



Rapport de diagnostic

Décembre 2010

ETUDE D'OPTIMISATION LOGISTIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN GUADELOUPE



1 SOMMAIRE

2	<u>TABLE DES ILLUSTRATIONS</u>	<u>5</u>
3	<u>INTRODUCTION ET PERIMETRE DE L'ETUDE ACTUELLE</u>	<u>7</u>
4	<u>GRANDS INDICATEURS SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS</u>	<u>9</u>
5	<u>CONTEXTE ET SYNTHESE DES ENQUETES</u>	<u>13</u>
6	<u>ANALYSE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES</u>	<u>15</u>
6.1	CONTENEURS	15
6.1.1	LES TYPES DE FLUX ET LES VOLUMES	15
6.1.2	LES ITINERAIRES ET LES ETAPES DE LA CHAINE	18
6.1.3	LA FLOTTE UTILISEE	19
6.1.4	L'ORGANISATION DE LA FILIERE	20
6.1.5	POINT SUR LES SOURCES	21
6.2	DECHETS	22
6.2.1	LES TYPES DE FLUX ET LES VOLUMES	22
6.2.2	LES ITINERAIRES ET LES ETAPES DE LA CHAINE	26
6.2.3	LA FLOTTE UTILISEE	28
6.2.4	L'ORGANISATION DE LA FILIERE	28
6.2.5	LES PRINCIPAUX ENJEUX	29
6.2.6	POINT SUR LES SOURCES	30
6.3	FILIERE CANNE	31
6.3.1	LES TYPES DE FLUX ET LES VOLUMES	31
6.3.2	LES ITINERAIRES ET LES ETAPES DE LA CHAINE	40
6.3.3	LA FLOTTE UTILISEE	47
6.3.4	TYPOLOGIE DES VEHICULES DE TRANSPORT DE CANNES A SUCRE :	52
6.3.5	L'ORGANISATION DE LA FILIERE	54
6.3.6	POINT SUR LES SOURCES	55
6.4	BTP (GRANULATS, BETON PRET A L'EMPLOI, PARPAINGS, ENROBES)	56
6.4.1	GRANULATS : LES TYPES DE FLUX ET LES VOLUMES	57
6.4.2	GRANULATS : LES ITINERAIRES ET LES ETAPES DE LA CHAINE	58
6.4.3	GRANULATS : LA FLOTTE UTILISEE	64
6.4.4	GRANULATS : L'ORGANISATION DE LA FILIERE	64
6.4.5	FOCUS SUR LA FILIERE BETON PRET A L'EMPLOI - BPE (CAMIONS TOUPIE-BETON)	66
6.4.6	FOCUS SUR LA FILIERE PARPAINGS	67
6.4.7	FOCUS SUR LA FILIERE ENROBES	68
6.4.8	POINT SUR LES SOURCES	69
6.5	CITERNES	70
6.5.1	LES TYPES DE FLUX ET LES VOLUMES	71

6.5.2	LES ITINERAIRES ET LES ETAPES DE LA CHAINE	72
6.5.3	LA FLOTTE UTILISEE	74
6.5.4	L'ORGANISATION DE LA FILIERE	75
6.5.5	LES PERSPECTIVES EN TERME DE FLUX	76
6.5.6	POINT SUR LES SOURCES	76
6.6	GRANDE DISTRIBUTION	77
6.6.1	LES TYPES DE FLUX ET LES VOLUMES	78
6.6.2	LES ITINERAIRES ET LES ETAPES DE LA CHAINE	80
6.6.3	LA FLOTTE UTILISEE	83
6.6.4	L'ORGANISATION DE LA FILIERE	83
6.6.5	MARIE GALANTE	85
6.6.6	PERSPECTIVES SUR LES FLUX	88
6.6.7	POINT SUR LES SOURCES	88
7	DEFISCALISATION	89
7.1	DISPOSITIONS GENERALES	89
7.2	- LA DEFISCALISATION DANS LES SOCIETES A L'IS/IR : LES NOUVELLES MESURES LODEOM	92
7.2.1	AMENAGEMENTS DE LODEOM A LA REDUCTION GIRARDIN INDUSTRIEL:	92
7.2.2	LA DEFISCALISATION DANS LES SOCIETES A L'IS/IR : LES NOUVELLES MESURES	92
7.3	LA DEFISCALISATION DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES	93
7.3.1	L'AGREMENT FISCAL DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS APRES MODIFICATION 2009	93
7.3.2	EFFET DE LA DEFISCALISATION DANS LE SECTEUR	93
8	CONCLUSION	96
8.1	LA REGULATION DU MARCHE (GRANULATS ET CANNE),	99
8.2	LES SITES DE CONSOLIDATION POUR LA FILIERE CANNE:	99
8.3	LES ALTERNATIVES MARITIMES (GRANULATS ET DECHETS)	99
9	APPORT DES ETUDES PRECEDENTES	100
9.1	PDEDMA	100
9.2	ETAT DES LIEUX DE LA PRODUCTION ET DES MODES DE GESTION DES DECHETS DANGEREUX	101
9.3	ETUDE CNR REFERENTIEL DES COUTS DU TRANSPORT ROUTIER	102
9.4	REALISATION DE L'ENQUETE MARCHANDISE DE L'AGGLOMERATION POINTOISE	103
9.5	ETUDE GRANULATS	106
9.6	ETUDE	112
9.7	ETUDE GRANDE DISTRIBUTION	115
9.8	ETUDE GRANDE DISTRIBUTION	118

