. Fabriqué localement par les chantiers Tip, le bateau est en aluminium et recyclable à plus de 95%. Il est équipé de deux moteurs électriques de 10 KW chacun, d'un parc

de 16 batteries et de 20 panneaux solaires. Ce qui le rend complètement autonome. Son fonctionnement ne nécessite aucun carburant, ni de raccordement au réseau EDF. Son carénage est à base de silicone, il ne rejette aucun produit toxique dans les eaux du lagon et dans l'atmosphère. Il est silencieux. Aucun bruit de moteur ne vient perturber la faune.

Homologué pour 20 passagers, Taonaba est équipé de toilettes et d'une cuisine. Le but est d'éviter les déjeuners à terre. De leur siège, les passagers peuvent observer la nature. Un rack à bagages de chaque côté permet de ranger les affaires personnelles.



Navires existants (suite)

**Le King Papyrus (Port
base : Marina de
Pointe à Pitre)**



En Guadeloupe

Le dernier navire construit en Guadeloupe est le navire Beatrix. Il s'agit d'une vedette à passager construite sur le chantier TIG.



Du type Touring 65-100, cette vedette, commandée par la commune de Terre-de-Haut, assure à l'année la liaison entre cette île et Trois Rivières. Baptisée Beatrix, elle mesure 19.9 mètres de long pour 5.7 mètres de large et d'un tirant d'eau de 1.75m. La vedette armée par un équipage de 2 à 3 marins et capable d'atteindre la vitesse de 18 nœuds, ce bateau pourra transporter jusqu'à 96 passagers ou 80 personnes et du fret.

Choix des navires de projet

**GCSM Sainte Rose /
Lamentin / Baie
Mahault :**

- Faible largeur pour passer entre les piles du pont de la gabarre
 $3\text{ m} < L < 6\text{ m}$
- Mat rétractable ou fait hauteur pour passer sous la passerelle de la Gabarre
- Tirant d'air $< 3\text{ m}$
- Faible tirant d'eau pour rentrer aux ports :
 $0.50\text{m} < TE < 1.10\text{m}$
- Rapide pour compenser la distance par la route.

**GCSM Port Louis /
Petit Canal**

- Faible largeur pour passer entre les piles du pont de la gabarre
 $3\text{ m} < L < 6\text{ m}$
- Mat rétractable ou fait hauteur pour passer sous la passerelle de la Gabarre
- Tirant d'air $< 3\text{ m}$
- Tirant d'eau important pour pouvoir naviguer dans les bonnes conditions au large :
 $1.10\text{m} < TE < 1.30\text{m}$
- Rapide pour compenser la distance par la route.

**PCSM Petit Bourg par
la pointe à Bacchus-
Goyave**

- Faible largeur pour passer dans la passe de la pointe à Bacchus
 $3\text{ m} < L < 6\text{ m}$
- Pas de contrainte de Tirant d'air
- Faible tirant d'eau pour rentrer aux ports :
 $0.50\text{m} < TE < 0.70\text{m}$

**PCSM Petit Bourg en
direction du chenal du
GPMG**

- Pas de contrainte de largeur.
- Pas de contrainte de Tirant d'air.
- Faible tirant d'eau pour rentrer au port:
 $0.50\text{m} < TE < 0.70\text{m}$
- Tirant d'eau important pour pouvoir naviguer dans les bonnes conditions dans le chenal du GPMG :
- $1.10\text{m} < TE < 1.30\text{m}$

Nota : Calcul du tirant d'eau à optimiser sur la base d'une bathymétrie fine dans les ports et sur la traversée.

**PCSM Sainte Anne, Le
Gosier**

- Pas de contrainte de largeur.
- Pas de contrainte de Tirant d'air.
- Faible tirant d'eau pour rentrer au port à construire:
 $0.50\text{m} < TE < 0.70\text{m}$
- Tirant d'eau important pour pouvoir naviguer dans les bonnes conditions dans le chenal du GPMG :
 $1.10\text{m} < TE < 1.30\text{m}$

Nota : Calcul du tirant d'eau à optimiser sur la base d'une bathymétrie fine dans les ports et sur la traversée.

Synthèses des investissements portuaires

Synthèses des investissements portuaires

La mise en place de navettes maritimes induira des investissements sur plusieurs sites du présent projet.

Les investissements concernent la création d'infrastructures dédiés à l'accueil des navires, des passagers et des automobilistes. A titre d'exemple, les investissements ont pour but de réaliser :

- des pontons fixes ou flottants,
- le dragage éventuel des ports,
- des parkings,
- des accès routiers,
- etc.

Les investissements liés à la création d'infrastructures pérennes sont la clé du succès de la mise en place des navettes.

La qualité du service, la facilité pour les utilisateurs à prendre les navettes, la qualité de manœuvrabilité pour les navires dépendent des investissements qui seront mis en place. Les investissements représentent donc un point essentiel dans le développement des traversées maritimes.

En K€2014	Hypothèse basse	Hypothèse Haute	Parking	Remarques Infra. Portuaire
Sainte-Rose	180	270	9	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie)
Port-Louis			18	
Petit-Bourg	180	270	30	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie)
Goyave	144	216	9	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie)
Gosier	180	270	60	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie)
Sainte-Anne	180	270	0	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie.)
Darse de PAP	60	90	0	Ponton flottant à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (séparer les flux de personnes sur le terreplein de la darse de PAP)
Bergevin	0	0	0	
Jarry Houelbourg	160	250	400 (y compris accès)	Ponton fixe ou flottant à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie, viabilisation de la zone, dragage et remblaiement)
Jarry Sud	160	250	100 (y compris accès)	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie, viabilisation de la zone)

Le contexte environnemental

Les dispositifs de protection

Le Grand et Petit Cul-de-Sac Marin (GCSM et PCSM) sont concernés par de nombreuses protections réglementaires, parmi lesquelles celle du Parc National de Guadeloupe puisque plusieurs îlets sont classés en tant que cœurs de Parc.

Dispositifs de protection	Aire d'étude concernée ?	Observations et commentaires
Cœur de Parc National de Guadeloupe	Oui	GCSM : îlets Carénage et îlet La Biche à Sainte-Rose, estuaire de la Grande Rivière à Goyave au Lamentin, îlet Christophe à Baie-Mahault, marais de Lambi et Choisy aux Abymes, îlet Fajou à Morne-à-l'Eau
Forêt Domaniale	Non	
Réserve Naturelle Nationale	Non	
Arrêté préfectoral de protection de biotope	Non	
Site inscrit ou classé	Non	
Site du Conservatoire des Espaces Littoraux et des Rivages Lacustres (CELRL)	Oui	De nombreux espaces du littoral du GCSM et PCSM sont des sites du Conservatoire du Littoral
Sites ou Espaces Remarquables du Littoral (ERL) classés par l'article L146-6 du code de l'urbanisme	Oui	De nombreux espaces du littoral du GCSM et PCSM sont classés ERL

Les périmètres de gestion concertée ou d'intérêt écologique

Ces zonages n'ont pas de valeur juridique directe. Ils doivent cependant être pris en compte dans les projets d'aménagement du fait de leur intérêt écologique.

Périmètres de gestion concertée ou d'intérêt écologique	Aire d'étude	Observations et commentaires
Aire maritime adjacente du Parc National de Guadeloupe	Oui	Ensemble du GCSM
Sanctuaire AGOA pour les mammifères marin	Oui	Ensemble du PCSM et GCSM
ZNIEFF	Oui	PSCM : ZNIEFF marine type 1 « Caye à Dupont (au large de Goyave) GCSM : ZNIEFF marine de type 1 « Anse de la Guérite à Anse Gris-Gris » et « Anse de la Guérite à Anse Canal » (au large de Port-Louis)
RAMSAR (Zone humide d'importance internationale)	Oui	GCSM et zones humides terrestres associées

Les périmètres de gestion concertée ou d'intérêt écologique (suite)

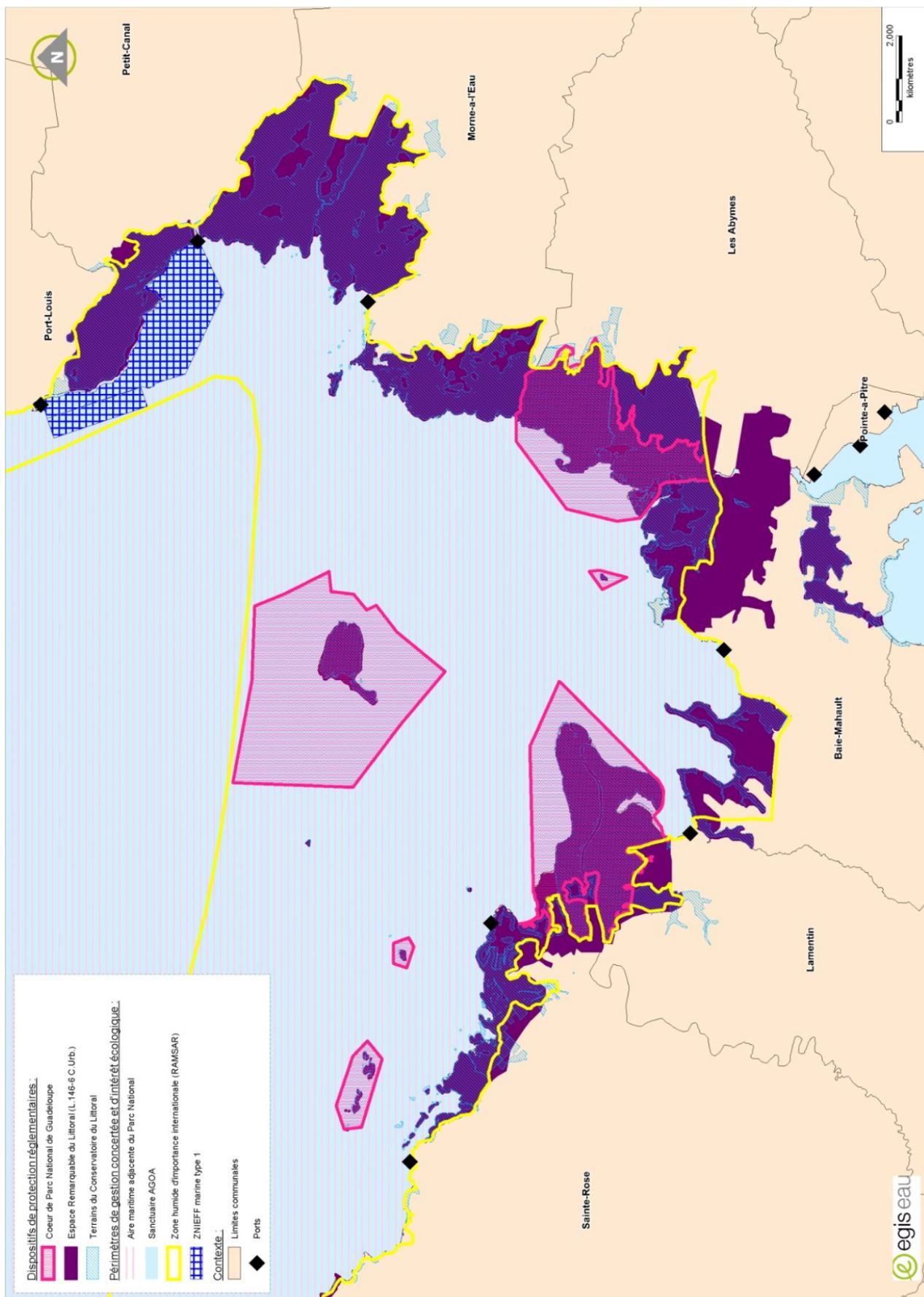


Figure 64 : Milieux naturels protégés ou remarquables du GCSM

Les périmètres de gestion concertée ou d'intérêt écologique (suite)

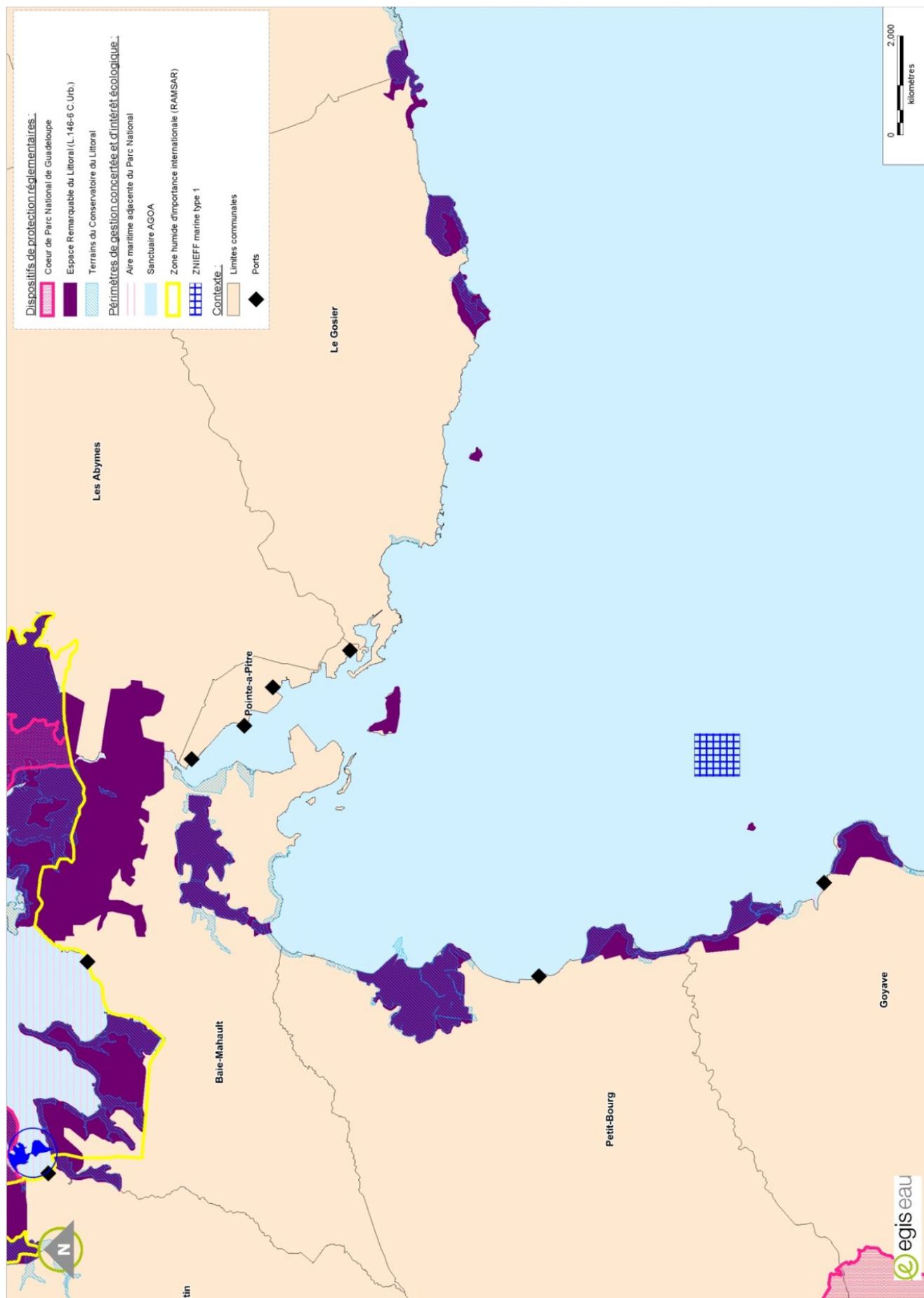


Figure 65 : Milieux naturels protégés ou remarquables du PCSM

Autres zones d'intérêt écologique

Autres zones d'intérêt écologique	Aire d'étude	Observations et commentaires
Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)	Oui	GCSM : ZICO GP005 « Mangrove et forêts marécageuses de l'Est du GCSM » (AMAZONA 2008) Des zones de colonies d'oiseaux nicheurs sont également identifiées (enjeux de biodiversité DIREN 2004). Certaines sont en cours de protection par le PNG.
Sites de pontes pour les tortues marines	Oui	Les plages du GCSM et PCSM sont potentiellement des sites de ponte pour les tortues marines (espèce bénéficiant d'un arrêté de protection). Certaines font l'objet d'un suivi.

Dispositions réglementaires, prescriptions et préconisations s'appliquant au projet

Le tableau suivant présente les dispositions réglementaires et préconisations s'appliquant pour le projet dans chacun des périmètres de protection. Les données sont issues de la réglementation en vigueur et des échanges avec les organismes concernés (PNG, AAMP).