2 TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1: répartition des transporteurs inscrits au fichier selon le nombre de licences détenues, <i>source DDE 97.</i>	9
Figure 2: répartition de la flotte de véhicules utilitaires selon la classe de PTAC et la charge utile, <i>source MEEDDM10</i>	
Figure 3: Répartition des véhicules selon l'année de première immatriculation et la puissance fiscale, <i>source Ministère de l'Intérieur</i>	11
Figure 4: Evolution de la répartition des véhicules selon leur PTAC,	11
Figure 5: contrôle des charges, <i>source DDE de la Guadeloupe</i>	12
Figure 6: évolution du trafic de conteneurs depuis 10 ans, <i>source PAG</i>	15
Figure 7: répartition mensuelle de l'activité conteneurs en 2008, <i>source PAG</i>	16
Figure 8: les trafics portuaires, globaux et en conteneurs (ou en Equivalent véhicules), <i>source PAG</i>	16
Figure 9 : trafic conteneurisé au PAG, 2009	16
Figure 10: flux de conteneurs sur la zone centrale, en tonnes,	17
Figure 11: Boucle de la ligne CMA-CGM « North Europe French West Indies »,	18
Figure 12: trafics de conteneurs pleins, en 2008, hors transbordement, <i>source PAG</i>	18
Figure 13: projet du nouveau terminal conteneurs de Jarry, <i>source PAG</i>	20
Figure 14: Carte des flux OM, estimation Inddigo, <i>d'après PDEDMA24</i>	
Figure 15: répartition des flux de DIB, <i>estimations Inddigo</i>	25
Figure 16: localisation des acteurs et unités de traitement de déchets, <i>source PEDMA</i>	27
Figure 17: bassins de productions, <i>source : Catram d'après AGRIGA 2007</i>	31
Figure 18: schéma d'organisation des flux, <i>source Catram</i>	32
Figure 19: distribution des principaux émetteurs de flux, <i>source catram et ctcs</i>	33
Figure 20: vue aérienne du centre de transfert de Blachon, <i>source google map</i>	34
Figure 21: nombre d'analyses/jours, <i>source ctcs</i>	34
Figure 22: centre de transfert de Blachon, <i>source catram</i>	34
Figure 23: bassin de décantation de vinasse	35
Figure 24: épandage de vinasse en guadeloupe	35
Figure 25: Evolution de la production de canne depuis 30 ans, <i>source ctcs</i>	36
Figure 26: Tonnages de canne par bassins en 2009, <i>source ctcs</i>	37
Figure 27: Tonnages de canne au centres de transfert en 2009, <i>source Gardel</i>	37
Figure 28: Tonnages de mélasse en 2007	38
Figure 29: Tonnages de sucre en 2009, <i>source ctcs</i>	38
Figure 30: Tonnages de rhum en 2009, <i>source ctcs</i>	39
Figure 31: organisation des différentes étapes de la chaine logistique, <i>source Catram</i>	40
Figure 32: centre de transbordement de Beauport, <i>source catram</i>	41
Figure 33: centre de transfert du Moule (usine de Gardel) , <i>source catram</i>	41
Figure 34: transport de la canne par camion agricole, <i>source catram</i>	41
Figure 35: tracteurs agricole utilisé pour	42
Figure 36: les problématiques du transport de la canne, <i>source catram</i>	43
Figure 37: carte des charges de réseau de la filière cannes, <i>source catram d'après le ctcs</i>	44

Figure 38: carte des charges de réseau de la filière sucre, <i>source catram d'après le ctes</i>	45
Figure 39: carte des charges de réseau de la filière mélasse et rhum, <i>source catram d'après le ctes et sis</i>	46
Figure 40: Effectifs des engins agricoles, <i>source Guadeloupe, ademe et cirad</i>	47
Figure 41: vente de tracteurs agricoles depuis 2002, <i>source région Guadeloupe, ademe et cirad</i>	47
Figure 42: évolution des ventes de tracteurs agricoles,	48
Figure 43: tracteur agricole utilisé pour le transport routier de la canne,	48
Figure 44: Répartition des puissances dans le parc de tracteurs agricoles,	49
Figure 45: récolteuse-coupeuse-tronçonneuse	49
Figure 46: Décomposition des trajets, <i>source région Guadeloupe, ademe et cirad</i>	50
Figure 47: consommation moyenne générée	51
Figure 48: coupeur de canne,	54
Figure 49: Récolteuse, <i>source http://www.grostracteurspassion.com</i>	54
Figure 50: Source d'approvisionnement sur l'île, <i>source DRIRE</i>	58
Figure 51: Carte des points générateurs de flux de granulats, <i>source SDC</i>	60
Figure 52: carte de situation des centrales, <i>source Catram & Jonction</i>	61
Figure 53: carte de situation des centrales, zoom zone centre Guadeloupe,	62
Figure 54: Carte des charges routières des flux de granulats sur la Guadeloupe,	63
Figure 55: Camion Benne TP, <i>source Jonction</i>	64
Figure 56: Camion Benne TP, <i>source Jonction</i>	64
Figure 57: Carrière de Deshaies, <i>source Jonction</i>	66
Figure 58: carte d'implantation des stations services, <i>source Catram & Jonction</i>	73
Figure 59: carte de charge de réseau de la filière liquides, <i>source Catram & Jonction</i>	74
Figure 60: conteneurs pour la GD spécialisée, <i>source catram</i>	77
Figure 61: conteneurs pour la GD spécialisée, <i>source catram</i>	77
Figure 62: carrefour destreland à baie mahault, <i>source Catram</i>	79
Figure 63: Cartes des flux générés par la Grande Distribution en Guadeloupe,	79
Figure 64: Carte des flux générés par la grande distribution, <i>source Catram & Jonction</i>	80
Figure 65: localisation des hypermarché et de leur zone de chalandise,	81
Figure 66: répartition des supermarchés par commune,	81
Figure 67: répartition des établissements par catégories,	82
Figure 68: Grande distribution à Marie galante, <i>source Catram</i>	86
Figure 69: Folle-Anse, <i>source catram</i>	86
Figure 70: Terre-plein de Folle Anse	86
Figure 71: Port de folle Anse	87
Figure 72 : véhicules en location selon l'année de première immatriculation, tous genres, tous PTAC	94
Figure 73: Location pour les véhicules dont le PTAC est supérieur a 19 tonnes	95
Figure 74: carte de la charge de réseau totale annuelle, <i>source Catram</i>	97
Figure 75: carte de la charge de réseau totale annuelle du centre de l'île,	98

3 INTRODUCTION ET PERIMETRE DE L'ETUDE ACTUELLE

La modernisation du transport routier doit aujourd'hui répondre à une double exigence qui peut se résumer ainsi : le respect des exigences de développement durable doit permettre une efficacité toujours plus grande de l'organisation des activités économiques actuelles.