Zone	Dispositions réglementaires
Cœurs de Parc National de Guadeloupe	<p><u>Navigation</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Navigation autorisée dans et à proximité des cœurs de parc sous réserve de l'avis du Conseil Scientifique du PNG - Eviter les zones de colonies avifaune - Préconisations issues de la charte éco-navigation <p><u>Bruit</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Préserver la tranquillité des lieux (interdiction d'utiliser tout moyen de nature à déranger les animaux ou à troubler le calme et la tranquillité des lieux. Dérogation possible selon autorisation.) <p><u>Travaux</u> : certaines catégories de travaux peuvent être autorisées par le directeur du Parc sous réserve de prescriptions</p>

Zone	Recommandations
Aire Maritime Adjacente du Parc National de Guadeloupe	<p><u>Navigation</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eviter les futures zones de relâcher des lamantins (zones de hauts fonds (<5m) entre l'embouchure de la Grande Rivière à Goyave et Sainte Rose) et de manière générale les zones de hauts fonds dans lesquelles ils sont susceptibles de s'alimenter (herbiers et embouchures de rivières) - Pour respecter les espaces protégés et les contraintes de faible tirant d'eau, il est préconisé de suivre le chenal de navigation existant dans le GCSM. - Avis du Conseil Scientifique du PNG <p><u>Bruit</u> : RAS</p> <p><u>Travaux</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eviter la remise en suspension de matériaux dans le Grand et Petit Cul-de-sac marin

Dispositions réglementaires, prescriptions et préconisations s'appliquant au projet (suite)

Zone	Recommandations
<p align="center">Sanctuaire AGOA</p>	<p><u>Navigation :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Limite de vitesse (au-delà de la réglementation courante en matière de navigation) <ul style="list-style-type: none"> • En période de fréquentation des baleines à bosse (janvier-mai) dans le petit cul de sac marin : 12 nœuds - Eviter les zones de petits fonds <4-5m dans le PCSM (présence potentielle de mammifères marins) - Zones à enjeux particulier vis-à-vis de la fréquentation par les mammifères marins dans le sanctuaire : en cours de définition - Formation des pilotes (détection des mammifères marins et tortues) - Mise en place de systèmes de repérage des animaux (sonar) pour pouvoir adapter la vitesse voire la trajectoire en cas de présence d'animaux - Navires propres (pas de rejets d'eaux grises ou noires – voir prescriptions du « Guide ECONAV pour un bateau responsable ») <p><u>Bruit :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 160dB à 1m de la source (seuil de perturbation pour les mammifères marins, requins, tortues) <p><u>Travaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Eviter les aménagements destructeurs (déroctages) ou générateurs de turbidité (dragages) dans le GCSM et PCSM (déjà fortement dégradés)

Synthèse des enjeux environnementaux

Dans le Grand Cul-de-Sac Marin

Dans le GCSM, les espaces maritimes présentent une forte sensibilité et sont en partie bien protégés :

- 6 zones sont classées en cœur de Parc National de Guadeloupe.
- L'ensemble de la zone maritime est classée Aire Maritime Adjacente du Parc National de Guadeloupe.
- La zone accueille le projet de réintroduction du lamantin.

Les espaces terrestres présentent également une forte valeur écologique et sont à ce titre protégés :

- La majeure partie du littoral est classée « Espace Remarquable du Littoral » et/ou appartient au Conservatoire du Littoral.
- L'ensemble des zones humides sont classées d'importance internationale par la convention de RAMSAR.
- Plusieurs sites de ponte de tortues marines et colonies d'oiseaux nicheurs (espèces protégées).

Synthèse des enjeux environnementaux (suite)

Dans le Grand Cul-de-Sac Marin (suite)

Par conséquent, un certain nombre de prescriptions sont à prendre en compte pour la navigation dans le GCSM :

- Le Conseil Scientifique du Parc National devra être consulté pour la navigation dans et à proximité des zones de cœur de Parc.
- Veiller à une réduction des nuisances (bruit, vitesse, eaux grises/noires).
- Eviter les zones à enjeu pour l'avifaune (zones de colonies d'oiseaux nicheurs) et le lamantin (petits fonds <5m de profondeur).
- De manière générale, il est conseillé d'emprunter les chenaux existants.

Enfin, il est fortement recommandé que les aménagements portuaires se limitent à l'existant. En effet, les zones terrestres en dehors des ports existants sont protégées. Il est par ailleurs recommandé d'éviter les aménagements destructeurs (déroctages) ou générateurs de turbidité (dragages) dans le GCSM.

Dans le Petit Cul-de-Sac Marin

Le PCSM est relativement moins protégé que le GCSM puisqu'aucun dispositif de protection réglementaire du milieu marin n'est en place. Quelques espaces terrestres sont néanmoins classés « Espace Remarquable du Littoral » et/ou appartiennent au Conservatoire du Littoral.

Le PCSM est néanmoins un espace maritime à enjeux forts vis-à-vis des mammifères marins. En effet, l'ensemble de l'espace maritime de Guadeloupe fait partie du Sanctuaire marin Agoa pour les mammifères marins, et le PCSM est en particulier fréquenté par les baleines à bosse entre janvier et mai chaque année. Par ailleurs, on note la présence de sites de ponte de tortues marines et de colonies d'oiseaux nicheurs (espèces protégées).

Par conséquent, un certain nombre de recommandations sont à prendre en compte pour la navigation dans le PCSM :

- Limiter la vitesse en période de fréquentation des baleines à bosse (12 nœuds).
- Limiter le bruit sous-marin (160 dB à 1m de la source).
- Détecter la présence des animaux (formation des pilotes, systèmes type sonar).
- Veiller à une réduction des nuisances (bruit, vitesse, eaux grises/noires)
- Éviter les zones de petits fonds <5m de profondeur.

Enfin, il est fortement recommandé d'éviter les aménagements destructeurs (déroctages) ou générateurs de turbidité (dragages) dans le PCSM, car celui-ci a été et est encore soumis à de fortes pressions.

Les enjeux environnementaux pour le projet sont synthétisés dans les figures ci-après.

Synthèse des enjeux environnementaux (suite)

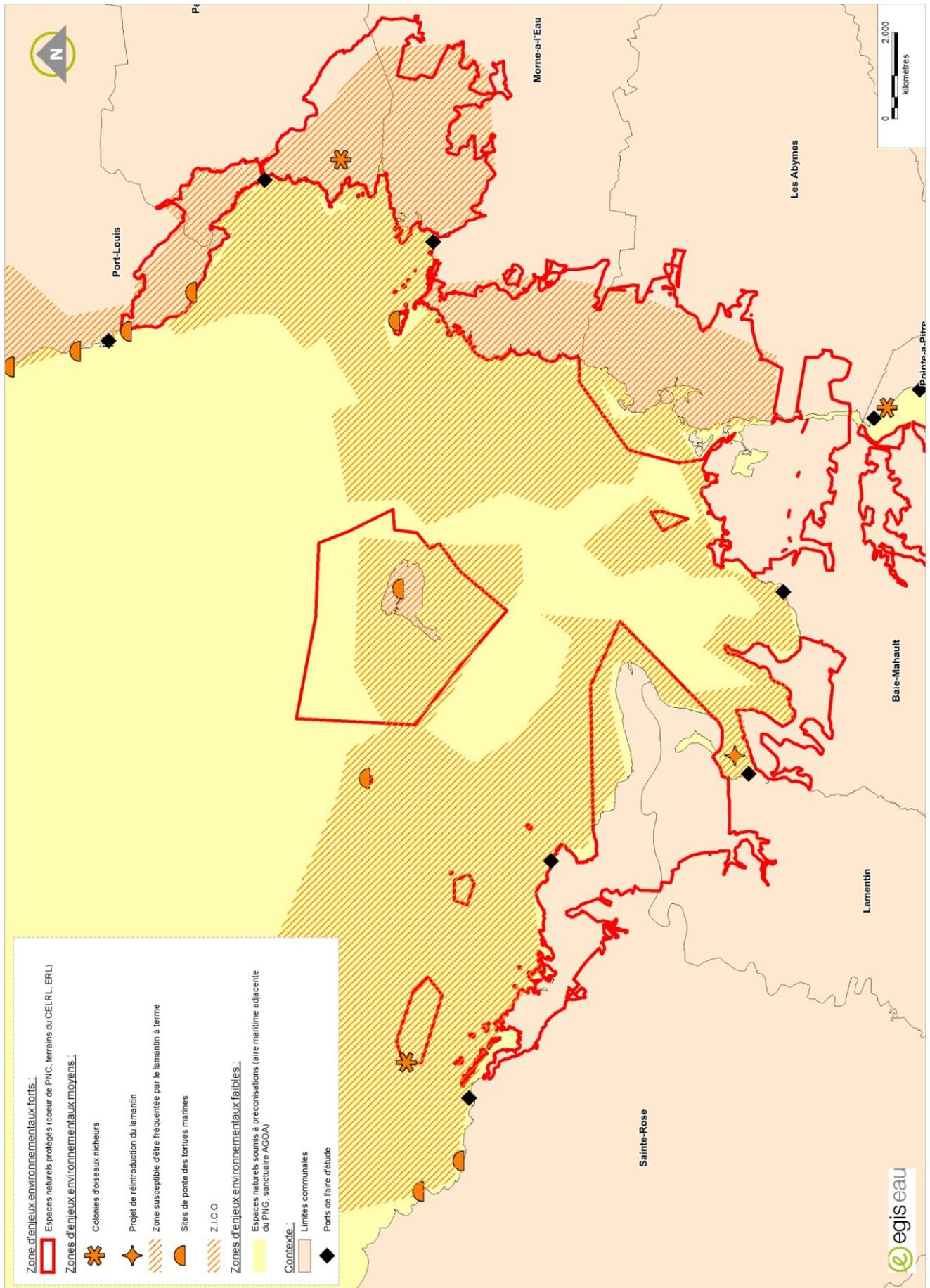


Figure 66 : Synthèse des enjeux environnementaux dans le GCSM

Synthèse des enjeux environnementaux (suite)

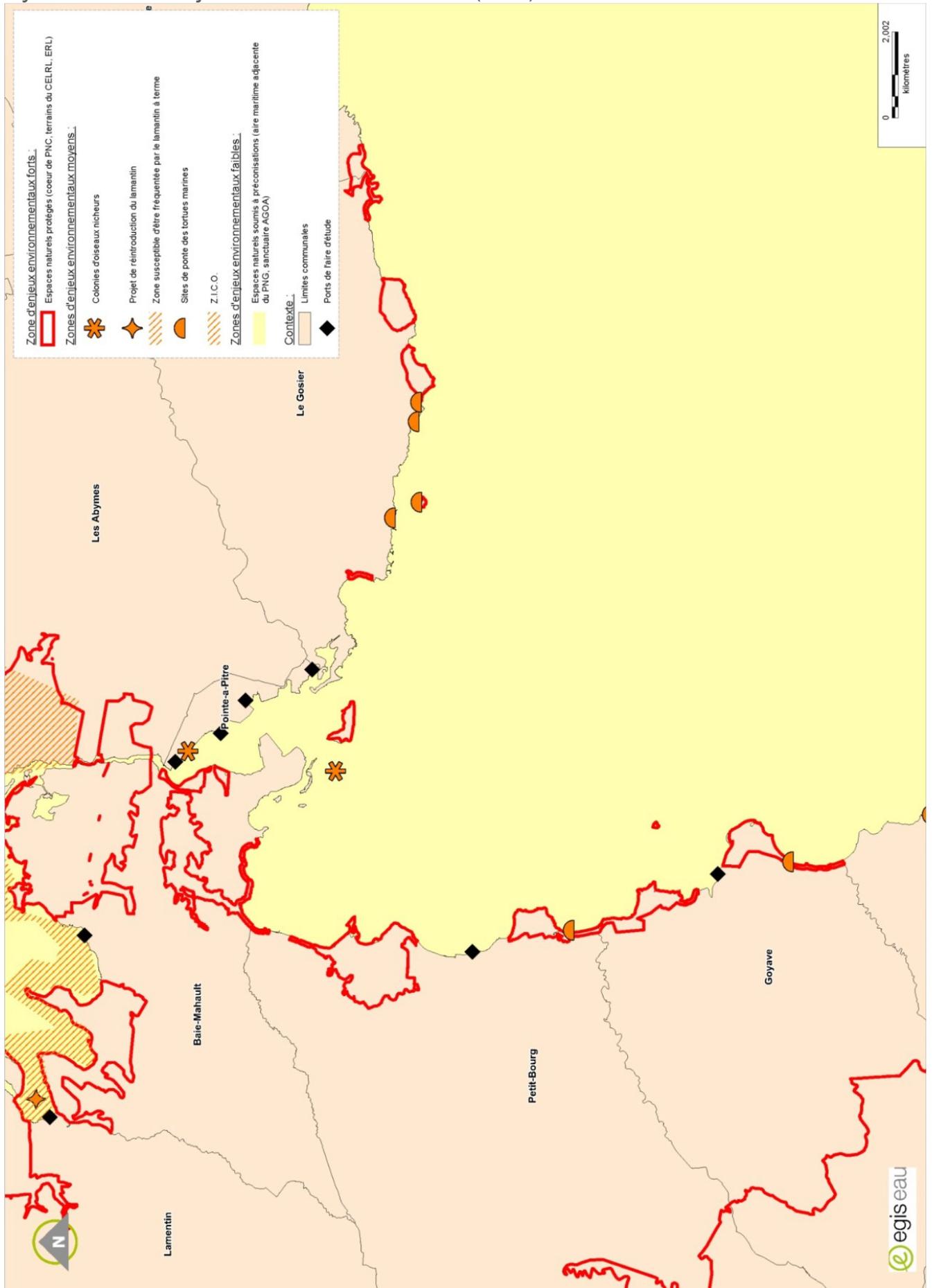


Figure 67 : Synthèse des enjeux environnementaux dans le PCSM

L'analyse des potentiels et l'évaluation socio-économique

Analyse des potentiels

La méthodologie

Le modèle régional Les volumes de déplacements journaliers sont issus du modèle multimodal régional de Guadeloupe (données actualisées en 2013).

Le modèle multimodal interurbain, développé par EGIS dans le cadre des études routières pour la Région et Routes de Guadeloupe, retranscrit tous les déplacements Véhicule Particulier et Transports en Commun, et une répartition entre les modes, sur la base de variables explicatives : temps de parcours, temps d'attente, congestion routière, coût de déplacement sur les différents modes, etc.

Ce modèle permet de simuler les besoins en déplacements tous modes confondus, à l'horizon 2020 :

- Les évolutions socio-économiques de la Guadeloupe,
- Les évolutions des niveaux de service sur les réseaux de transport (route et TC).

Les temps de parcours

Les temps de parcours Maritimes

L'estimation des potentiels de voyageurs sur le mode maritime est établie à partir du calcul des temps de parcours maritimes, calculés à partir des vitesses maximales de navigation.

Les temps de parcours maritimes sont calculés sans les temps de pré et post-acheminement, c'est-à-dire le temps d'accès au port, et le temps de diffusion du point de débarquement au lieu final de destination. Il s'agit d'une desserte directe, sans arrêt intermédiaire.

Les vitesses de navigation considérées sont présentées dans le détail dans l'étude technique.

Les temps de parcours Véhicules Particuliers

Les temps de parcours sont issus du modèle régional. Il s'agit de temps moyen journaliers et de temps à l'heure de pointe.

Ces temps n'incluent pas le temps de recherche de stationnement.

Les autres territoires

Les données d'offre et les éléments de trafics disponibles sur d'autres territoires (Lorient, Toulon, Martinique) ont permis d'établir les parts modales maritimes sur ces liaisons maritimes.

La répartition du trafic entre navettes maritimes et mode routier est réalisée suivant une loi d'Abraham sur les coûts généralisés.

Un calage des paramètres est effectué sur l'observation des parts modales connues.

La situation de référence

Dans un objectif de modélisation des flux de déplacements et d'estimation des trafics à un horizon futur (horizon 2020), il est nécessaire d'étudier une situation de référence (situation la plus probable sans le projet). Cette situation décrit les projets nouveaux qui modifieront la structure des flux à l'horizon considéré, sans prendre en compte le projet considéré.

Analyse des potentiels (suite)

La situation de référence (suite)

La situation de référence est composée :

- d'un volet socio-économique qui caractérise l'évolution future du territoire. Ce scénario socio-économique est unique, il est valable pour la référence et les scénarios projet.
- d'un volet transport, qui décrit l'évolution de l'offre de transport pour chaque mode.

Le volet socio-économique

Le calcul des projections démographiques du modèle régional s'appuie sur l'analyse des tendances démographique.

Les projections démographiques retenues sont présentées dans le tableau ci-après.

Commune	Population en 2010	Population en 2020
Anse-Bertrand	4 800	5 200
Baie-Mahault	30 300	32 900
Baillif	5 200	3 600
Basse-Terre	11 900	9 100
Bouillante	7 500	7 500
Capesterre-Belle-Eau	19 300	19 400
Capesterre-de-Marie-Galante	3 400	3 100
Deshaies	4 400	4 400
Gourbeyre	7 900	7 600
Goyave	8 100	10 700
Grand-Bourg	5 500	5 300
La Désirade	1 600	1 500
Lamentin	15 900	15 500
Le Gosier	26 300	26 500
Le Moule	22 400	29 000
Les Abymes	58 500	59 800
Morne-à-l'Eau	16 700	16 800
Petit-Bourg	23 200	33 200
Petit-Canal	8 000	7 800
Pointe-à-Pitre	16 400	14 800
Pointe-Noire	7 000	6 700
Port-Louis	5 400	5 500
Saint-Claude	10 500	10 500
Sainte-Anne	24 200	28 800
Sainte-Rose	20 200	20 600
Saint-François	14 800	20 900
Saint-Louis	2 700	2 200
Terre-de-Bas	1 100	1 300
Terre-de-Haut	1 800	1 700
Trois-Rivières	8 800	8 600
Vieux-Fort	1 800	1 500
Vieux-Habitants	7 700	7 600
Total	403 400	431 600

Analyse des potentiels (suite)

La situation de référence (suite)

Le contexte des transports

Pour l'établissement des temps de parcours Véhicule Particulier, on considère comme probable la réalisation des infrastructures suivantes, présentées sur la carte-ci-après :

- La mise à 2x2 voies entre Wonche et Beausoleil : élargissement en 2x2 voies de la RN2 actuelle en prolongement de la section RN1-Beausoleil pour améliorer l'accès à l'agglomération centrale.
- La déviation de la Boucan : réalisation d'une infrastructure à 2x2 voies d'environ 4 km, permettant de contourner le quartier de La Boucan (RN2), sur les communes de Lamentin et de Sainte-Rose. Cette déviation doit permettre d'éviter le point de congestion principal quotidien du Nord Basse-Terre et offrir aux usagers un temps de parcours réduit pour les déplacements Sainte-Rose / Agglo.
- La voie de délestage de Sainte-Anne : opération de délestage du bourg de Sainte-Anne en requalifiant la voirie existante (RD105 sur la partie ouest). Ce nouvel itinéraire doit permettre d'éviter la traversée du bourg de Sainte-Anne où des forts ralentissements sont observés chaque jour du fait de la réduction de la vitesse en zone urbaine, du marché, des stationnements sauvages et des nombreux carrefours.
- L'aménagement du giratoire de Perrin sur la RN5 : aménagement d'un passage à gabarit réduit sous le giratoire de Perrin. Actuellement, le giratoire de Perrin connaît d'importants problèmes de congestion du fait de sa situation proche des pôles générateurs (Aéroport, Parc La Providence) et en entrée nord de l'agglomération pointoise pour les trafics du Nord Grande-Terre. L'agrandissement et le passage inférieur à 2 voies réduira la congestion au niveau du giratoire.
- La mise à 2x3 de la RN1 entre La Jaille et le pont de la Gabarre : requalification de la RN1 afin de limiter la congestion routière et apporter une continuité en 2x3 voies entre Destrellan, à Baie-Mahault, et Grand Camp, à l'entrée de Pointe-à-Pitre.