En ce qui concerne le secteur des transports, les deux objectifs se concilient assez bien puisqu'un transport plus efficace est également moins polluant à volume transporté égal.

Le contexte de la Guadeloupe rend cependant la mise en œuvre d'une stratégie d'optimisation environnementale des transports de marchandises complexe.

Le caractère insulaire et les distances très courtes, l'urbanisation diffuse, la topographie contraignante de Basse-Terre, la configuration en papillon qui produit un effet entonnoir au niveau de Pointe à Pitre/Jarry nécessite de développer une approche adaptée au territoire de la Guadeloupe et de Marie-Galante.

La présente étude, pilotée et co-financée par l'ADEME et le DDE de la Guadeloupe dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports, vise à évaluer l'adéquation de l'offre de transport à la demande. Elle s'attache à identifier les principaux dysfonctionnements du marché actuel qu'il s'agisse de l'organisation du marché, des circuits logistiques, des matériels employés, des conditions de financement des matériels, de la structure du secteur.

Elle devra déboucher sur des recommandations qui permettront d'améliorer les chaînes logistiques et s'inscrit pleinement dans une démarche de développement durable, prenant en compte les 3 piliers : économique, environnement et social. Elle sera également l'occasion d'une application des dispositions des lois de Grenelle 1 et 2.

La compréhension des flux, en l'absence d'enquête systématique et renouvelée régulièrement, suppose une appréhension fine des activités économiques et des flux de marchandises qu'elles génèrent. Le dispositif d'enquête est donc un élément particulièrement important dans la mission.

Les organisations transport seront abordées sous l'angle des filières

- BTP : granulats, enrobés, BPE,...
- containers,
- grande distribution,
- déchets,
- citernes,
- transport de cannes à sucre

Elles seront abordées sous plusieurs angles :

- le transporteur,

- le chargeur (par exemple l'exportateur de métropole, le cimentier), le destinataire de la marchandise

Il s'agit d'enquêter auprès de plusieurs organisations ou chaînes d'une même filière de manière à disposer d'un panel représentatif pour les circuits logistiques.

La diversité des points de vue, émanant d'intervenants différents de la chaîne, permet de reconstituer l'organisation contractuelle de la chaîne, les relations hiérarchiques, les rapports offre/demande déséquilibrés, les situations de concurrence imparfaite.

Ce rapport présente les principaux résultats de l'enquête filière, éléments essentiels du diagnostic.

4 GRANDS INDICATEURS SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Le secteur des transports est particulièrement atomisé en Guadeloupe : la majorité des transporteurs sont des entreprises individuelles, ne possédant qu'une seule licence et 80% des entreprises en possèdent moins de trois. En 2008, il existe 611 entreprises inscrites pour 1166 licences. Si la situation insulaire est évidemment responsable de cette dispersion des moyens, elle est cependant marquée en Guadeloupe et, ce, davantage qu'en Martinique. Si l'on compare le nombre de transporteurs à la longueur du réseau routier départemental et régional dans les deux îles, on remarque qu'il y a proportionnellement plus de transporteurs en Guadeloupe.

Par ailleurs, il est intéressant de noter qu'une partie des entreprises n'ont pas renouvelé leur licence tout en restant inscrite au registre, soit volontairement (l'activité n'est pas assez rémunératrice et le transporteur n'exerce pas), soit parce que ces entreprises ne sont pas en capacité de la renouveler (défaut de paiement des cotisations par exemple). Les prochaines Commissions Régionales de Sanctions Administratives devraient statuer sur la situation de ces entreprises et procéder, le cas échéant, à leur radiation du registre.