Leur réalisation diminuera les temps de trajet VP (et TC) par rapport à la situation actuelle !

Les projets sont pris en compte pour les temps de parcours à l'heure de pointe (HP) et les temps de parcours moyens journée.

Concernant les transports en commun, **les projets TCSP urbains et interurbains ne sont pas pris en compte.**

D'autres projets actuellement en cours d'étude, pourraient éventuellement modifier les temps de parcours envisagés pour les liaisons en navettes maritimes.

Il s'agit notamment du **projet de la ville de Baie-Mahault consistant à aménager des infrastructures portuaires offrant un meilleur tirant d'eau et se positionnant comme une porte d'entrée maritime nord de la zone Jarry/Pointe-à-Pitre**. Dans ce contexte, les trajets venant du nord par la Rivière salée, seraient remplacés par des trajets terrestres ce qui procurerait un gain de temps certain.

Analyse des potentiels (suite)

La situation de référence (suite)

Toutefois, ce projet n'a pas été pris en compte dans le cadre de cette évaluation, car la définition des liaisons terrestres n'est pas encore avancée : prolongation du futur TCSP par le bourg de Baie-Mahault jusqu'aux nouveaux aménagements portuaires, réalisation de voiries nouvelles, etc. ?

Par contre pour le futur, une fois le projet mieux établi pour ses dessertes terrestres, il sera intéressant d'en évaluer l'impact sur la logique de structuration des lignes de navettes maritimes dans le Grand Cul-de-Sac Marin.

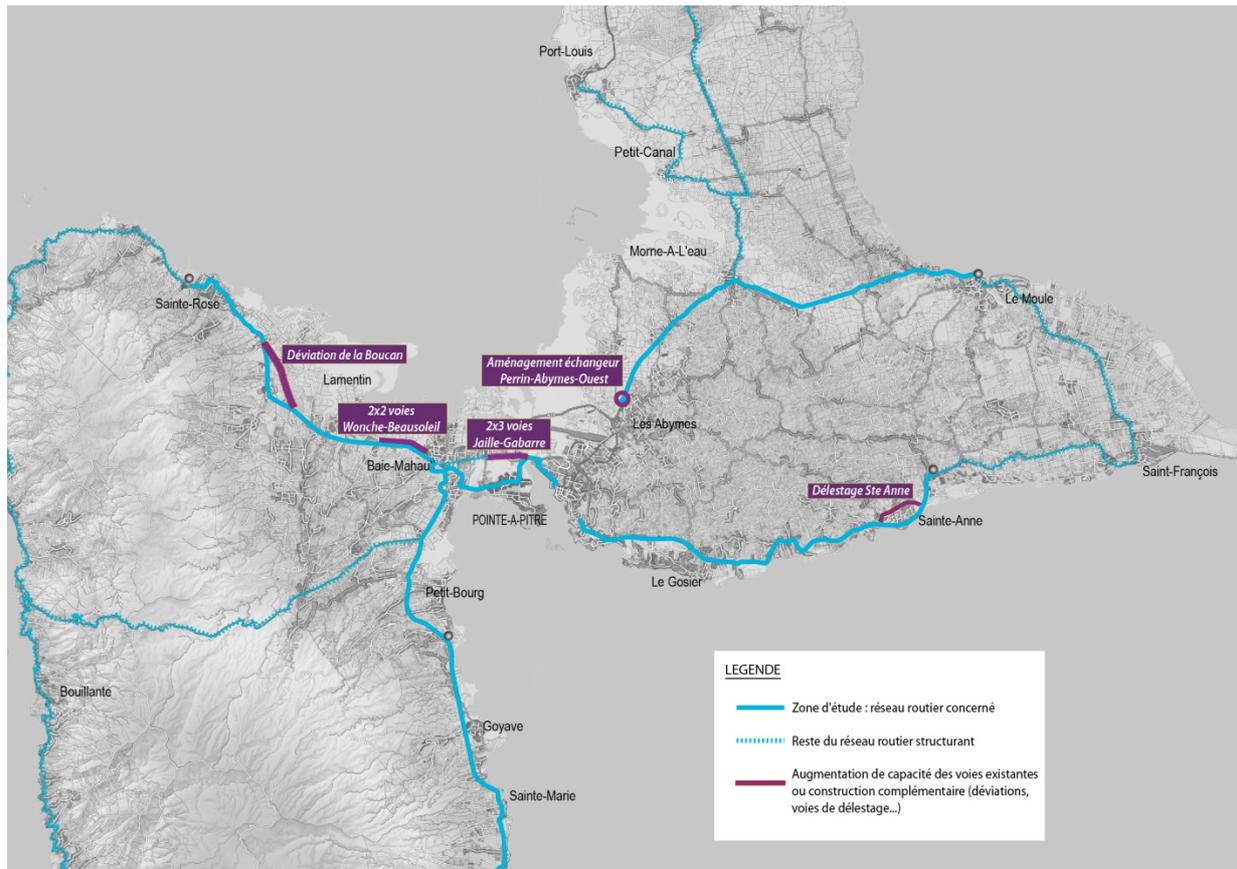


Figure 68 : Les projets routiers modélisés en situation de référence

Analyse des potentiels (suite)

Calage de la modélisation sur les navettes existantes

Un calage des parts modales sur les territoires connus est réalisé. La répartition du trafic entre navettes maritimes et mode routier est réalisée suivant une loi d'Abraham sur les coûts généralisés.

Les parts modales sont calculées à partir des éléments de trafics disponibles et du nombre de déplacements tous modes, tous motifs calculés à partir des données INSEE concernant les déplacements pendulaires (domicile-Travail et Domicile-Étude).

La méthode d'Abraham, qui est communément appelée méthode Ariane car elle est utilisée dans le modèle ARIANE de la Direction des Routes (SETRA), s'appuie sur la loi d'Abraham, du nom de son inventeur. Cette loi permet de répartir le trafic entre deux itinéraires pour une même origine-destination à partir de l'équation suivante :

$$T_1 / T_2 = (Cout_1 / Cout_2)^{-\alpha}, \text{ où}$$

- T_1 et T_2 les trafics sur les chemins 1 et 2.
- $Cout_1$ et $Cout_2$ les coûts généralisés de ces chemins.
- α un coefficient positif auquel l'analyse statistique donne des valeurs comprises en général entre 8 et 10.

Pour les OD concernées, un coût généralisé Mer est calculé de la façon suivante :

$$CG_{Mer} = VdT \times Temps + Coût_{Mer}^{\text{où}}$$

- VdT est la valeur du temps.
- Temps le temps de parcours comprenant le temps de transport maritime et les temps d'accès et diffusion au port.
- $Coût_{Mer}$ est le coût du transport pour l'utilisateur.

Le $Coût_{Mer}$ est considéré identique au coût TC pris en compte dans le modèle régional³.

Le coût généralisé route est calculé de la même manière :

$$CG_{Route} = VdT \times Temps + Coût_{Route}^{\text{où}}$$

- VdT est la valeur du temps.
- Temps le temps de parcours comprenant le temps de transport Route et le temps de stationnement.
- $Coût_{Route}$ est le coût du transport pour l'utilisateur, incluant le carburant, la dépréciation et l'entretien du véhicule.

Les éléments concernant l'offre de transport maritime est basée sur l'étude du CEREMA « Transport collectif par voie d'eau en milieu urbain », mars 2013.

³ Le prix du billet TC pour l'utilisateur est estimé à partir de données transmises par plusieurs transporteurs. Il s'agit de données pour différents itinéraires de zone tarifaire à zone tarifaire (Exemple : Pointe-à-Pitre / Basse-Terre 5,60€). À partir de ces données, nous calculons un prix moyen par voyageur kilomètre sur la base d'une régression linéaire. Les résultats sont les suivants :

$$\text{Prix billet} = 0,522 + 0,079 \times \text{Distance TC}$$

Analyse des potentiels (suite)

Calage de la modélisation sur les navettes existantes (suite)

Étant donné les fréquences envisagées pour les navettes maritimes guadeloupéennes (2 aller-retour quotidiens), il n'y a pas lieu de considérer un effet fréquence.

L'étape de calage consiste à caler les différents paramètres du modèle de façon à obtenir des résultats de fréquentation sur le réseau Maritime les plus proches possibles de la réalité.

Le tableau ci-dessous présente ces résultats sur les 6 itinéraires pris en compte. L'ajustement du modèle aux données observées est bon.

Commune	Commune	Temps VP (min)	Temps Mer (min)	Voyages / jour	Nb Personnes / jour	Déplacements Tous motifs (1 sens)	Part modale Observée Mer	Part modale Estimée Mer
Lorient	Locmiquélic	30	11	1400	700	2 000	35%	36%
Lorient	Port Louis	30	15	900	450	3 030	15%	15%
Toulon	Seyne-sur-Mer	30	20	1500	750	31 000	2%	4%
Toulon	Saint-Mandrier-sur-Mer	40	25	1300	650	3 800	17%	20%
Saint-Mandrier-sur-Mer	Seyne-sur-Mer	16	50	90	45	3 400	1%	0%
Fort-de-France	Trois-îlets	36	20	1500	750	3 100	24%	22%

Les potentiels de voyageurs à l'horizon 2020

Les potentiels de déplacements sont estimés tous modes, tous motifs, sur chaque origine-destination.

La part modale du mode maritime est ensuite calculée à l'aide du modèle prix/temps présenté ci-dessus.

Le potentiel estimé correspond à un maximum par jour, sans prise en compte de la fréquence du service maritime.

La zone de chalandise

Le zonage pris en compte est celui du modèle régional.

Le modèle comprend un total de 150 zones, représentant toutes les communes de la Basse Terre et de la Grande Terre. Chaque zone représente un îlot IRIS de l'INSEE (secteurs de +/- 2000 habitants), à l'exception de la zone de Jarry qui a été décomposée de façon plus fine. L'agglomération pointoise représente un total de 50 zones.

La zone de chalandise de chaque port prise en compte pour l'évaluation des déplacements dépend de la localisation des points d'arrêts (ports).

La localisation des ports est présentée dans l'étude technique. Les zones de chalandises incluent les zones du modèle dans un rayon de 5 km.

Analyse des potentiels (suite)

Les potentiels de voyageurs à l'horizon 2020 (suite)

Le prix des billets Le coût d'un billet aller-simple pour l'utilisateur est considéré identique au tarif-kilomètre TC pris en compte dans le modèle régional :

En euros	Darse Pointe-à-Pitre	Jarry	Bergevin
Gosier	1,20	1,20	1,30
Sainte Anne	2,30	2,30	2,40
Petit Canal	2,70	2,60	2,60
Port Louis	2,60	2,50	2,50
Petit Bourg	1,50	1,50	1,60
Goyave	1,60	1,70	1,80
Baie-Mahault	2,00	1,90	1,80
Lamentin	2,10	1,90	1,90
Sainte Rose	3,40	3,30	3,20

Les temps de parcours à l'horizon 2020 Pour une comparaison simplifiée, les temps présentés ci-dessous ne concernent que le mode de transport principal :

- Les temps Mer sont présentés sans les pré/post-acheminement, sans les temps d'attente, ni les temps de correspondance.
- Les temps VP sont présentés sans les temps de stationnement.

Les temps de parcours maritimes sont identiques selon l'heure de la journée : la voie d'eau n'est pas congestionnée.

	Temps VP (Heure de Pointe)			Temps Mer		
	Darse PAP	Jarry	Bergevin	Darse PAP	Jarry	Bergevin
Gosier	0h25	0h35	0h30	0h25	0h30	0h35
Sainte Anne	1h20	1h25	1h10	0h55	1h00	1h05
Petit Canal	1h20	1h20	1h20	1h30	1h25	1h20
Port Louis	1h25	1h30	1h25	1h25	1h20	1h15
Petit Bourg	0h35	0h30	0h35	0h35	0h35	0h40
Goyave	0h50	0h40	0h45	0h45	0h45	0h50
Baie-Mahault	0h20	0h20	0h20	1h10	1h05	1h05
Lamentin	0h45	0h45	0h45	1h10	1h05	1h05
Sainte Rose*	1h20	1h15	1h15	1h40 / 1h55	1h35 / 1h50	1h30 / 1h55

* Sainte Rose : dépend de l'itinéraire (par le GCSM/par le large).

Analyse des potentiels (suite)

Les potentiels de voyageurs à l'horizon 2020 (suite)

Les temps de parcours à l'horizon 2020 (suite)

	Temps VP (Journée)			Temps Mer		
	Darse PAP	Jarry	Bergevin	Darse PAP	Jarry	Bergevin
Gosier	0h15	0h25	0h20	0h25	0h30	0h35
Sainte Anne	1h10	1h15	1h10	0h55	1h00	1h05
Petit Canal	1h00	1h00	1h00	1h30	1h25	1h20
Port Louis	1h05	1h05	1h00	1h25	1h20	1h15
Petit Bourg	0h20	0h15	0h20	0h35	0h35	0h40
Goyave	0h30	0h25	0h30	0h45	0h45	0h50
Baie-Mahault	0h10	0h10	0h10	1h10	1h05	1h05
Lamentin	0h30	0h25	0h25	1h10	1h05	1h05
Sainte Rose*	0h50	0h40	0h40	1h40 / 1h55	1h35 / 1h50	1h30 / 1h55

* Sainte Rose : dépend de l'itinéraire (par le GCSM/par le large).

Pour le calcul des potentiels de déplacement, les temps de parcours pris en compte sont des temps porte-à-porte, des temps forfaitaires ont été ajoutés au temps de parcours principal :

- pour les usagers du maritime, forfait de 20 minutes incluant les temps de pré-post acheminement et de débarquement au port.
- Pour les usagers de la voiture : forfait de 5 minutes pour la recherche d'un stationnement à Pointe-à-Pitre et forfait de 2 minutes pour la recherche d'un stationnement à Bergevin.

Analyse des potentiels (suite)

Les potentiels de voyageurs à l'horizon 2020 (suite)

Les potentiels maximum journaliers

Les volumes de déplacements tous modes, tous motifs, sur chaque origine-destination, sont issus du modèle régional.

Le potentiel présenté ci-après correspond à un potentiel maximum quotidien, sans prise en compte du nombre de services maritimes offerts aux usagers et ne prend pas en compte de fréquentation touristique.

Horizon 2020	Déplacements Tous modes, tous motifs / sens / jour		
	Darse PAP	Jarry	Bergevin
Gosier	2 150	3 700	650
Sainte Anne	1 600	600	100
Petit Canal	50	250	350
Port Louis	50	300	950
Petit Bourg	300	2 950	2 000
Goyave	300	900	1 250
Baie-Mahault	1 950	6 700	2 300
Lamentin	400	5 100	1 500
Sainte Rose	200	900	1 500

Horizon 2020	Potentiel Maximum Journée / sens		
	Darse PAP	Jarry	Bergevin
Gosier	40	230	<10
Sainte Anne	530	330	30
Petit Canal	<10	20	60
Port Louis	10	20	200
Petit Bourg	30	10	20
Goyave	40	10	40
Baie-Mahault	<10	<10	<10
Lamentin	<10	40	30
Sainte Rose	10	10	50

Analyse des potentiels (suite)

Les potentiels de voyageurs à l'horizon 2020 (suite)

Les potentiels maximum journaliers (suite)

Concernant les ports du GCSM, les itinéraires empruntent la passe à Colas. L'itinéraire est plus long qu'un trajet direct. De plus, pour rejoindre Pointe-à-Pitre les bateaux doivent traverser la Rivière Salée dont la vitesse de navigation est limitée à 5 nœuds.

Pour les habitants de Sainte-Rose, la déviation de la Boucan améliore également l'attractivité de la route.

Et pour les habitants de Lamentin et Baie-Mahault, la remontée à la passe à Colas pénalise fortement le temps de parcours.

Les temps de parcours maritimes sont donc augmentés par ces contraintes et le temps offert aux usagers est peu compétitif, particulièrement pour les ports de la Basse-Terre.

Un potentiel existe pour les habitants de Port-Louis : la distance maritime étant inférieure à la distance par la route, le temps de parcours est de 1h15 par la mer vs 1h25 à l'heure de pointe en VP.

Concernant l'axe de la Riviera, le potentiel le plus important concerne la darse de Pointe-à-Pitre. En effet, l'axe RN4 est un axe routier fortement congestionné et contraint avec une densité de population forte tout le long de la RN4.

Un potentiel existe également avec la zone de Jarry. En effet, pour les usagers de la RN4, cela permet d'éviter la congestion routière sur le pont de la Gabarre.

Concernant les ports de Petit-Bourg et Goyave, les temps maritimes sont concurrentiels mais les enjeux de déplacement sont plus faibles.

Évaluation socio-économique

La méthodologie

Principes généraux L'évaluation socio-économique d'un projet vise à mesurer son intérêt pour la collectivité, en comparant les avantages et les inconvénients engendrés. Elle est fondée sur un bilan quantifié qui mesure les effets du projet en terme monétaire.

L'analyse des services rendus aux usagers et des avantages pour la collectivité, générés par la mise en service d'une infrastructure de transport, s'apprécie à partir d'un certain nombre de critères traduisant l'efficacité économique et sociale de l'opération projetée. Ces critères permettent de définir la rentabilité économique de l'infrastructure de transport.

L'évaluation socio-économique est établie selon une méthodologie normalisée, commune à l'ensemble des projets d'infrastructure de transport. Cette méthodologie consiste à évaluer et à monétariser, pour l'ensemble de la collectivité, les coûts et gains générés par un projet par rapport à une situation de référence, c'est-à-dire une situation sans réalisation de ce projet.

Quand un projet comporte plusieurs variantes (de tracé, d'aménagements particuliers, etc.), le bilan socio-économique fait apparaître dans chaque scénario étudié le différentiel des coûts et des avantages monétarisés entre la situation de projet et la situation de référence et les traduit sous forme d'indicateurs synthétiques de l'opportunité de ces scénarios.

L'évaluation socio-économique vise donc à éclairer la décision publique, en déterminant en termes monétaires les coûts et avantages des projets de transport.

Cadre réglementaire actuel Les principes méthodologiques de l'évaluation socio-économique d'un projet de transport étaient jusqu'à présent encadrés par l'instruction-cadre datée du 25 mars 2004 et sa mise à jour du 27 mai 2005 (également appelée « Instruction Robien »).

Le ministère en charge des transports a élaboré un nouveau référentiel d'évaluation des projets de transports de l'État et de ses établissements publics. Cette nouvelle instruction-cadre ministérielle, appelée « Instruction Royal », est entrée en vigueur le 1er octobre 2014. Les évolutions portent notamment sur :

- Un enrichissement de la méthode et des outils de calcul socio-économique des projets de transport :

La nouvelle circulaire fait référence à des fiches outils publiées en septembre 2014 par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) ; ces fiches-outils visent à guider les maîtres d'ouvrage dans l'application de la nouvelle instruction,

Ces fiches-outils retiennent la plupart des recommandations émises dans le rapport du Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective (CGSP), présidé par Emile Quinet (appelé également « Quinet 2013 »),

- Un renforcement des obligations d'évaluation socio-économique des projets d'investissements de l'État et de ses établissements publics, avec le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013.

Évaluation socio-économique (suite)

La méthodologie (suite)

Cadre réglementaire actuel (suite)

L'instruction Royal propose des évolutions méthodologiques et des révisions des valeurs tutélaires. Cette mise à jour permet une meilleure discrimination des projets, grâce notamment à une meilleure prise en compte :

- Des effets sur les nuisances sonores et la pollution de l'air,
- Des avantages en carbone qui deviennent une part non négligeable de la Valeur Actualisée Nette (VAN),
- Du risque macro-économique.

Le bilan socio-économique se présente sous deux formes :

- Le bilan pour la collectivité, c'est-à-dire pour l'ensemble des acteurs concernés par le projet, sans les distinguer. Ils ne font pas apparaître les transferts financiers entre acteurs (tels que les taxes et les subventions), qui s'annulent nécessairement dans ce type de bilan.
- Le bilan par acteur, en revanche, fait apparaître les transferts financiers entre les différents acteurs pris en compte. Trois types de transferts ne sont cependant pas intégrés :

Les éventuelles subventions pour le financement des investissements,

Les taxes d'aéroport (données non disponibles),

La TVA et la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) lorsqu'elles sont récupérées (c'est le cas notamment pour les chargeurs et pour les transporteurs routiers).

La mise en œuvre du bilan

Taux d'actualisation

Les flux d'avantages et de coûts du projet interviennent à des années différentes de la vie du projet. L'actualisation est un processus nécessaire pour pouvoir sommer les coûts et les avantages obtenus à des années différentes.

Pour les sommer, il est nécessaire de les convertir à la même année à l'aide du taux d'actualisation.

L'actualisation est différente de l'indexation ou de la correction de l'inflation : c'est une technique qui permet d'évaluer le changement de valeur d'un bien en fonction du moment où on le donne et reflète la préférence de la collectivité pour le présent.

Le bilan socio-économique doit intégrer la prise en compte du risque sur l'environnement macroéconomique, dit risque systémique. L'évaluation socio-économique doit donc tenir compte d'une évolution selon la tendance économique actuelle, mais aussi d'un scénario futur dégradé (« stressé ») de l'environnement macroéconomique.

Évaluation socio-économique (suite)

La mise en œuvre du bilan (suite)

Taux d'actualisation (suite)

La première étape consiste donc à apprécier si le projet est exposé ou non au risque systémique à l'aide d'un test de stress macroéconomique. Pour ce faire nous calculons deux indicateurs :

- La VAN-SE « tendancielle », calculée en considérant un scénario macroéconomique tendanciel et un taux d'actualisation de 4%,
- La VAN-SE « stressée », calculée en considérant un scénario macroéconomique stressé (croissance du PIB de 0% sur la durée de l'évaluation) et un taux d'actualisation de 4%.

Si la VAN-SE « stressée » est inférieure à 80% de la VAN-SE « tendancielle », ou que la VAN-SE « stressée » est négative, le projet est présumé vulnérable au risque systémique.

Dans notre cas, la réalisation du test de stress macroéconomique indique que le projet est soumis au risque systémique (VAN-SE « stressée » négative).

La fiche-outil d'octobre 2014 sur la prise en compte des risques dans l'analyse monétarisée indique que l'analyse de risque systémique se décompose en 3 niveaux (calcul élémentaire, calcul de risque spécifique, calcul avec un taux d'actualisation paramétré) mais suggère, sur une recommandation du rapport Quinet, d'utiliser, de façon transitoire, le système de calcul antérieur avec un taux unique fixé à 4,5%

Nous retenons donc un taux d'actualisation unique de 4.5% pour le reste de l'analyse.

Période d'évaluation

Alors que l'instruction Robien proposait une période de 50 ans après la mise en service du projet, la nouvelle instruction prolonge la période d'évaluation jusqu'en 2140 quelle que soit l'année de mise en service du projet. En pratique, le bilan est poursuivi jusqu'en 2070 et l'année 2070 inclut désormais une valeur résiduelle des coûts et avantages sur la période 2070-2140.

L'instruction Royal précise qu'entre 2071 et 2140, la valeur résiduelle est calculée :

- « en stabilisant les trafics et les valeurs de référence, sauf celle du carbone pour laquelle on retiendra une croissance annuelle de la valeur unitaire égale au taux d'actualisation,
- en tenant compte des dépenses d'entretien et de renouvellement ou de grosses réparations qui devraient intervenir en cohérence avec la durée de vie technique des ouvrages. »

Les coûts et avantages de la période 2071-2140 sont donc actualisés une première fois jusqu'à l'année 2070 puis actualisés une deuxième fois jusqu'à l'année précédant la mise en service.

L'instruction Royal précise que la croissance des trafics et des valeurs tutélaires est stabilisée à partir de 2070 sauf pour la valeur du carbone.

Évaluation socio-économique (suite)

La mise en œuvre du bilan (suite)

Coût d'opportunité des fonds publics

Le coût d'opportunité des fonds publics (COFP) reflète la perte d'efficacité socio-économique (distorsions) due aux impôts. En d'autres termes, il s'agit d'un prix fictif à affecter à la dépense publique nette, du fait des distorsions et pertes d'efficacité introduites par les prélèvements fiscaux dans l'économie.

Le calcul du bilan socio-économique prend en compte le Coût d'Opportunité des Fonds Publics. La totalité des fonds publics investis dans le projet est ainsi majorée d'un coefficient de 1.2. Ce taux s'applique sur :

- Les dépenses d'investissement financées par de l'argent public, soit ici la totalité de l'investissement,
- Les dépenses d'entretiens et d'exploitation à la charge des opérateurs publics,
- La variation des impôts et taxes perçues par la puissance publique.

Le prix fictif de rareté des fonds publics (PFRFP) arrive pour la première fois dans l'évaluation économique avec l'instruction Royal. Bien qu'il s'applique de la même manière que le COFP, sa justification est différente puisqu'il est amené à être réajusté par l'Etat selon la disponibilité des fonds publics. Sa valeur est proposée dans un premier temps à 0,05, soit un surcoût de 5% par euro public dépensé.

Néanmoins, la fiche outil du 18 septembre 2014 intitulée Coût d'opportunité des fonds publics et prix fictif de rareté des fonds publics précise que : « les phases amont de l'évaluation qui ne portent pas d'enjeu de financement, ne nécessitent pas le recours au PFRFP. ».

Dans le cas de l'étude des navettes maritimes, le PFRFP n'est donc pas pris en compte.

Conditions économiques

Les bilans sont établis en monnaie constante, c'est-à-dire sans tenir compte de l'inflation. Parmi les paramètres intervenant dans les bilans, les valeurs tutélaires des instructions cadre sont exprimées en euros 2000 ou euros 2010. Pour être homogène entre eux, ils seront alors actualisés à l'année 2014.

Tous les termes du bilan seront donc exprimés en euros 2014 et actualisés à l'année précédant la mise en service du projet, soit 2019.

Coûts d'investissement

Les investissements nécessaires à la mise en place des transports maritimes de passagers sont présentés dans l'étude technique.

Les investissements concernent la création d'infrastructures dédiés à l'accueil des navires, des passagers et des automobilistes. A titre d'exemple, les investissements ont pour but de réaliser :

- des pontons fixes ou flottants,
- le dragage éventuel des ports,
- des accès routiers,
- etc.

Évaluation socio-économique (suite)

La mise en œuvre du bilan (suite)

Coûts
d'investissement (suite)

En K€2014	Hypothèse basse	Hypothèse Haute	Remarque Infra. Portuaire
Sainte-Rose	180 k€	270 k€	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie)
Port-Louis	0	0	
Petit-Bourg	180 k€	270 k€	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie)
Goyave	144 k€	216 k€	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie)
Gosier	180 k€	270 k€	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie)
Sainte-Anne	180 k€	270 k€	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie.)
Darse de PAP	60 k€	90 k€	Ponton flottant à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (séparer les flux de personnes sur le terreplein de la darse de PAP)
Bergevin	0	0	
Jarry Houelbourg	160 k€	250 k€	Ponton fixe ou flottant à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie, viabilisation de la zone, dragage et remblaiement)
Jarry Sud	160 k€	250 k€	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie, viabilisation de la zone)

L'aménagement de places de stationnement est calculé à partir des potentiels de passagers quotidien, en considérant que 30% des passagers se rendent au port en voiture (hypothèse EGIS)⁴.

En K€2014	État Parking	Montant des aménagements
Sainte-Rose	Parking à matérialiser	9 k€
Port-Louis	Parking à matérialiser	18 k€
Petit-Bourg	Parking à réaliser	30 k€
Goyave	Parking à matérialiser	9 k€
Gosier	Parking à réaliser	60 k€
Sainte-Anne	Parking existant	0
Darse de PAP	Pas de parking à aménager	0
Bergevin	Parking existant	0
Jarry Houelbourg	Parking à réaliser	400 k€ (y compris accès)

4 L'enquête réalisée en novembre 2013 par la Région Guadeloupe auprès des usagers des cars interurbains sur lignes interurbaines en lien avec Pointe-à-Pitre indique que 75% des usagers des TC se rendent à l'arrêt de bus à pied et 10% viennent en voiture en tant que passager.

Jarry Sud	Parking à matérialiser	100 k€ (y compris accès)
-----------	------------------------	--------------------------

Évaluation socio-économique (suite)

La mise en œuvre du bilan (suite)

Le schéma de service 4 itinéraires ont été retenus sur les destinations où les potentiels sont les plus importants :

- Sainte-Rose ⇔ Bergevin,
- Port-Louis ⇔ Bergevin,
- Goyave – Petit-Bourg ⇔ Darse de Pointe-à-Pitre,
- Sainte-Anne – Gosier ⇔ Darse de Pointe-à-Pitre.

Ces 4 itinéraires sont dessinés en violet sur la figure ci-dessous.

En termes de fréquence, sur la base d'un bateau par axe de déplacement, il est proposé pour chaque axe, 3 allers-retours par jour, répartis comme suit :

- 1 aller le matin
- 2 AR heures creuses
- 1 retour le soir

Pour proposer aux usagers des itinéraires plus nombreux, une navette en circuit fermé sur la Rivière Salée est mise en service et dessert, en rotation, la darse de Pointe-à-Pitre, Jarry Houelbourg puis Bergevin.

Ce service est dessiné en bleu sur la figure ci-dessous. La fréquence proposée est de 16 rotations au total par jour, réalisées par l'ensemble des 4 bateaux lorsqu'ils sont disponibles à Point-à-Pitre/Jarry, en dehors de leurs 3 allers-retours de desserte initiale (voir tableau ci-après).

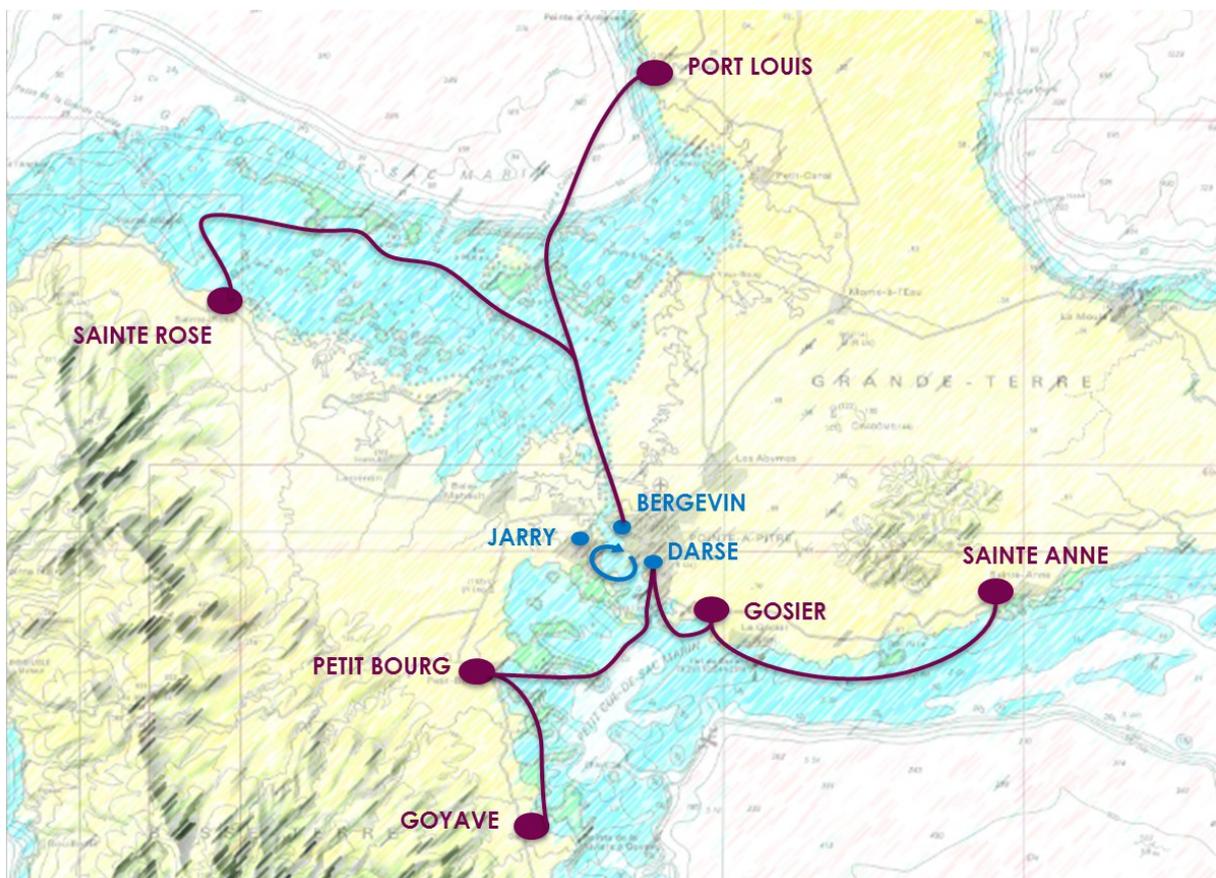


Figure 69 : le schéma d'exploitation des navettes

Évaluation socio-économique (suite)

La mise en œuvre du bilan (suite)

Le schéma de service (suite)

L'organisation du schéma de service pourrait être le suivant. Le fonctionnement ne préfigure pas du futur schéma de service, il permet d'identifier les enjeux au regard de la fréquence offerte aux usagers.

Un exemple de fonctionnement des navettes maritimes est présenté dans le tableau ci-dessous.

Axe Sainte - Anne	Axe Port Louis	Axe Petit Bourg	Axe Sainte-Rose
1 aller Matin Sainte Anne → Gosier → Darse PAP	1 aller Matin Port-Louis → Bergevin	1 aller Matin Goyave → Petit Bourg → Darse PAP	1 aller Matin Sainte-Rose → Bergevin
<i>1 rotation</i>	<i>1 rotation</i>	<i>1 rotation</i>	<i>1 rotation</i>
<i>1 rotation</i>			
1 AR Journée	1 AR Journée	1 AR Journée	1 AR Journée
<i>1 rotation</i>	<i>1 rotation</i>	<i>1 rotation</i>	<i>1 rotation</i>
<i>1 rotation</i>		<i>1 rotation</i>	
1 AR Journée	1 AR Journée	1 AR Journée	1 AR Journée
<i>1 rotation</i>	<i>1 rotation</i>	<i>1 rotation</i>	<i>1 rotation</i>
		<i>1 rotation</i>	
1 retour Soir Darse PAP → Gosier → Sainte Anne	1 retour Soir Bergevin → Port Louis	1 retour Soir Darse PAP → Petit Bourg → Goyave	1 retour Soir Bergevin → Sainte-Rose

Suite à l'établissement du schéma de service, les potentiels de voyageurs ont de nouveau été estimés sur la base des nouveaux temps de parcours.