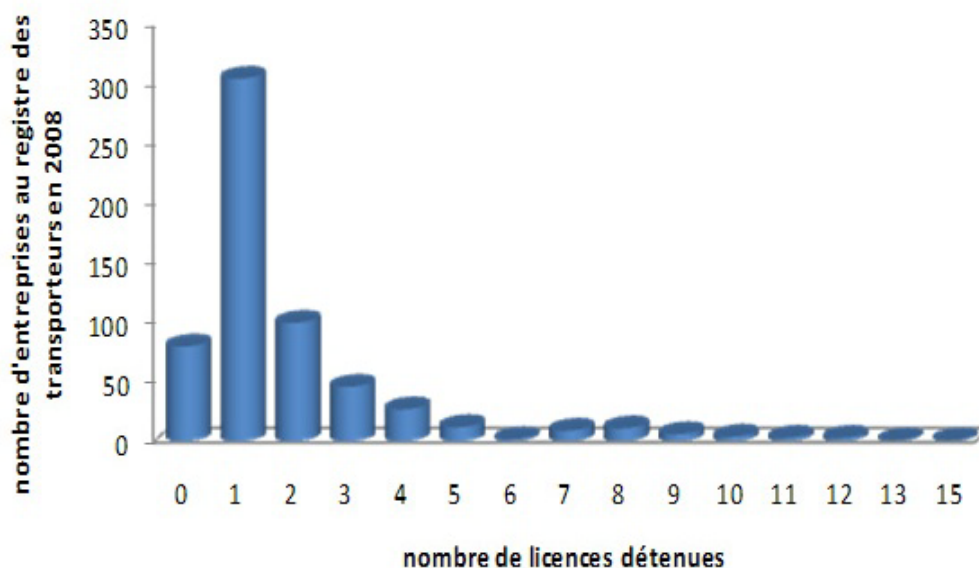


FIGURE 1: REPARTITION DES TRANSPORTEURS INSCRITS AU FICHIER SELON LE NOMBRE DE LICENCES DETENUES, *SOURCE DDE 97.*

La flotte des véhicules affectés au transport de marchandises en Guadeloupe, qu'il s'agisse du compte propre ou du compte d'autrui est très largement composée de Véhicules Utilitaires Légers (VUL), dans des proportions supérieures à celles que l'on trouve en métropole. La structure urbaine de l'île, très concentrée autour de Pointe à Pitre, puis diffuse au-delà, ne permet pas d'organiser des flux massifiés dans la plupart des cas,

exception faite d'une filière comme les granulats. De fait, l'utilisation de petits porteurs, organisés idéalement en tournée – ce qui est le cas pour 30% des véhicules affectés au transport de marchandises – est la solution la plus rationnelle.

Selon la classe de charge utile (en 2008)										
Moins de 1 t	1,0 à 1,5 t	1,8 à 2,9 t	3,0 à 4,5 t	4,6 à 6,5 t	6,6 à 8,9 t	9,0 à 12,9 t	13,0 à 16,9 t	17,0 t	Non dét.	Total
Camionnettes et camions										
24 336	13 948	190	162	128	172	393	234	75	260	39 898
61,0%	35,0%	0,5%	0,4%	0,3%	0,4%	1,0%	0,6%	0,2%	0,7%	
Véhicules automoteurs spécialisés										
224	96	61	49	57	93	17		2	12	611
36,7%	15,7%	10,0%	8,0%	9,3%	15,2%	2,8%	0,0%	0,3%	2,0%	
Selon la classe de PTAC										
Moins de 1,5 t	1,5 à 2,5 t	2,6 à 3,5 t	3,6 à 6,0 t	6,1 à 10,9 t	11,0 à 19,0 t	19,1 à 21,0 t	21,1 à 26,0 t	26,1 t et plus	Non dét.	Total
Camionnettes et camions										
3 536	19 314	15 774	48	213	426	5	440	128	14	39 898
8,9%	48,4%	39,5%	0,1%	0,5%	1,1%	0,0%	1,1%	0,3%	0,0%	
Véhicules automoteurs spécialisés										
1	55	239	13	68	192		34	6	3	611
0,2%	9,0%	39,1%	2,1%	11,1%	31,4%	0,0%	5,6%	1,0%	0,5%	

FIGURE 2: REPARTITION DE LA FLOTTE DE VEHICULES UTILITAIRES SELON LA CLASSE DE PTAC ET LA CHARGE UTILE, SOURCE MEEDDM

Le tableau ci-dessous reprend l'ensemble du parc de véhicules lourds affectés au transport de marchandises, exception faites des tracteurs agricoles, des véhicules spécialisés. La proportion de véhicules mis sur le marché depuis 1998 varie de manière importante d'année en année, de même que la proportion des puissances moteur. Il est difficile d'y déceler des tendances lourdes en ce qui concerne une évolution des pratiques vis-à-vis des puissances.

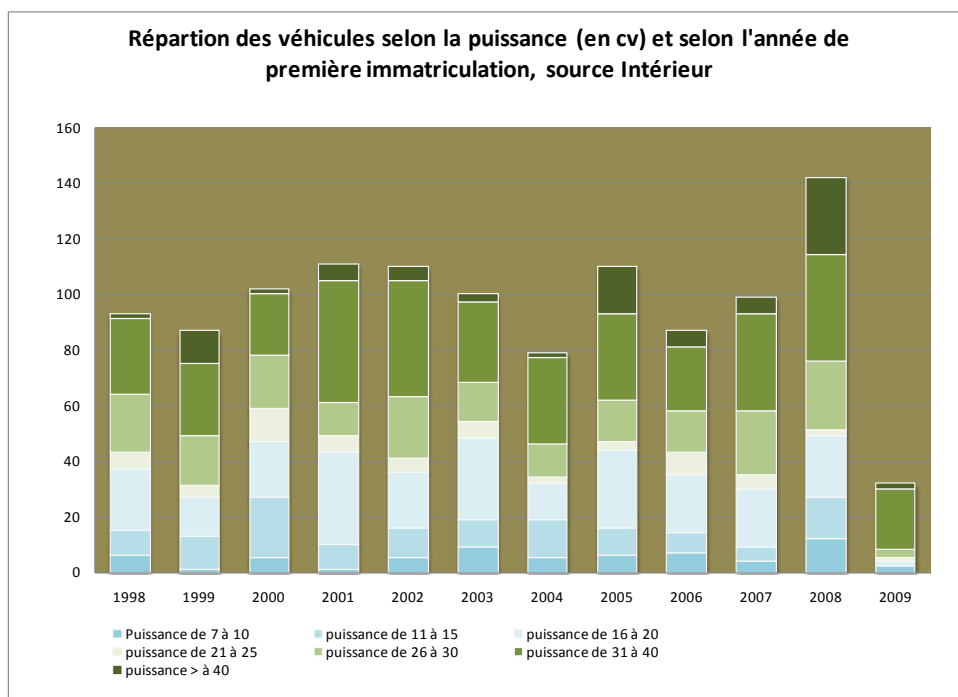


FIGURE 3: REPARTITION DES VEHICULES SELON L'ANNEE DE PREMIERE IMMATRICULATION ET LA PUISSANCE FISCALE, SOURCE MINISTERE DE L'INTERIEUR

Le tableau suivant, présentant la répartition des PTAC sur les dix dernières années, nous indique une tendance lourde d'acquisition de camions à la capacité d'export toujours plus importante. Ceci ne sera pas sans conséquence sur les organisations logistiques (massification) et sur les risques de dégradation des routes. A noter également l'impact sociétal qu'est la perception du citoyen (et touriste) sur un parc de camions de plus grandes tailles, perception fortement négative (*nonobstant les gains économiques et environnementaux que peuvent amener ce type de camions*).