En effet, les temps de parcours tiennent compte des nouveaux arrêts.

Par exemple, pour réaliser le trajet. Sainte-Anne / Jarry, l'utilisateur ne réalise pas le trajet directement, il aura deux arrêts intermédiaires : un arrêt à Gosier et un arrêt à la darse de PAP. Certains temps de parcours sont donc augmentés.

Les hypothèses de trafics

La fréquentation des navettes dépend du niveau de service offert aux usagers. La fréquence de services proposés aux usagers est inférieure à celle d'un service terrestre interurbain.

Des hypothèses de fréquentation à l'heure de pointe et aux heures creuses ont été posées pour estimer la fréquentation des services maritimes :

- 10% des voyageurs (du potentiel maximal estimé sur la journée) voyagent à l'heure de pointe
- 20% des voyageurs voyagent en heures creuses

A ces voyageurs s'ajoutent une fréquentation des navettes de cabotage internes à l'agglomération (le service en rotation Pointe-à-Pitre / Jarry / Bergevin) : 50% du potentiel maximal estimé sur la journée empruntent les navettes maritimes.

Évaluation socio-économique (suite)

La mise en œuvre du bilan (suite)

Les hypothèses de trafics (suite) Pour la prise en compte dans les bilans socio-économiques, la fréquentation des navettes est issue à 100% du report modal de la voiture vers le maritime.

Prise en compte d'une fréquentation touristique

Un volume de 30% de fréquentation touristique a été ajouté aux voyageurs estimés.

Cette hypothèse est basée sur les navettes maritimes de Martinique, seule donnée relative à la clientèle spécifique touristique connue sur un territoire similaire.

Le coût des billets des touristes est considéré 2 fois plus cher que le coût des billets des résidents guadeloupéens.

Exemple : Port-Louis / Bergevin 5,00€, Gosier/darse PAP 2,40€.

Les potentiels de voyageurs pris en compte, d'après le niveau de service offert aux usagers, incluant la fréquentation touristique, sont donc les suivants :

Au départ de... vers	Trafic retenu par jour et par sens		
	Darse PAP	Jarry	Bergevin
Gosier	30	20	0
Sainte Anne	200	80	10
Port Louis	0	15	80
Petit Bourg	5	0	15
Goyave	15	0	20
Sainte Rose	0	0	25
Darse de PAP	-	130	0
Jarry	30	-	5
Bergevin	0	15	-

Matériel naviguant Le matériel naviguant pris en compte est le suivant :

- Pour les axes de déplacement Sainte-Rose, Port-Louis et Goyave : un bateau neuf d'une capacité d'environ 40 places, estimé à 1 M€₂₀₁₄ ainsi qu'un bateau de réserve (matériel d'occasion, estimé à 0,5 M€₂₀₁₄) ; soit 3 bateaux identiques pour les dessertes quotidiennes et un de réserve.
- Pour desservir Sainte-Anne et Le Gosier, axe ayant le plus fort potentiel de voyageurs, un navire d'une capacité d'environ 90 places, estimé à 1,8 M€₂₀₁₄.

Évaluation socio-économique (suite)

La mise en œuvre du bilan (suite)

Coûts d'exploitation Le cout d'exploitation maritime est estimé à :

- 11€ le kilomètre pour les bateaux de 40 places,
- 12€ le kilomètre pour le navire de 90 places.

Ces coûts sont estimés sur la base des données relatives aux navettes maritimes en service dans l'hexagone ainsi, sur celle d'études antérieures réalisées en Guadeloupe, et ce en considérant un coût d'exploitation plus important (3 membres d'équipage/bateau cf. étude technique).

Un test de sensibilité des bilans socio-économique sur les coûts d'exploitation est réalisé ci-après.

Les indicateurs synthétiques

À partir du bilan pour la collectivité, seront calculés les indicateurs de performance économique du projet suivants :

- la Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE), est l'indicateur fondamental, qui permet d'apprécier la rentabilité socio-économique d'un projet pour la collectivité. La VAN-SE est la somme actualisée, sur la durée de vie du projet, des avantages monétarisés du projet, diminués de l'ensemble des coûts monétarisés (en euros constants, hors frais financiers). Il représente le bilan du projet pour l'ensemble de la collectivité. Ainsi, le projet est d'autant plus intéressant pour la collectivité que la VAN-SE est grande et un projet dont la VAN-SE est négative ne correspond pas à un usage optimal de l'argent public ;
- le Taux de Rentabilité Interne socio-économique (TRI-SE) est le taux d'actualisation pour lequel la VAN-SE est nulle ; il permet d'apprécier l'utilité du projet. Ainsi selon les principes du calcul économique, un projet est rentable pour la collectivité lorsque le TRI dépasse le taux d'actualisation utilisé (ce qui est équivalent au fait d'avoir un bénéfice net actualisé positif) ;
- le bénéfice net actualisé par euro investi est le rapport entre VAN-SE et les coûts d'investissement en infrastructure actualisés ; il est surtout utile pour comparer des projets ou des variantes d'un projet dont les coûts d'investissement en infrastructure sont significativement différents ;
- le bénéfice net actualisé par euro public dépensé intègre quant à lui l'ensemble des financements publics intégrés au projet (part des financements publics dans l'investissement ainsi que les autres dépenses afférentes au projet) ;
- Le Taux de rentabilité Immédiate (TI) est le rapport entre l'avantage de l'année de mise en service et le coût d'investissement actualisé. Ce critère permet de déterminer la date optimale de mise en service du projet (lorsque le TI atteint le taux d'actualisation du bilan).

Ces indicateurs apportent un éclairage synthétique sur la rentabilité du projet en s'appuyant uniquement sur les éléments monétaires et monétarisés.

Les indicateurs obtenus pour les différentes variantes sont présentés dans le tableau ci-après.

Évaluation socio-économique (suite)

Les indicateurs synthétiques (suite)		
Indicateurs synthétiques*	Investissement Hypothèse basse	Investissement Hypothèse haute
VAN-SE (M€ 2014)	-36,4	-37,2
Taux de rentabilité Interne	Non calculable	Non calculable
Bénéf. / € public investi ⁵	-18,8	-14,3

* VAN-SE et TRI avec COFP et Valeur Résiduelle

L'ensemble du réseau n'est pas rentable pour la collectivité, d'un point de vue socio-économique. Le TRI doit être supérieur à 4,5%. Il y a un déficit chronique d'exploitation non compensé par les externalités positives du projet.

Le bilan pour la collectivité

Le bilan pour la collectivité est la somme des coûts et avantages nets générés par le projet sur sa durée de vie et pour l'ensemble des acteurs impactés. Il prend en compte les rubriques suivantes :

- le coût d'investissement pour les travaux effectués dans le cadre du projet, et sa valeur résiduelle ;
- les coûts différentiels d'entretien des routes en situation de projet (du fait du report modal).
- Le différentiel de subvention de l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) à l'exploitant pour compenser le déficit d'exploitation lié à une nouvelle offre kilométrique,
- les gains (ou les pertes) de temps des usagers VP et Maritime,
- les gains (ou les pertes) des usagers VP et Maritimes en termes de dépenses de transport (coût d'usage des VP, coûts des carburants, titre de transport Mer),
- les coûts différentiels collectifs (insécurité, pollution atmosphérique, nuisances sonores, effet de serre) résultant des reports d'itinéraires,
- le coût d'opportunité des fonds publics.

Le bilan pour la collectivité est présenté ci-dessous.

Bilan par acteur, actualisé (M euros 2014)	Investissement Hypothèse basse	Investissement Hypothèse haute
Usagers	13,7	13,7
Puissance publique (AOT, État)	-50,8	-50,8
Sécurité routière	8,0	8,0
Externalités (bruit, pollution, effet de serre)	4,1	4,1
Gestionnaire d'infrastructure route	0,5	0,5
Total des acteurs	-24,5	-24,5
Coût investissement	-1,9	-2,6
Valeur résiduelle	0,5	0,5
Coût d'opportunité des Fonds Publics	-10,5	-10,6
VAN - Socio-Economique	-36,4	-37,2

5 Correspond au rapport entre le bénéfice actualisé net et le montant actualisé de l'investissement, sans le Coût Opportunité des Fonds Publics. Une valeur supérieure à 0,3 signifie que le projet est créateur de valeur.

Évaluation socio-économique (suite)

Le bilan par acteur

Le bilan par acteur est le différentiel des coûts et des avantages monétaires et monétarisables entre la situation de référence et la situation de projet, de chacun des acteurs impactés par le projet.

Les acteurs économiques considérés dans le calcul de l'évaluation du projet sont :

- Les usagers,
- L'État, l'Autorité Organisatrice des Transports et la puissance publique,
- L'opérateur de transport maritime,
- Le gestionnaire des infrastructures routières,
- Les riverains.

Les usagers Les usagers retirent un bénéfice important du projet. Ceci s'explique en grande partie par la monétarisation des gains de temps issus de la modélisation des trafics. Ce sont ces gains de temps significatifs qui expliquent le principal intérêt du projet. Ils bénéficient également de gains d'usage : ils économisent sur le coût d'utilisation de leur véhicule, même s'ils s'acquittent du billet de transport maritime.

Usagers (M euros 2014)	Investissement t Hypothèse basse	Investissement t Hypothèse haute
Gains de temps TC	2,4	2,4
Économie coût d'usage VP	32,3	32,3
Coût d'usage TC	-21,0	-21,0
Bilan actualisé	13,7	13,7

Les riverains Le gain environnemental est positif, grâce à la diminution des nuisances sonores, du fait du report modal.

En termes de pollution atmosphérique, le report modal ne compense pas suffisamment les effets négatifs de la circulation des navettes.

Riverains (M euros 2014)	Investissement t Hypothèse basse	Investissement t Hypothèse haute
Pollution atmosphérique	-1,1	-1,1
Nuisance sonore	1,4	1,4
Bilan actualisé	0,4	0,4

L'exploitation du transport maritime Le bilan de l'exploitant de transport maritime est nul par construction (subvention d'équilibre versée par l'AOT).

Exploitant maritime (M euros 2014)	Investissement t Hypothèse basse	Investissement t Hypothèse haute
Coûts d'exploitation	-52,9	-52,9
Recettes HT	19,1	19,1
Subvention d'exploitation de l'AOT	33,8	33,8

Bilan actualisé	0,0	0,0
------------------------	------------	------------

Évaluation socio-économique (suite)

Le bilan par acteur
(suite)

La collectivité publique Le bilan pour la puissance publique est négatif. En effet, les gains de sécurité routière compensent les variations de taxes TVA et TIPP sur l'usage des véhicules. Le gain environnemental sur les émissions de gaz à effet de serre est positif, du fait du report modal.

Le bilan de l'AOT est négatif en raison de la subvention versée à l'exploitation pour combler le déficit d'exploitation des services et de l'achat des équipements de bateaux.

Puissance publique (M euros 2014)	Investissement Hypothèse basse	Investissement Hypothèse haute
Sécurité routière	8,0	8,0
Effet de serre	3,8	3,8
Différentiel de taxes	-10,0	-10,0
Subvention d'équilibre transport	-33,8	-33,8
Achat matériel navigant	-7,1	-7,1
Bilan actualisé	-39,1	-39,1

Les coûts à la charge de la collectivité publique sont synthétisés dans le tableau ci-dessous.

Indicateurs synthétiques (M euros 2014)	Investissement Hypothèse basse	Investissement Hypothèse haute
Coût initial pour la collectivité publique :	-9,0	-9,7
Coût d'investissement (ports, parking)	-1,9	-2,6
Matériel navigant	-7,1	-7,1
Subvention d'équilibre, en 2020, (exploitation)	-1,5	-1,5
Ratio R / D, en 2020 (yc Touristes)	37%	37%

Le bilan par axe de déplacement

Les bilans socio-économiques ont également été réalisés pour chacun des 4 axes de déplacement, sur la base des investissements avec hypothèse basse.

Dans ce cas le schéma de services est adapté pour les navettes de cabotage interne à l'agglomération. Ainsi, pour les itinéraires les plus longs (Sainte-Rose et Port-Louis), 8 rotations sont prises en compte dans la zone Pointe-à-Pitre/Jarry afin de tenir compte des temps de retour plus longs. Pour les itinéraires de Sainte-Anne et Goyave, 12 rotations sont possibles au total dans la journée du fait d'un temps de retour plus court.

Indicateurs synthétiques (M euros 2014)	Scénario complet	Sainte-Anne Gosier	Port Louis	Goyave Petit Bourg	Sainte-Rose
VAN-SE	-36,4	2,8	-10,1	-16,7	-23,3
Taux de rentabilité interne	<i>Non calculable</i>	6,4%	<i>Non calculable</i>	<i>Non calculable</i>	<i>Non calculable</i>
Bénéf. / € public investi	-18,8	2,3	-13,1	-14,1	-24,1

Évaluation socio-économique (suite)

Le bilan par axe de déplacement (suite)

Une seule des liaisons, l'axe de la Riviera desservant Sainte-Anne et Gosier, semble présenter un intérêt au regard des indicateurs socio-économiques.

Bilan par acteur actualisé (M euros 2014)	Scénario complet	Sainte-Anne Gosier	Port Louis	Goyave Petit Bourg	Sainte-Rose
Usagers	13,7	8,8	3,9	1,5	0,0
Puissance publique	-50,8	-12,2	-14,1	-14,9	-18,3
Sécurité routière	8,0	5,0	2,3	1,1	0,7
Externalités (bruit, pollution, effet de serre)	4,1	4,1	1,2	0,0	-0,8
Gestionnaire d'infrastructure route	0,5	0,3	0,1	0,1	0,0
Total des acteurs	-24,5	6,1	-6,6	-12,3	-18,3
Coût investissement	-1,9	-1,2	-0,8	-1,2	-1,0
Valeur résiduelle	0,5	0,6	0,1	-0,1	-0,2
Coût d'Opportunité des Fonds Publics	-10,5	-2,6	-2,9	-3,2	-3,9
VAN - Socio-Economique	-36,4	2,8	-10,1	-16,7	-23,3

Pour les 3 axes de déplacement non rentable d'un point de vue socio-économique, les seuils de fréquentation minimum attendus pour couvrir les coûts de fonctionnement ont été calculés :

- Port-Louis : ~700 voyageurs/ jour (2 sens confondus),
- Petit-Bourg, Goyave : ~1 100 voyageurs/ jour (2 sens confondus),
- Sainte-Rose : ~1 000 voyageurs/ jour (2 sens confondus).

Dans le cas du scénario complet, le seuil de fréquentation minimum pour atteindre l'équilibre d'exploitation est compris entre 2 600 et 3 000 voyageurs (2 sens confondus), selon les origines-destinations des voyageurs.

Les coûts d'exploitation – test de sensibilité

Test de sensibilité

Le coût d'exploitation maritime pris en compte dans les bilans monétarisés sont de 11€ le kilomètre pour les bateaux de 40 places et 12€ le kilomètre pour le navire de 90 places.

Ces coûts étant dimensionnants pour le bilan, un test de sensibilité est réalisé en prenant une hypothèse haute de 15€ le kilomètre et une hypothèse basse de 8€ le kilomètre.

Indicateurs synthétiques (M euros 2014)	Scénario complet Coût exploit 11€/12€	Scénario complet Coût exploit 8€	Scénario complet Coût exploit 15€	Axe Sainte-Anne Coût exploit 15€
VAN-SE	-36,4	-18,1	-58,3	-2,6
Taux de rentabilité interne	<i>Non calculable</i>	<i>Non calculable</i>	<i>Non calculable</i>	1,6%
Bénéf. / € public investi	-18,8	-9,3	-30,0	-2,1

Évaluation socio-économique (suite)

Les coûts d'exploitation
– test de sensibilité
(suite)

*Test de sensibilité
(suite)*

Bilan par acteur actualisé (M euros 2014)	Scénario complet Coût exploit 11€/12€	Scénario complet Coût exploit 8€	Scénario complet Coût exploit 15€	Axe Sainte-Anne Coût exploit 15€
Usagers	13,7	13,7	13,7	8,8
Puissance publique	-50,8	-35,8	-68,9	-16,6
Sécurité routière	8,0	8,0	8,0	5,0
Externalités (bruit, pollution, effet de serre)	4,1	4,1	4,1	4,1
Gestionnaire d'infrastructure route	0,5	0,5	0,5	0,3
Total des acteurs	-24,5	-9,5	-42,5	1,6
Coût investissement	-1,9	-1,9	-1,9	-1,2
Valeur résiduelle	0,5	0,7	0,2	0,6
Coût d'Opportunité des Fonds Publics	-10,5	-7,4	-14,1	-3,5
VAN - Socio-Economique	-36,4	-18,1	-58,3	-2,6

En considérant les 4 axes de déplacement, un coût de fonctionnement plus faible, de 8€, ne permet pas d'atteindre l'équilibre d'exploitation, même si le coût pour la collectivité publique est moins important.

En revanche, un coût de fonctionnement plus élevé dégrade le bilan sur le seul axe de déplacement initialement rentable d'un point de vue socio-économique. La VAN-SE devient négative et le TRI, égal à 1,6%, est inférieur au taux d'actualisation de 4,5%.