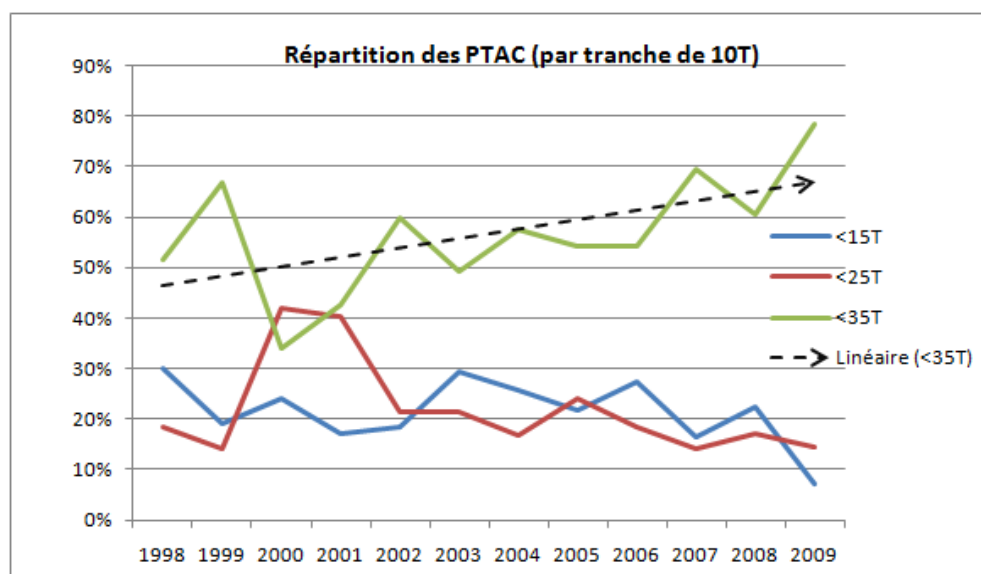


FIGURE 4: EVOLUTION DE LA REPARTITION DES VEHICULES SELON LEUR PTAC, SOURCE MINISTERE DE L'INTERIEUR

Le relevé des contrôles routiers laisse apparaître des proportions très élevées de véhicules contrevenant à la réglementation en ce qui concerne la charge à l'essieu. Les surcharges ont un effet particulièrement important sur le réseau dans le contexte de la Guadeloupe du fait de dégradations aggravées sur les revêtements routiers en conditions tropicales.

La situation s'est améliorée à partir de 2009 en raison principalement des contrôles de charge mis en place en sortie de carrière.

Contrôle des charges					
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de véhicules pesés	Infraction à la charge / cde route	Immobilisation	Part des véhicules contrevenant
2001	503	375	155	Nd	41%
2002	502	458	297	Nd	65%
2003	448	448	243	Nd	54%
2004	409	409	180	Nd	44%
2005	865	536	274	Nd	51%
2006	978	978	557	317	57%
2007	236	236	50	97	47%
2008	332	332	144	110	43%
2009	695	695	115	90	17%

FIGURE 5: CONTROLE DES CHARGES, SOURCE DDE DE LA GUADELOUPE

5 CONTEXTE ET SYNTHÈSE DES ENQUÊTES

Plusieurs problématiques ont émergé lors de l'enquête auprès des acteurs de la filière :

La question sociale et le sous-emploi structurel en Guadeloupe,

En effet, d'un point de vue général, le TRM est un problème social plus souvent qu'un problème logistique,

L'effet des dispositifs de défiscalisation alimentent la mise sur le marché de véhicules neufs dans le secteur :

- Les véhicules sont surnuméraires dans quasiment tous les secteurs,
- Les motorisations sont souvent inutilement élevées,
- Les équipements sont généralement de qualité, mais parfois inadaptés au contexte local.

Ces éléments se combinent et conduisent :

- à un secteur en effectifs trop important,
- à une flotte généralement sous-utilisée, certaines entreprises ne parvenant pas à recouvrir leurs coûts d'exploitation
- à une faible formation à la gestion pour les artisans-transporteurs plus enclins à saisir une opportunité conjoncturelle qu'à construire une entreprise viable.

Le contexte guadeloupéen entraîne des contraintes particulières :

Les temps de parcours s'allongent régulièrement en raison d'une congestion croissante autour de l'agglomération pontoise (congestion qui s'étend vers Sainte Rose, cet axe sur la RN2 serait le premier en complète saturation selon « Routes de Guadeloupe »), contribuant d'autant à la sous-utilisation de la flotte, tout en mobilisant le temps de travail de chauffeur. Certains trafics sont saisonniers :

Le transport de la canne à sucre correspond à une saison de l'ordre de 100 jours,

La structure en étoile des flux autour de Jarry a l'avantage de minimiser les distances de livraisons, Jarry, point de concentration des activités économiques et commerciales, est aussi le barycentre (géographique) de la Guadeloupe continentale.

Par ailleurs, 36% des flux de cette zone de Jarry sont intégrés à des tournées (qu'il s'agisse de VUL ou de PL).