Exemple sur d'autres territoires

Le tableau ci-dessous présente quelques indicateurs de coûts d'exploitation et ratios R/D, connus en métropole, à l'échelle périurbaine. Il n'existe pas de services de navettes maritimes en métropole à l'échelle de déplacement interurbaine.

Territoire	Indicateurs	Remarques
Banlieue de Toulouse : Arènes – Colomiers (31) <i>Ferroviaire, périurbain</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Missions entre 17 et 26 km ■ Coût d'exploitation 20 à 25 €/km ■ Taux de couverture (R/D) entre 25% et 31% 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Forte fréquentation (4000 jour), ■ Tarification urbaine + abonnements TER ■ Fréquence : 50 trains jour ■ Missions courtes : coûts de matériel / manœuvre, immobilisation... → coûts fixes
Banlieue de Lyon : Sathonay – Trévoux (69) <i>Ferroviaire, périurbain</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mission de 18 km ■ Taux de couverture (R/D) 19% 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faible fréquentation (800 jour), ■ Tarification TER / SNCF + abonnements ■ Ligne en doublon / autre ligne ■ Missions courtes : coûts + élevés
Banlieue de Lille : Lille – Valenciennes (59) <i>Ferroviaire, périurbain</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Missions entre 80 et 120 km ■ Taux de couverture (R/D) 37% 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Forte fréquentation (5000 jour) ■ Tarification TER / SNCF + abonnements ■ Missions longues (moins d'immobilisation) coût au km

		plus faible
--	--	-------------

Évaluation socio-économique (suite)

Les coûts d'exploitation
– test de sensibilité
(suite)

*Exemple sur d'autres
territoires (suite)*

Territoire	Indicateurs	Remarques
Étude liaison Basse-Terre / Pointe-à-Pitre <i>Navette maritime</i>	Navire : capacité de 250 places, 10 M€ ₂₀₀₉ Coût d'exploitation annuel 2 M€ (~22€/km)	Services inclus dans le réseau urbain Pas de données R/D disponible sur maritime R/D moyen réseau 100 000 habitants: 20%
Bordeaux <i>Navette maritime</i>	Coût d'exploitation 8€/km (2 membres d'équipage)	R/D moyen réseau 250 000 habitants : 35%

Le ratio R/D, estimé en Guadeloupe à 37% en 2020, est acceptable au regard de ce qui est observé sur d'autres territoire. En revanche, le niveau estimé dépend de la tarification, des coûts d'exploitation, et donc du niveau de service proposé aux usagers, du type de service.

Les potentiels d'optimisation du bilan pour la collectivité

Les recettes complémentaires

Les évaluations socio-économiques ont été réalisées en prenant en compte les recettes des ventes de billets de transport aux résidents et aux touristes.

Les retours d'expériences indiquent que dans de très rares cas des recettes complémentaires pouvaient être recherchées avec des ventes de produits dérivés :

- Presse et boissons,
- Objets souvenirs, vêtements marqués, etc.

Par contre il n'existe pas de données identifiant le poids de ces recettes complémentaires dans le total des recettes. Mais dans tous les cas cette part est peu significative dans la mesure où les ratios R/D restent toujours sous le niveau de 35%.

Il a également évoqué la possibilité de prendre en charge du « petit » fret, du type messagerie, compatible avec le transport de passagers, et ce toujours avec l'objectif de recherche de recettes additionnelles.

Toutefois l'expérience montre que les opérateurs concernés n'auraient pas intérêt à désorganiser leurs tournées de collecte de colis par route et à rendre celles-ci moins rentables, par le retrait d'une partie du volume confié au réseau de navettes maritimes.

Par contre cette solution pourrait être mise en œuvre de manière opportuniste dans le cas de l'apparition d'un nouveau type de colis à charger en totalité à partir d'une des bases de départ des navettes.

Évaluation socio-économique (suite)

Les potentiels
d'optimisation du bilan
pour la collectivité (suite)

*Les recettes
complémentaires (suite)*

Ces deux types de recettes sont certainement plus importants lors de traversées plus longue du type liaison inter-îles. Mais dans tous les cas elles ne peuvent, en l'état de l'avancée du projet, être considérées comme significatives pour la prise de décision quant à mise en œuvre des navettes maritimes dans les deux Culs-de-Sac-marins.

**Les sources de
financement**

Les évaluations ont montré que même dans le cas d'une liaison considérée comme « rentable » pour la collectivité dans son ensemble (gain de temps, gain environnemental, etc.) il resterait à la charge des collectivités publiques un budget non négligeable à financer afin de couvrir le décalage entre les recettes et les charges.

De ce fait il est légitime de rechercher des financements possibles, au-delà du budget des collectivités territoriales de Guadeloupe.

Les principaux dispositifs de financement complémentaires disponibles sont les suivants :

- Une mutualisation des charges dans le cadre de la gestion des réseaux de transport urbain routier opérée par les AOT (billetterie, services, etc.) ;
- Les financements d'État pour la réalisation des stations du réseau des navettes maritimes dans le cadre des futurs appels à projet « *transports collectifs et déplacement durable* » (dit appel à projets « Grenelle ») ;
- Des aides de l'ADEME dans le cas de projets innovants notamment pour l'investissement dans des dispositifs de motorisation économe (exemple de la navette innovante de Bordeaux ou du bateau-bus électrique de Lorient)
- L'utilisation des Certificat d'Économie d'Énergie (CEE) :

Ce dispositif repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie appelés les « obligés » (électricité, gaz, chaleur, froid, fioul domestique et nouvellement les carburants pour automobiles). Ceux-ci sont incités à promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès de leurs clients : ménages, collectivités territoriales ou professionnels.

Les Certificats d'Économie d'Énergie sont attribués aux particuliers, entreprises, collectivités qui réalisent des travaux d'économie d'énergie. Ils sont « rachatés » par les fournisseurs d'énergie (appelés « les obligés ») sous forme d'offre de service ou de primes (souvent appelées éco-primes ou prime éco-énergie).

Toutefois, le type de projet envisagé (navette maritime économe en énergie) ne fait pas partie des opérations standardisées éligibles au dispositif CEE pour le secteur des transports. Il faudrait alors envisager le dépôt d'un dossier spécifique dont les résultats ne sont pas certains.

Évaluation socio-économique (suite)

Les potentiels
d'optimisation du bilan
pour la collectivité (suite)

*Les sources de
financement (suite)*

Il pourrait également être fait appel aux ressources du Versement Transport ou à celle de la Taxe Spéciale sur les Carburants. Toutefois il s'agirait là d'une affectation différente de ressources existantes ou à augmenter qui ne peut s'envisager que dans le cadre d'une politique globale des transports qui ne concerne donc pas le seul domaine des navettes maritimes.

Enfin le recours à des financements « extérieurs » permettrait de diminuer la charge financière pour les collectivités territoriales de Guadeloupe.

En aucun cas ce type de financement modifierait le bilan socio-économique du projet de navette pour la collectivité dans son ensemble, celle-ci étant toujours appelée à compenser le décalage des recettes par rapport aux charges, quel que soit le dispositif de financement utilisé.

Impact environnemental

Bilan Carbone

Le bilan carbone doit permettre d'évaluer l'impact du projet pour l'année de mise en service et les années d'exploitation suivantes (50 ans après mise en service).

Ce bilan carbone est réalisé pour la phase de fonctionnement (report attendu de certains véhicules sur la nouvelle infrastructure). L'impact de la phase travaux n'est pas évalué.

Ainsi, l'objectif principal de l'évaluation carbone est de faire ressortir les émissions qui pourront être évitées grâce à l'économie de kilomètres parcourus qui seront convertis en tonnes équivalent carbone.

Les résultats sont exprimés en équivalent CO₂, une des deux unités utilisées dans les évaluations carbone. Elle sera notée par la suite « t.eq.CO₂ » ou « kg.eq.CO₂ ».

La mise en service du projet va générer un report de voyageurs utilisant la voiture vers les services maritimes, diminuant par conséquent les kilomètres parcourus, et donc les émissions de gaz à effet de serre associées.

Les rejets sont quantifiés à l'aide de la méthode du bilan carbone développée par l'ADEME et maintenue aujourd'hui par l'ABC (Association Bilan Carbone) via la Base Carbone (base de données disponible sur internet et utilisable par les personnes formées à la méthode). Basée sur des ratios nationaux conventionnels, cette méthode permet de disposer d'un ordre de grandeur des rejets de gaz à effet de serre sur la liaison considérée.

Calculs et résultats - La phase exploitation

Les données d'entrées sont issues du calcul du bilan socio-économique et se décomposent comme suit, en 2020 :

- 20 600 véhicules.km évités par jour,
- 700 km parcourus par les navettes maritimes par jour.

Les facteurs d'émissions correspondants sont les suivants :

- 0,323 kg.eq.CO₂ / véhicule.kilomètre (VP essence),
- 0,308 kg.eq.CO₂ / véhicule.kilomètre (VP diesel).

La répartition du parc automobile prise en compte par carburant correspond à 58% de véhicules essence, 42% de véhicules diesel.

Bilan Carbone Phase Exploitation (en t.eq.CO ₂)	Année 2030	Gain au bout de 30 ans
Émissions économisées VP (en t.eq.CO ₂)	2 080	64 000
Émissions supplémentaires bateau (en t.eq.CO ₂)	-230	-7 200
TOTAL émissions évitées (en t.eq.CO ₂)	1 850	56 800

Le bilan est donc positif en phase exploitation. Les kilomètres économisés permettent ainsi d'éviter des émissions de GES (moins de consommation de carburant).

Consommation énergétique

La consommation d'énergie dans le secteur des transports a fortement augmenté au cours des trente dernières années. La consommation d'énergie dans le secteur des transports représente le tiers de la consommation énergétique finale de la France (32% en 2009) et les deux tiers de la consommation de produits pétroliers. Elle a augmenté régulièrement depuis le 1er choc pétrolier et semble se stabiliser depuis 2003.

Selon les données INSEE (2012), en 2011, 83 % du transport intérieur de voyageurs en France était effectué en voiture ; cette proportion tend à diminuer depuis 1995, parallèlement à l'augmentation des transports en commun.

Les produits pétroliers représentent 98% de la consommation énergétique dans le secteur des transports en France. À l'exception du transport ferroviaire et de certains transports urbains (tramways, trolleybus) tous les autres modes de transport, et en premier lieu les automobiles, recourent aux hydrocarbures.

Les biocarburants se développent, mais leur part relative dans la consommation totale de carburants n'atteignait que 2% en 2006. La directive 2009/28/CE sur les énergies renouvelables impose à la France un objectif de 23 % d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie à l'horizon 2020. La trajectoire prévue par la France pour atteindre cet objectif est présentée dans le plan national d'action (PNA) en faveur des énergies renouvelables. En 2011, la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie pour le secteur transport, atteint 6.7 % pour 6.9 % prévue par la trajectoire (cf. Chiffres clés des énergies renouvelables édité en juin 2013).

Deux évolutions structurelles profondes semblent se dessiner depuis quelques années :

- la croissance de la consommation totale d'énergie en France est environ deux fois plus faible que celle du PIB (Produit Intérieur Brut). Ce découplage résulte à la fois de la part croissante des services, moins consommateurs d'énergie, dans l'activité économique, et des efforts en matière d'économies d'énergie. Dans le cas des transports, on observe la même évolution ;
- alors que le PIB a augmenté en moyenne de 3,7% par an en valeur entre 2000 et 2008, la consommation énergétique des transports terrestres a stagné, voire a légèrement décliné. La demande de transport intérieur de voyageurs n'a pas progressé entre 2002 et 2008, alors que la demande de transport de marchandises ne cesse d'augmenter depuis près de 20 ans.

Compte-tenu de ses caractéristiques actuelles, la consommation d'énergie dans le secteur des transports en France se traduit par :

- des émissions importantes de gaz à effet de serre qui contribuent au réchauffement climatique ;
- des importations d'hydrocarbures (pétrole et gaz naturel) et, dans une moindre mesure, de charbon qui pèsent sur la balance commerciale.

Le bilan énergétique d'un projet de transport consiste ainsi à réaliser une estimation des consommations d'énergies induites du fait des déplacements que le projet entraîne ou permet d'éviter, entre une situation dans laquelle le projet est réalisé et celle où il ne l'est pas (bilans différentiels énergétiques).

Impact environnemental (suite)

Consommation énergétique (suite)

Méthode d'évaluation Ce bilan repose notamment sur les résultats des prévisions de présentées détaillées précédemment.

Consommation énergétique unitaire

Les consommations énergétiques unitaires quantifient l'efficacité énergétique des différents modes de transport, c'est-à-dire la quantité d'énergie nécessaire pour déplacer, sur une distance donnée un voyageur ou une tonne de marchandises selon le mode de transport utilisé. Elles sont exprimées :

- en grammes équivalent pétrole/tonne.kilomètre dans le cas du fret,
- en grammes équivalent pétrole/voyageur.kilomètre dans le cas des voyageurs.

Cette unité de référence permet de comparer différents modes de transport par voyageur transporté sur une même distance.

L'efficacité énergétique globale des modes de transport en zone régionale est issue du rapport réalisé pour le compte de l'ADEME par Deloitte « Efficacité énergétique et environnementale des modes de transport » de janvier 2008.

Le graphique ci-dessous nous donne la comparaison des consommations moyennes en énergie du mode de transport de voyageur en zone régionale, exprimée en gramme d'équivalent pétrole consommé pour un voyageur transporté sur un kilomètre.

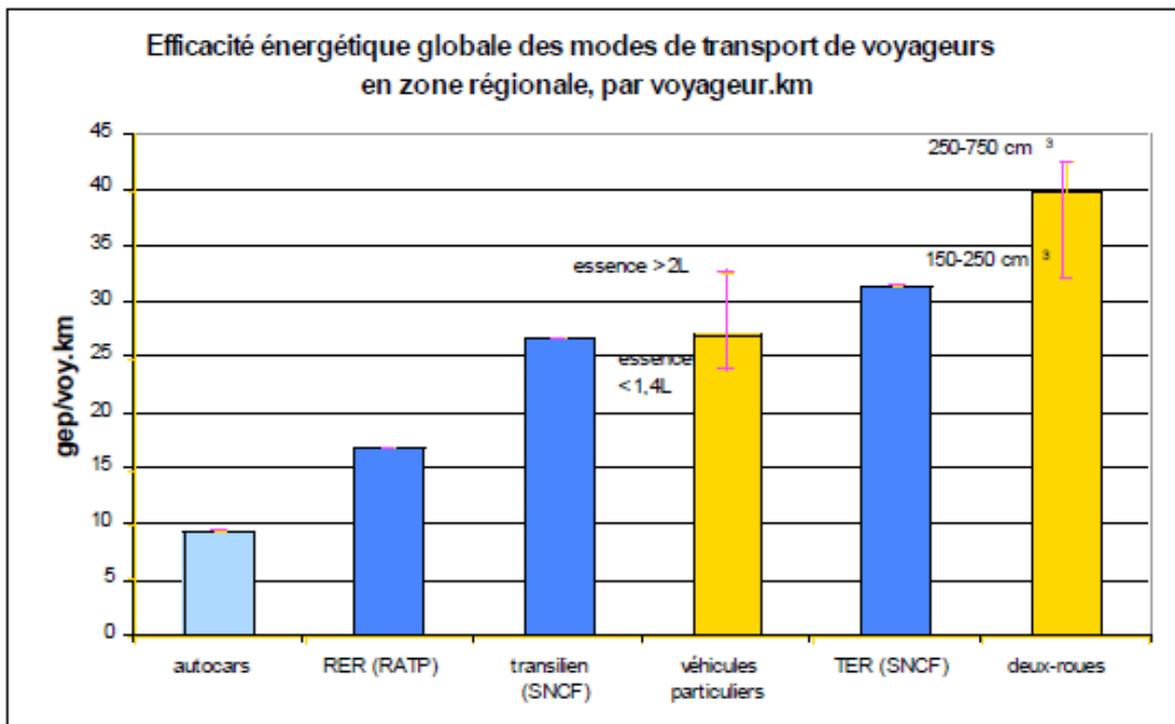


Figure 70 : efficacité énergétique globale des modes de transport à l'échelle régionale

Source : Efficacité énergétique et environnementale des modes de transport, ADEME, janvier 2008

Impact environnemental (suite)

Consommation énergétique (suite)

Calculs et résultats Selon les graphiques ci-dessus issues de l'étude de l'ADEME, un véhicule particulier a une efficacité énergétique moyenne de 28 gep/t.km, c'est-à-dire que le transport routier consomme 28 grammes d'équivalent pétrole pour transporter un passager sur 1 km.

Un complément ultérieur à l'étude de l'ADEME a déterminé les efficacités énergétiques par type de navires. Nous retenons une efficacité énergétique de 20 gep/voy.km.

Les données d'entrées sont issues du calcul du bilan socio-économique et se décomposent comme suit, en 2020 :

- 20 600 véhicules.km évités par jour,
- 700 km parcourus par les navettes maritimes par jour.