Près de 30% des trajets en véhicules lourds sont des retours à vide¹, étant donné les faibles possibilités de rééquilibrage des flux sur l'île.

¹ Cela signifie que seuls 2 trajets retour sur 5 trouvent un fret (qui ne permet pas d'optimiser forcément le chargement mais évite un retour complet).

Il apparaît clairement dans les entretiens effectués avec les opérateurs que la défiscalisation encourage le suréquipement, en quantité et en qualité.

En ce qui concerne la défiscalisation, la dernière version de la loi ne permettra pas de supprimer les possibilités de contournement de la loi. En effet, l'achat de véhicules pour le transport en compte propre ne sera pas examiné par la commission d'agrément. La défiscalisation sans agrément reste possible pour les entreprises de TP et agricole et peut donc avoir potentiellement un impact dans le secteur du transport de granulats et de canne à sucre, comme cela avait été observé jusqu'en 2004. Cependant, des stratégies de contournement n'ont pas été observées dans les quatre premiers mois suivant sa mise en place.

Il existe un secteur du transport de fret à deux vitesses formé par:

- Une minorité d'entreprises de référence, qui sont organisées en coopératives², et actives dans les syndicats. Elles respectent la réglementation, elles sont outillées pour opérer un suivi des consommations de carburants et de la productivité de leur transport. Leurs dirigeants ont des capacités réelles de management et de gestion d'entreprise. Elles ont parfaitement conscience des problèmes de concurrence et sont les premières à en souffrir,
- une très large majorité de micro-entreprises, qui ne disposent pas de comptabilité suivie, qui pratiquent des prix ne permettant pas de recouvrer leurs coûts. Elles sont souvent tentées par des pratiques non réglementaires (surcharges, transformation de véhicules), elles ne se regroupent pas en coopérative, et sont peu présentes dans les syndicats, des dirigeants pas ou peu formés à la gestion d'entreprise.

Il existe des attentes fortes de la part des professionnels pour une régulation du secteur :

- Des propositions sur la base du dialogue entre tous les acteurs (transporteurs, chargeurs, représentants de l'état et des collectivités, DDE, etc.) sont attendues dans les deux secteurs les plus sensibles, celui des TP et celui du transport de cannes, le CRT peut servir de cadre de négociation à ces propositions.
- Une demande forte pour une application des réglementations sur la sécurité routière, le transport, le social, les autorisations administratives.
- A noter qu'il n'existe pas de convention collective dans le transport de marchandises, hormis sur le transport de marchandises dangereuses où seule une entreprise semble l'appliquer.

² A noter que les coopératives semblent en perte de vitesse en raison notamment du manque d'indépendance du management de la coopérative : le responsable de la coopérative est souvent lui-même chef d'une des entreprises membres et donc juge et partie.

6 ANALYSE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

6.1 CONTENEURS

Les opérateurs du transport de conteneur sont bien organisés et ce sous-marché du fret ne connaît pas les problèmes de sureffectifs que l'on trouve dans d'autres marchés du secteur du transport.

Etant donné la structure des flux, les marges d'amélioration sont limitées. Il sera sans doute difficile de faire des recommandations sur ce segment au-delà de mesures de moindre envergure concernant le stationnement des conteneurs dans les zones d'activités denses, en premier lieu, celle de Jarry.

6.1.1 Les types de flux et les volumes

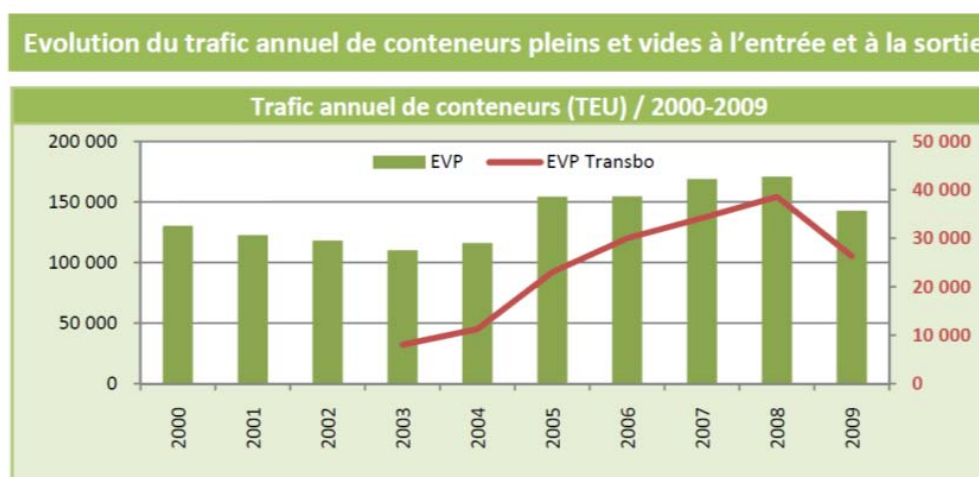


FIGURE 6: EVOLUTION DU TRAFIC DE CONTENEURS DEPUIS 10 ANS, SOURCE PAG

Les estimations ont été basées sur les flux de 2008, en raison d'un décalage important entre les flux entrants et les flux sortants (1422 conteneurs de différence) et de l'année 2009 particulièrement atypique. L'année 2008 est la meilleure des années en terme de trafics conteneurisés.

Les flux de conteneurs se répartissent comme suit pendant l'année 2008.

Attention les courbes sont cumulées.