Efficacité énergétique (en tonnes.ep)	Année 2030	Gain au bout de 30 ans
Efficacité énergétique VP (en tonnes.ep)	220	6 900
Efficacité énergétique bateau (en tonnes.ep)	-70	-2 200
TOTAL (en tonnes.ep)	150	4 700

Synthèse

- En phase travaux, des impacts négatifs temporaires et permanent liés principalement à l'aménagement des zones d'escale :
 - Pas de sites d'escale « péri-urbains » (hors agglomération centrale) préférentiel à ce stade
 - Site de Jarry Sud préférentiel par rapport à Jarry-Houëlbourg
- En phase exploitation, des impacts négatifs liés à la navigation compensés par des impacts positifs liés au report modal :
 - Pas de différence significative entre les itinéraires à ce stade
 - Un bénéfice environnemental plus important pour les itinéraires Port-Louis – Bergevin, Gosier – Jarry, Sainte-Anne – Darse/Jarry.
- Faible impact sur l'environnement urbain et sonore, et peut contribuer à la revalorisation des berges en milieu urbain

Synthèse des résultats

Le potentiel (voyageurs réguliers et touristiques) et les opportunités sont plus importants sur la Grande –Terre, notamment sur l’axe de la Riviera. À Port-Louis, les potentiels sont plus faibles mais les installations sont existantes (pas de coûts supplémentaires d’aménagement).

Les navettes maritimes présentent l’avantage d’avoir des investissements relativement faibles, avec des mutualisations possibles qui permettraient de couvrir une partie des coûts d’exploitation (tourisme....).

Les coûts collectifs nécessaires (investissement et fonctionnement) et le taux de R/D ne sont pas rédhibitoires au regard de ce qui est fait sur d’autres territoires mais le service de transport maritime offert aux usagers est sans commune mesure avec un service de transport terrestre qui est plus efficace (réseau TC, ligne TCSP). Même si une liaison est jugée intéressante pour la collectivité, les collectivités territoriales devront y consacrer un budget non négligeable afin de compenser le décalage Recettes / charges.

L’impact sur la congestion routière est minime, le report modal vers le maritime étant faible. Le service maritime de l’axe de la Riviera, axe présentant les plus forts enjeux, concerne 500 personnes (soit 1000 personnes aller-retour) à comparer aux 30 000 véhicules par jour sur la RN4 (Gosier/Sainte-Anne).

Axe déplacement	Avantages	Inconvénients
Goyave, Petit Bourg	<ul style="list-style-type: none"> ■ Des temps de parcours comparables depuis le centre de Petit – Bourg ■ Orientation des déplacements vers l’agglomération centrale 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ports situés au centre bourg et accès difficile ■ des communes avec un étalement urbain très important ■ Déplacements orientés vers Jarry / B Mahault ■ Potentiel faible dû au rapport temps de parcours route / mer ■ Une congestion routière plus limitée pour les accès à Jarry
Sainte-Rose	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une circulation compliquée aujourd’hui, ■ Orientation des déplacements vers l’agglomération centrale ■ Potentiel touristique 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Projets routiers (Boucan, Wonche-Beausoleil) qui amélioreront les performances routières ■ Itinéraire maritime non direct (recommandation dans le GCSM) ■ Vitesse limitée sur la Rivière Salée
Sainte-Anne, Gosier	<ul style="list-style-type: none"> ■ Densité urbaine importante : potentiel ■ Axe de déplacement fortement contraint ■ Nombreux déplacements vers Pointe à Pitre ■ Externalités environnementales positives ■ Taux R/D de près de 90% : le potentiel le + fort ■ Potentiel touristique 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Risque inconfort en fin de journée (houle, alizés) ■ Projets TCSP sur RN4 à moyen terme ■ Travaux nécessaires à Sainte-Anne et Gosier
Port Louis	<ul style="list-style-type: none"> ■ Temps de parcours vers Jarry et Bergevin ■ Pas d’investissement portuaire sur Port-Louis ■ Externalités environnementales positives 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Potentiel moins important : nombre d’habitants et orientation de leurs déplacements, pas forcément vers le centre de l’agglomération centrale ■ Vitesse limitée sur la Rivière Salée

L'analyse des impacts environnementaux

Hypothèses de projet

Itinéraires

Cinq itinéraires sont envisagés :

- RN 1 : Agglomération centrale – Petit Bourg - Goyave
- RN 2 : Agglomération centrale –Sainte – Rose
- RN 5/6 : Agglo centrale – Port Louis
- RN 4 : Agglomération centrale – Gosier – Sainte Anne
- Circuit fermé agglomération centre : Jarry – Bergevin - Darse

Fréquence proposée :

- 1 aller le matin
- 2 allers-retours en heures creuses
- 1 retour le soir

Fréquence proposée :

- 16 rotations/jour

Navires de projet

Deux grands types de navires sont envisagés, dont les contraintes sont les suivantes :

- Liaison Sainte-Anne / Le Gosier :

Largeur	Tirant Air	Tirant Eau	Remarque
Pas de contrainte	Pas de contrainte	Faible pour rentrer au port 0.50m < TE < 0.70m Important pour naviguer au large 1.10m < TE << 1.30m	Calcul du tirant d'eau à optimiser sur la base d'une bathymétrie fine dans les ports et sur la traversée

- Liaisons Sainte-Rose / Port-Louis / Goyave / Petit-Bourg :

Largeur	Tirant Air	Tirant Eau	Remarque
Pour passer entre les piles du pont de la gabarre 3 m < L < 6 m	<3m ou mat rétractable	Faible pour rentrer au port 0.50m < TE < 0.70m	Rapide pour compenser la distance par la route

Aménagements portuaires

Le tableau suivant présente la synthèse des aménagements portuaires et terrestres envisagés.

Les aménagements portuaires consisteraient principalement en :

- Des pontons fixes ou flottants (site de la darse de Pointe-à-Pitre)
- Des parkings
- Des accès routiers

Deux sites ne nécessiteraient pas d'équipements portuaires supplémentaires aux équipements existants ou prévus : Port-Louis et Bergevin. Au contraire, le site de Jarry-Houëlbourg nécessiterait la réalisation de l'ensemble des installations portuaires (site actuellement vierge).

Sauf pour le site de Jarry-Houëlbourg, aucun dragage n'est envisagé.

Hypothèses de projet (suite)

Aménagements portuaires (suite)

Synthèse des investissements portuaires et terrestres envisagés :

En K€2014	Hypothèse basse	Hypothèse Haute	Parking	Remarques Infra. Portuaire
Sainte-Rose	180	270	9	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie)
Port-Louis			18	
Petit-Bourg	180	270	30	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie)
Goyave	144	216	9	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie)
Gosier	180	270	60	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie)
Sainte-Anne	180	270	0	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie.)
Darse de PAP	60	90	0	Ponton flottant à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (séparer les flux de personnes sur le terreplein de la darse de PAP)
Bergevin	0	0	0	
Jarry Houelbourg	160	250	400 (y compris accès terrestre)	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie, viabilisation de la zone, dragage et remblaiement)
Jarry Sud	160	250	100 (y compris accès terrestre)	Ponton fixe à réaliser pour sécuriser l'accès à bord des passagers (y.c. services dédiés tels que zone d'attente, billetterie, viabilisation de la zone)

En phase travaux, des impacts liés principalement à l'aménagement des zones d'escale

Typologie des impacts

Impacts sur les milieux naturels

- Destruction de milieux naturels terrestres et maritimes liés à l'emprise des ouvrages à créer :
 - Ouvrages maritimes (appontements, quais, dragages, balisage, ...)
 - Ouvrages terrestres (parkings de délestage, accès, aménagements urbains, ...)
- Détérioration de milieux naturels liés à la dégradation de la qualité de l'eau pendant les travaux (remise en suspension de sédiment, pollution accidentelle liée au chantier, ...)
- Dérangement ou perturbation de la faune

Impacts sur la qualité des milieux

- Remise en suspension des sédiments (dragage, ouvrages maritimes)
- Nuisances sonores (terrestre et marines)

Impacts sur les activités

- Perturbation de la circulation routière et/ou maritime
- Impact positif sur les activités économiques

En phase travaux, des impacts liés principalement à l'aménagement des zones d'escale (suite)

Analyse qualitative des impacts en phase travaux du projet

Pour les sites d'escalas « péri-urbains » (hors agglomération centrale), les aménagements envisagés consistent principalement en l'aménagement de pontons et de parkings. Leur impact sur les milieux naturels est estimé comme étant modéré, en fonction de la sensibilité environnementale et de l'importance de la surface des emprises terrestres et maritimes de ces aménagements.

A ce stade de définition du projet et d'étude des aspects environnementaux, **il ne se dégage pas de site « péri-urbain » préférentiel sur chaque façade du point de vue environnemental.**

Site	Enjeux environnementaux	Aménagements prévus	Impact
Sainte Rose	Faibles	Modérés	Modéré
Port-Louis	Moyens	Faibles	Modéré
Petit-Bourg	Faible	Modérés	Modéré
Goyave	Faible	Modérés	Modéré
Gosier	Faible	Modérés	Modéré
Sainte-Anne	Faible	Modérés	Modéré

Au niveau de l'agglomération centrale, l'aménagement du site portuaire est susceptible d'avoir davantage d'impacts sur les milieux naturels, en fonction du site qui sera retenu. Le site de Jarry-Houëlbourg est celui présentant le plus de contraintes environnementales pour le projet (terrain du Conservatoire du littoral).

Site	Enjeux environnementaux	Aménagements prévus	Impact
Jarry Sud	Faible	Modérés	Modéré
Jarry Houëlbourg	Fort	Importants	Fort
Bergevin	Faible	Nuls	Nul
Darse	Faible	Faible	Faible

A ce stade de définition du projet et d'étude des aspects environnementaux, **les sites préférentiels dans l'agglomération centrale du point de vue environnemental sont les sites de Bergevin à Pointe-à-Pitre et Jarry-Sud pour la zone industrielle de Baie-Mahault.**

En phase exploitation, des impacts liés à la navigation

Typologie des impacts

Impacts sur les milieux naturels

- Dérangement ou perturbation de la faune (mammifères marins, y compris au regard de certains projets comme la réintroduction du lamantin)
- Batillage (ensemble des vagues produites par le sillage des bateaux et qui déferlent contre les berges, entraînant une dégradation de celles-ci)

Impacts sur la qualité des milieux

- Rejets liquides (eaux grises, peintures anti-salissures des coques,...)
- Remise en suspension des sédiments meubles par les hélices dans les chenaux de navigation et d'approche
- Pollution atmosphérique (en fonction du mode de propulsion)
- Nuisances sonores

Impacts sur les activités

- Augmentation du trafic maritime et interactions avec les autres usages maritimes
- Impact positif sur les activités économiques (exploitation du service de navettes)

Impacts positifs liés au report modal

- Réduction du trafic routier
- Réduction des nuisances sonores, émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre (à proximité des voiries)

Analyse qualitative des impacts en phase travaux du projet

Les différents itinéraires présentent des impacts négatifs en phase exploitation liés à la circulation des navettes. L'importance de ces impacts négatifs est directement liée à :

- La vitesse de circulation des navettes,
- Leurs émissions sonores,
- La fréquence des navettes.

A ce stade de définition du projet, **il ne peut être déterminé de différences significatives entre les itinéraires concernant leurs impacts négatifs en phase exploitation.**

En phase exploitation, des impacts liés à la navigation (suite)

Analyse qualitative des impacts en phase travaux du projet (suite)

L'impact positif des navettes, lié au report modal, est proportionnel au nombre de voyageurs estimé sur chaque itinéraire (il s'agit du potentiel maximum par jour).

<i>Itinéraire :</i> <i>Départ</i>	<i>Potentiel max voyageurs/j/sens relatif</i>		
	<i>Arrivée Darse</i>	<i>Arrivée Jarry</i>	<i>Arrivée Bergevin</i>
Sainte Rose	10	10	50
Port-Louis	<10	20	200
Petit-Bourg	30	10	20
Goyave	40	10	40
Gosier	40	230	<10
Sainte-Anne	530	330	30

<i>Impact</i>
Positif fort
Positif moyen
Positif faible

A ce stade de définition du projet et d'étude des aspects environnementaux, **les itinéraires présentant le plus d'impact positifs en phase exploitation, liés au report modal, sont : Port-Louis – Bergevin, Gosier – Jarry et Sainte-Anne – Darse/Jarry.**

Les procédures réglementaires environnementales

La réalisation des équipements terrestres et maritimes est susceptible d'être concernée par les procédures réglementaires environnementales suivantes.

L'analyse réglementaire devra être confirmée et précisée ultérieurement en fonction des caractéristiques du projet.

Procédure « Loi sur l'Eau »

L'article **R214-1 du Code de l'Environnement** établit la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles **L. 214-1 à L. 214-6 du Code de l'Environnement**.

L'opération est susceptible d'être concernée par les rubriques suivantes :

Rubrique	Intitulé	Régime du projet
2. 1. 5. 0.	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).	<i>A déterminer en fonction des caractéristiques du projet (surface des parking, ...)</i>
4. 1. 2. 0.	Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ; 2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).	<i>A déterminer en fonction des caractéristiques du projet (montant des travaux maritimes)</i>
4. 1. 3. 0.	Dragage et / ou rejet y afférent en milieu marin : 1° Dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent (A) ; [...] I. Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m3 (A) ; II. Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 5 000 m3 (D) ; 3° Dont la teneur des sédiments extraits est inférieure ou égale au niveau de référence N1 pour l'ensemble des éléments qui y figurent : a) Et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 500 000 m3 (A) ; b) Et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m3 sur la façade Atlantique-Manche-mer du Nord et à 500 m3 ailleurs ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines, mais inférieur à 500 000 m3 (D).	→ A priori non concerné, SAUF pour le site de Jarry-Houëlbourg, où des opérations de dragage seraient nécessaires

Étude d'impact

La liste des projets soumis à étude d'impact et à étude d'impact « au cas par cas » est précisée dans le **décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011** portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, ainsi que dans l'annexe de l'**article R122-2** du Code de l'Environnement.

Le tableau suivant récapitule les rubriques par lesquelles le projet est concerné.

CATÉGORIES D'AMÉNAGEMENTS, d'ouvrages et de travaux	PROJETS soumis à étude d'impact	PROJETS soumis à la procédure de « cas par cas »	Régime du projet
10° Travaux, ouvrages et aménagements sur le domaine public maritime et sur les cours d'eau	d) Ports et installations portuaires, y compris ports de pêche.		<i>A priori concerné</i>
	e) Construction ou extension d'ouvrages et aménagements côtiers destinés à combattre l'érosion ou reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers anciens, et travaux maritimes susceptibles de modifier la côte par la construction, notamment de digues, môles, jetées et autres ouvrages de défense contre la mer, d'une emprise totale égale ou supérieure à 2 000 mètres carrés.	e) Construction ou extension d'ouvrages et aménagements côtiers destinés à combattre l'érosion ou reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers anciens, et travaux maritimes susceptibles de modifier la côte par la construction, notamment de digues, môles, jetées et autres ouvrages de défense contre la mer, d'une emprise totale inférieure à 2 000 mètres carrés.	<i>A déterminer en fonction des caractéristiques du projet</i>
	f) Récupération de terrains sur le domaine public maritime d'une emprise totale égale ou supérieure à 2 000 mètres carrés.	f) Récupération de terrains sur le domaine public maritime d'une emprise totale inférieure à 2 000 mètres carrés.	<i>A déterminer en fonction des caractéristiques du projet</i>
		g) Zone de mouillage et d'équipement légers	<i>A déterminer en fonction des caractéristiques du projet</i>
21° Extraction de minéraux ou sédiments par dragage marin ou retrait de matériaux lié au curage d'un cours d'eau.	a) Dragage et/ ou rejet y afférent en milieu marin soumis à autorisation au titre de l'article R. 214-1 du code de l'environnement.		→ A priori non concerné, SAUF pour le site de Jarry-Houëlbourg, où des opérations de dragage seraient nécessaires
51° Défrichements et premiers boisements soumis à autorisation.	a) Défrichements portant sur une superficie totale, même fragmentée, égale ou supérieure à 25 hectares.	a) Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 311-2 du code forestier et portant sur une superficie totale, même fragmentée, inférieure à 25 hectares.	<i>A déterminer en fonction des caractéristiques du projet</i>

Autorisation de défrichement

L'action volontaire de détruire l'état boisé d'un terrain est considérée comme un défrichement et est soumise à autorisation administrative préalable (articles L 341-1 et suivants du code forestier).

Le cas échéant, il est nécessaire de déposer un **dossier de demande d'autorisation de défrichement** (article L341-7 du code forestier et L425-6 du code de l'urbanisme) au Préfet qui prend sa décision sur avis de l'Office National des Forêts.

En fonction de la nature des emprises pour les aménagements terrestres, le projet pourra nécessiter une autorisation de défrichement.

Tous les ligneux y compris les broussailles, peuvent être considérés comme des bois. Une **visite préalable du site par l'ONF** peut être sollicitée afin de connaître si l'état de la parcelle est considéré comme « boisé ».

L'autorisation de défricher est **préalable à toute autre autorisation**. Notamment tout permis de construire doit être accompagné du récépissé de dépôt de la demande d'autorisation de défricher sauf exemptions, même en zone urbaine au POS ou au PLU. La validité du permis peut être remise en cause sans l'obtention de l'autorisation de défrichement ou d'un certificat de non-boisement.

Occupation du Domaine Public Maritime

Définitions⁶

On distingue le DPM naturel (art. L. 2111-4 du CGPPP) et le DPM artificiel.