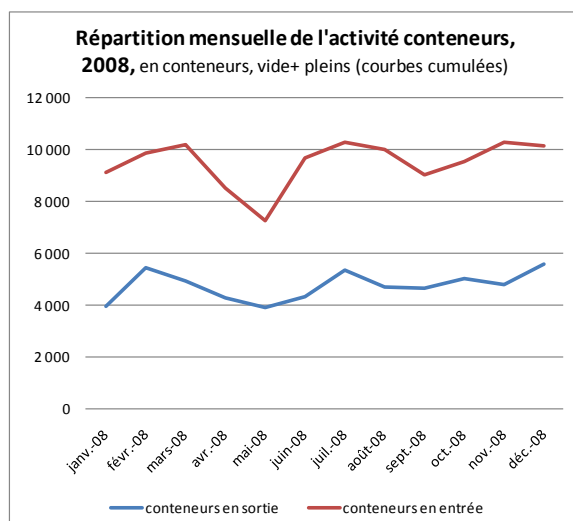


FIGURE 7: REPARTITION MENSUELLE DE L'ACTIVITE CONTENEURS EN 2008, SOURCE PAG

Trafic PAG, tonnes	Type de fret	2006	2007	2008	2009
ENTREE	VRAC LIQUIDE	686 075	770 556	757 692	704 817
	VRAC SOLIDE	706 708	720 024	893 853	726 219
	diverses conteneurisées	836 039	859 076	883 808	775 030
	diverses non conteneurisées	80 387	122 459	93 303	69 115
SORTIE	VRAC LIQUIDE	91 096	157 107	72 742	46 035
	VRAC SOLIDE	60 289	71 869	52 972	46 499
	diverses conteneurisées	297 758	311 026	368 336	292 906
	diverses non conteneurisées	34 037	51 076	40 488	37 534
Total général		2 792 389	3 063 192	3 163 193	2 698 154

FIGURE 8: LES TRAFICS PORTUAIRES, GLOBAUX ET EN CONTENEURS (OU EN EQUIVALENT VEHICULES), SOURCE PAG

L'activité conteneurisée, transbordement compris, est relativement stable ces dernières années, exception faite de l'épisode du début d'année 2009.

Entrée conteneurs (hors transbo)	Pleins	Vides	total
Dont 20'	22 018	111	22 129
Dont 40'	22 161	48	22 209
Total entrées (nb de boîtes)			44 338
Sorties conteneurs (hors transbo)	Pleins	Vides	total
Dont 20'	3 778	18 658	22 436
Dont 40'	4 796	16 907	21 703
Total sorties (nb de boîtes)			44 139

FIGURE 9 : TRAFIC CONTENEURISE AU PAG, 2009



FIGURE 10: FLUX DE CONTENEURS SUR LA ZONE CENTRALE, EN TONNES,
SOURCE PAG ET ESTIMATION CATRAM

Les flux allant ou venant vers le port sont théoriquement de l'ordre de 440 conteneurs en moyenne par escale (et donc par semaine) et correspondent à autant de véhicules. Etant donné la taille et le rythme des escales - de l'ordre de 600 boîtes par semaine - l'activité conteneurs est concentrée sur certains jours de la semaine. Les flux peuvent être potentiellement supérieurs au chiffre moyen de 440, mais dans les faits, les flux estimés par l'enquête cordon à l'entrée du port ne dépassent pas 300 véhicules lourds, vrac compris.

A noter que les escales import et export sont dissociées, puisque le navire touche à l'import le lundi puis repart sur Fort de France et touche ensuite à l'export au retour le samedi.

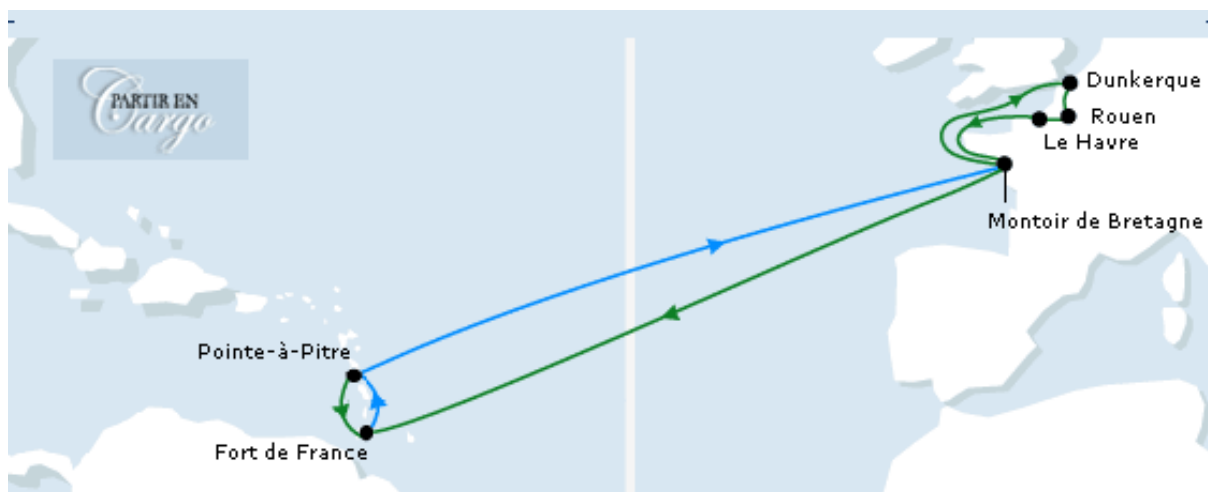


FIGURE 11: BOUCLE DE LA LIGNE CMA-CGM « NORTH EUROPE FRENCH WEST INDIES »,
SOURCE : CMA-CGM

6.1.2 Les itinéraires et les étapes de la chaîne

Les répartitions ci-dessous ont été évaluées à partir des comptes-rendus d'entretiens des opérateurs pour les entrées mais aussi en fonction des statistiques portuaires pour les sorties.

La grande filière d'exportation est évidemment la banane, conditionnée en caisse puis exportée en conteneurs reefer pour des volumes oscillant entre 40 000 et 60 000 t par an. A noter qu'une partie des trafics d'exportation de bananes correspondent à des conteneurs transbordés, ils ne sont pas comptés dans les volumes précédemment cités.