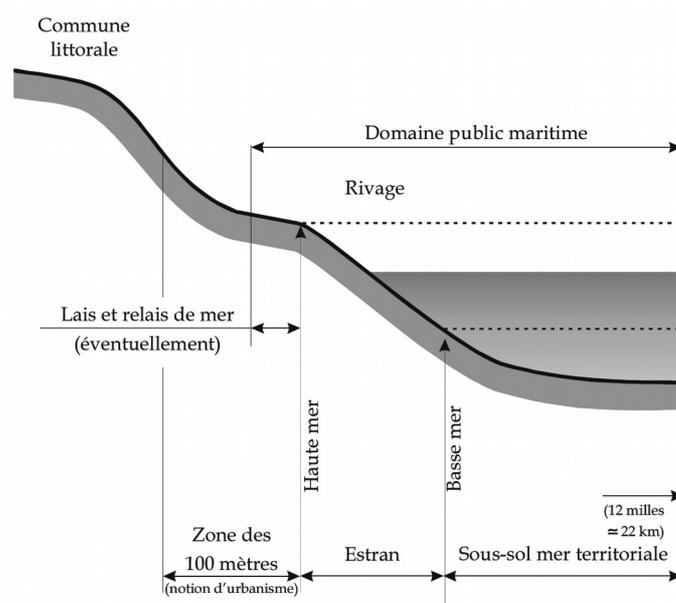
Le **DPM naturel** est constitué :

- du sol et du sous-sol de la mer, compris entre la limite haute du rivage, c'est-à-dire celles des plus hautes mers en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles, et la limite, côté large, de la mer territoriale ;
- des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer ;
- des lais (parcelles dont la mer s'est définitivement retirée) et relais (dépôts alluvionnaires) de la mer ;
- des parties non aliénées de la zone dite de cinquante pas géométriques dans les départements d'outre-mer, depuis la loi du 3 janvier 1986, dite « loi littoral ».

6 Source : Circulaire 20 janvier 2012 relative à la gestion durable et intégrée du domaine public maritime naturel

Occupation du Domaine Public Maritime (suite)

Définitions (suite)



Le **DPM artificiel** est composé des équipements et installations portuaires, ainsi que des ouvrages et installations relatifs à la sécurité et la facilité de la navigation maritime.

Dans le cas où les aménagements à créer seraient situés dans le DPM naturel

Le Code général de la propriété des personnes publiques prévoit plusieurs modes de gestion du DPM naturel susceptibles de s'appliquer :

■ Transfert de gestion (art. L. 2123-3 à L. 2123-6 et R. 2123-9 du CGPPP)

Le transfert d'affectation, régi par les articles L. 2123-3 à L. 2123-6 et R. 2123-9 du CGPPP ne constitue pas à proprement parler une modalité de gestion du DPM, puisqu'il est alors géré comme le domaine public d'une autre collectivité ou d'un autre ministère affectataire. Il est employé pour les terrains du domaine public maritime naturel devant faire l'objet de travaux destinés à leur enlever ce caractère de domanialité naturelle et à leur conférer un caractère de domanialité publique artificielle (voirie, espaces publics...), et a donc généralement perdu son caractère « maritime » à l'occasion d'un tel transfert.

■ Concession d'utilisation du DPM en dehors des ports (art. L. 2124-3 et R. 2124-1 à 2124-12 du CGPPP)

Ce titre concerne les installations ou travaux affectés à l'usage du public, à un service public ou une opération d'intérêt général (au sens d'intérêt collectif).

L'article R2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques stipule que : « Pour l'application des dispositions de l'article L. 2124-3, les dépendances du domaine public maritime situées hors des limites administratives des ports peuvent faire l'objet de concessions d'utilisation en vue de leur affectation à l'usage du public, à un service public ou à une opération d'intérêt général. Les biens ainsi concédés ne sont pas soustraits au domaine public. Ces concessions sont conclues pour une durée qui ne peut excéder trente ans. Les dispositions de la présente sous-section ne s'appliquent ni aux concessions de plage, ni aux autorisations d'exploitation de cultures marines, ni aux ouvrages et installations soumis à l'octroi d'un titre minier. »

Enquête publique

Le projet est susceptible d'être soumis à enquête publique au titre des motifs suivants :

- *Si le projet est soumis à autorisation « loi sur l'eau »* : Enquête publique au titre des **articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement** ;
- *Si le projet est soumis à étude d'impact* : Enquête publique au titre des articles L.123-1 à 16 du Code de l'Environnement (ex loi du 12/07/1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques, dite "loi Bouchardeau"), car le projet entre dans le champ d'application des articles R.123-1 à 9 du Code de l'Environnement (ex décret n°85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi n°83-6 30 du 12 juillet 1983).

Analyse de la compatibilité avec les servitudes d'utilité publique

Réglementation

La réglementation des canalisations de transport de gaz combustibles, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques prévoit l'instauration de Servitudes d'Utilité Publique (SUP) liées aux risques accidentels autour des canalisations de transport.

Ces servitudes sont instituées par arrêté préfectoral. Elles induisent des contraintes d'urbanisme et doivent être prises en compte dans les documents d'urbanisme.

Les contraintes constructives pour les Etablissements Recevant du Public (ERP) et Immeuble de Grande Hauteur (IGH) sont de deux sortes :

- **SUP-majorante** : dans une bande large (SUP n°1) centrée sur le tracé de la canalisation, les constructions et extensions d'ERP de plus de 100 personnes et d'IGH seront soumises à la réalisation d'une « **analyse de compatibilité** » établie par l'aménageur concerné et le permis de construire correspondant ne pourra être instruit que si cette analyse a recueilli un avis favorable du transporteur, ou à défaut du préfet.
- **SUP-réduite** : dans deux bandes étroites (SUP n°2 applicable aux ERP de plus de 300 personnes et aux IGH, SUP n°3 applicable aux ERP de plus de 100 personnes) également centrées sur le tracé de la canalisation, les constructions d'ERP et IGH visés par ces SUP seront **strictement interdites**.

Les bandes de servitudes sont issues des études de dangers des canalisations de transport.

La délivrance du permis de construire d'un projet de construction ou extension d'un établissement recevant du public de plus de 100 personnes situé à proximité d'une canalisation de transport de gaz, d'hydrocarbure et de produit chimique est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité (art. R.555-30 du code de l'environnement ; art. R431-16.j du code de l'urbanisme).

Analyse de la compatibilité avec les servitudes d'utilité publique (suite)

Application au projet

La création d'une gare maritime rentre dans le cadre de la création d'un ERP (a priori ERP de catégorie 5 de type GA (gare accessible au public accueillant moins de 200 personnes)).

Une canalisation d'hydrocarbure exploitée par la SARA traverse la zone de Jarry pour relier la zone de stockage de la SARA au dépôt de l'aéroport⁷.

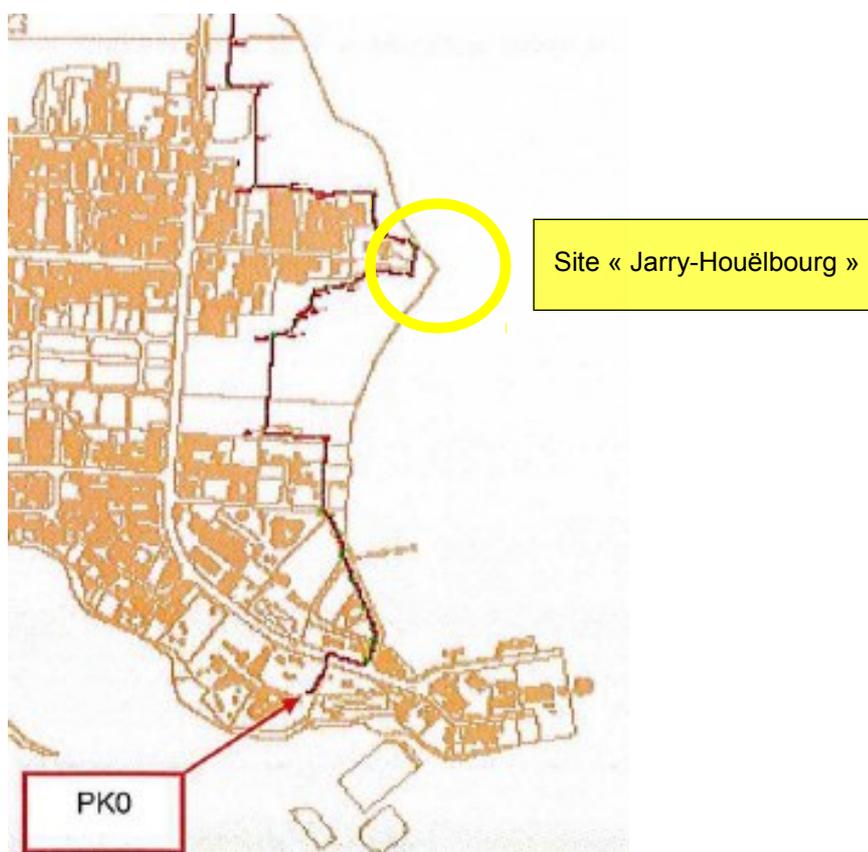


Figure 71 : Schéma de repérage de la canalisation de la SARA au niveau de Jarry (source : DEAL Guadeloupe, 2014)

Les servitudes d'utilité publique associées à cette canalisation seront instituées courant 2016 par arrêté préfectoral. A ce jour (juin 2015), le PLU de la Ville de Baie-Mahault approuvé le 06/11/2012 ne prévoit pas de dispositions particulières vis-à-vis de cette canalisation.

Les périmètres à l'intérieur desquels des dispositions en matière de maîtrise de l'urbanisation sont en cours de définition sont, conformément à l'article R. 55530 b) du code de l'environnement sont :

⁷ Canalisation de transport d'hydrocarbures liquides (kérosène), de diamètre nominal DN 200 mm et de pression maximale en service 50 bar exploitée par SARA, reliant le dépôt pétrolier au stockage du Raizet.

Analyse de la compatibilité avec les servitudes d'utilité publique (suite)

Application au projet (suite)

Zones de servitude	A	B	C
Définition générale	Zone d'effets létaux (PEL) en cas de phénomène dangereux de référence majorant	Zone d'effets létaux (PEL) en cas de phénomène de référence réduit	Zone d'effets létaux significatifs (ELS) en cas de phénomène de référence réduit
Phénomène	3.3 : Feu de nappe suite à rupture totale	3.1 : Feu de nappe suite à petite brèche (< 12 mm)	3.1 : Feu de nappe suite à petite brèche (< 12 mm)
Distance	100 m	15 m	10 m

Les zones ainsi définies sont les demi-largeurs de la bande de servitude et s'entendent de part et d'autre de la canalisation. Les SUP effectives seront susceptibles de varier par rapport à ces valeurs.

Le site de « Jarry-Houëlbourg » est susceptible d'être concerné, à termes, par les servitudes d'utilité publique liées à la canalisation de transport d'hydrocarbures de la SARA.

En fonction de la capacité d'accueil du public (± 100 personnes), le projet de mise en place d'une gare maritime pour les navettes sur le site de Jarry-Houëlbourg à Morne à Savon est susceptible d'être concerné par la procédure d'analyse de compatibilité avec la canalisation d'hydrocarbures de la SARA.

Le cas échéant, afin d'étudier cette compatibilité, le maître d'ouvrage devra formuler une demande des éléments utiles de l'étude de danger de la canalisation auprès des services de l'État (formulaire CERFA n°15016*01).

Le schéma d'actions

Introduction

Il s'agit ici de lister les principales actions à engager si une collectivité, décide de mettre en place un service de navettes maritime, à la vue des principaux enseignements des prérequis à la réalisation d'un tel projet.

Il s'agira de définir de manière plus précise le projet, c'est à dire préciser les besoins de déplacement auxquels répondre et le niveau de service associé, la localisation des stations d'embarquement, les types de navire à utiliser et leurs capacités, ainsi que le mode de gestion et d'organisation du réseau de navettes.

Pour mener à bien un tel projet, il conviendra de :

- Définir l'organisation du projet,
- Mettre en œuvre les procédures techniques d'autorisation et de certification,
- Mettre en œuvre les procédures environnementales.

Une démarche de ce type suppose, la mise en place d'un « **groupe projet** » associant différents partenaires, le processus étant un peu plus « simple » si une seule AOT / PTU est concernée.

L'organisation du projet

La définition d'un schéma de services

La définition d'un schéma de services consiste à fixer le nombre d'allers et retours effectué par jour ainsi que le nombre de navettes à utiliser.

Ce travail nécessite de disposer d'une bonne estimation de la fréquentation attendue et du type de besoin à satisfaire (domicile-travail, loisir, achats, etc.)

Il conviendra donc au préalable de valider le jeu des hypothèses du document présent et éventuellement de procéder à une mise à jour des estimations de trafic si besoin.

De nouvelles estimations de trafic pourraient conduire à revoir également les coûts de fonctionnement envisagé dans le présent document.

Quant aux hypothèses, celles-ci pourraient être amenées à prendre en compte par exemple, les effets :

- du projet de TCSP-Tram Excellence sur l'évolution des trafics,
- des aménagements portuaires de Baie-Mahault sur les temps de trajet,
- etc.

La définition des investissements à réaliser

■ Les stations d'embarquement :

Certains sites présentent des difficultés quant à la localisation des stations. C'est notamment le cas à Jarry. Un travail de recherche de site en partenariat avec le port sera à mener. Dans le même temps il conviendra de négocier le niveau des redevances associées.

Cette même démarche de recherche des sites et de demande d'autorisation sera à conduire avec les autres gestionnaires des ports, Département de la Guadeloupe ou Communes.

■ Le type de bateau à mettre en service :

En fonction des niveaux de fréquentation, des conditions de navigation de la liaison envisagée on précisera alors le type de bateau nécessaire, ainsi que le niveau de son armement de sécurité, celui de la qualification de l'équipage.

On pourra alors disposer de coûts d'exploitation plus précis.

L'idéal serait d'associer dès l'amont de la démarche un armateur/professionnel du domaine maritime. Toutefois, cela pourrait poser quelques difficultés dans le cas d'un appel à concurrence de la cadre de la mise en œuvre d'une DSP par exemple, pour l'organisation du service de navette.

■ Prise en compte de l'accessibilité PMR

Pour mémoire, en application de la législation en vigueur, il conviendra de prendre en compte les questions de l'accessibilité des stations et des navires.

L'organisation du projet (suite)

La gouvernance du projet et son financement

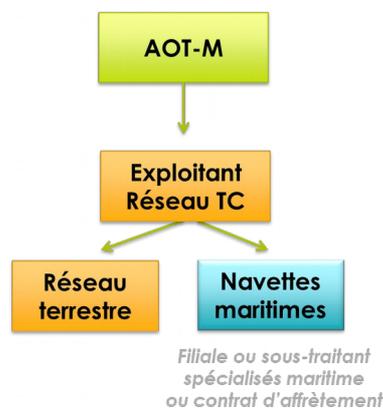
■ La gouvernance du projet :

- Dans le cas d'un seul PTU, une seule AOT est concernée. Dans ce cas, la démarche est « simple », ce qui serait par exemple le cas de la liaison Pointe-à-Pitre / Sainte-Anne, dans le cadre d'une adhésion de la CA Riviera du Levant au SMT.
- Dans le cas de plusieurs PTU concernés, plusieurs partenaires seront à associés, avec l'objectif minimum d'un conventionnement entre AOT ce qui suppose la mise en place d'un groupe de travail commun.

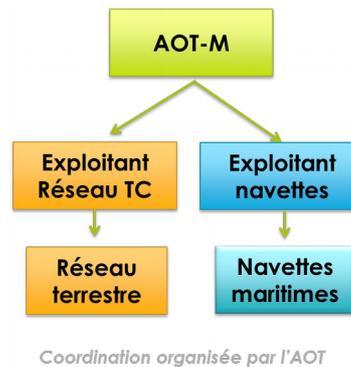
■ Définition de l'organisation opérationnelle :

On pourra choisir entre deux types d'organisation

- Gestion de la ligne de navette maritime par l'exploitant du réseau de TC terrestre :



- Une gestion distincte entre les deux réseaux, TC terrestre et maritime :



Il conviendra également de choisir entre une billetterie et un système de tarification unifiés avec celui du réseau urbain terrestre ou au contraire distinct

Ce point étant à traiter quel que soit l'organisation opérationnelle choisie.

L'organisation du projet (suite)

La gouvernance du projet et son financement (suite)

■ Le financement du projet :

Selon les différents dispositifs de financement complémentaire envisagés, il conviendra de constituer les dossiers adhoc :

- État / appel à projet Grenelle (station),
- ADEME (motorisation économe),
- Etc.

Les procédures techniques, autorisation & certification

Les embarcadères et pontons

- Une **Autorisation d'occupation temporaire** (AOT) est à obtenir auprès du gestionnaire du port,
- Leur conception et leur réalisation doit être approuvée par un organisme de classification,
- Pour les pontons flottants, une autorisation préfectorale nécessaire et des inspections régulières sont à prévoir,

Note : pour l'accueil des passagers dans les ports de pêche ou de plaisance, il n'y aura pas de modification du SAR/SMVM à envisager. En effet ce document tout comme les cartes et les fiches actions associées prévoient l'accueil de navettes maritimes (exemple : St-Anne / fiche n°68 – Sainte-Rose / fiche n°69, etc.).

Les navires à passagers

Certaines de ces procédures seront à engager dès le lancement du projet, notamment pour la conception navire à mettre en service :

- Approbation des plans du navire par le Centre Sécurité des Navires (Direction de la Mer)
- Demande du certificat de Franc-Bord délivrée par organisme de classification et approuvée par la Direction de la Mer (DM)
- Acte de francisation, immatriculation, équipage : Affaires maritimes/ Direction de la Mer
- Test de navigation suivi par organisme de classification et CSN/ Direction de la Mer
- Permis de navigation délivrés par la Direction de la Mer
- Autorisation d'exploitation de la ligne délivrée par le Préfet

Les procédures environnementales

Les principes généraux de la gestion du DPM

En fonction des équipements et aménagements prévus, la mise en place de navettes maritimes est susceptible d'être concernée par plusieurs procédures réglementaires, notamment :

- Procédure « loi sur l'eau »
- Étude d'impact
- Demande d'autorisation d'occupation du Domaine Public Maritime
- Dossier d'Enquête publique
- Etc.

Celles-ci demanderont la constitution d'équipes à même d'élaborer ces documents.