Les flux ci-dessous reprennent donc les estimations de conteneurs effectivement importés et exportés en Guadeloupe.

	Jarry	Quatre communes centrales	Basse Terre	Grande terre	Total
entrées	63%	24%	6%	7%	
sorties	50%	5%	35%	10%	total
EVP Pleins entrée	41 078	15 938	4 108	4 436	65 561
EVP Pleins sorties	6 378	638	4 464	1 276	12 755
tonnes entrées	424 572	164 734	42 457	45 854	677 618
tonnes sorties	72 190	7 219	50 533	14 438	144 380

FIGURE 12: TRAFICS DE CONTENEURS PLEINS, EN 2008, HORS TRANSBORDEMENT, SOURCE PAG

Les tonnages d'entrée et sortie ont été imputés des conteneurs en transbordement, y compris pour la banane et des tares de conteneurs, comptabilisés seulement pour les sorties.

L'essentiel des conteneurs importés est traité sur la zone ou alentours. Selon les opérateurs, la zone centrale de la Guadeloupe traite de 85 à 90% des conteneurs importés. Cette estimation est confirmée par les résultats de l'enquête cordon. De fait les trajets sont très courts dans la très grande majorité des cas. Certaines des plus grandes surfaces sont directement approvisionnées par conteneurs, sans passage en entrepôt.

Différentes configurations de chaînes peuvent être observées :

Le conteneur est amené directement chez le client, son entrepôt ou son magasin,
Le conteneur est stocké chez un distributeur ou un logisticien, qui va le déposer et généralement gère le stock de son client.

Dans les deux cas, les itinéraires varient assez peu, puisque l'essentiel des activités est regroupé sur Jarry.

L'activité est généralement répartie sur 3 jours dans la semaine et les camions effectuent alors de 4 à 6 rotations par jour, ce qui leur assure une rentabilité correcte, sans que le matériel soit pleinement utilisé.

L'attente au port est de l'ordre d'1/2 heure à 2 heures, selon la disponibilité du manutentionnaire. La livraison peut se faire en 15 ou 30 minutes si le destinataire est sur la zone de Jarry. Les rotations dépendent beaucoup de la congestion de la zone.

6.1.3 La flotte utilisée

La très grande majorité des transporteurs spécialisés dans le conteneur utilise des remorques auto-déchargeantes. Ce type de remorques permet de poser directement le conteneur à terre et le transporteur peut ainsi repartir immédiatement effectuer un autre transport. Ce type de matériel est plus coûteux, plus fragile mais reste adapté au contexte des DOM (où il est largement utilisé).

Certains transporteurs utilisent des remorques-plateau-classiques, et ce type de matériel est de plus en plus fréquent avec le développement d'entrepôts de stockage sur la zone de Jarry qui disposent, eux, de quais. Une quarantaine de remorques plateau est actuellement utilisées.

Les statistiques d'immatriculations ne permettent pas de distinguer de manière fine le type de matériel utilisé en ce qui concerne les remorques auto-déchargeantes ou même les remorques plateaux. Les tracteurs routiers sont confondus

6.1.4 L'organisation de la filière

La filière comprend une quarantaine d'entreprises et, à date, 96 machines c'est-à-dire des ensembles complets, tracteur et remorques auto-déchargeantes.

Les principaux acteurs sont :

- Transport Berthelot avec 12 ensembles,
- Transport Sylvestre Jimmy, 8 ensembles,
- Vaïtilingon avec 10/12 ensembles
- Sodextrem avec 8 machines

Une partie de ces transporteurs travaillent avec les transitaires et une autre directement avec les grands comptes, essentiellement la grande distribution, sans passer par les transitaires.

Dans les deux configurations, les tensions entre transporteurs et donneurs d'ordre sont plutôt mineures, du point de vue d'une partie comme de l'autre.

Les éléments qui pourront à l'avenir mener à une reconfiguration de la filière peuvent être les suivants :

- La réalisation du nouveau terminal conteneurs. L'équipement sera dédié au transbordement mais la densification de l'offre maritime devrait bénéficier au marché domestique et accroître mécaniquement les échanges (effet de trafic induit même dans une proportion faible).
- Le développement des entrepôts logistiques, intégrant des quais, peut avoir un impact sur la composition de la flotte utilisée.



FIGURE 13: PROJET DU NOUVEAU TERMINAL CONTENEURS DE JARRY, *SOURCE PAG*

6.1.5 Point sur les sources

Entretiens avec les opérateurs :

Transport Jimmy	Karukéra Logistique
Transport Berthelot	CMA/CGM
Transit Michel Collomb	SDV
Somatrans	ICF (International Caraïbe Fret)

Statistiques portuaires du PAG,

Résultats de l'enquête cordon (SMT)

Immatriculation des véhicules lourds, ministère de l'Intérieur

6.2 DECHETS

6.2.1 Les types de flux et les volumes

La filière déchets distingue 2 types de flux principaux : les ordures ménagères et les déchets industriels banals en mélange, ainsi que des flux secondaires correspondant aux différentes filières de déchets collectés de manière sélective. Ces flux secondaires restent encore marginaux en termes de volume, mais devraient progressivement augmenter au fur et à mesure de la montée en puissance des filières de collecte.

Les flux principaux

OM

Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA) estime la production d'ordures ménagères entre 355 et 405 kg/an/hab., ce qui pour une population de 447 374 habitants en 2005 génère un gisement global compris entre 159 000 tonnes et 181 000 tonnes.

En prenant un tonnage moyen de 5 tonnes par benne à ordures ménagères (BOM), cela entraîne à l'échelle de l'île environ 120 rotations de camions par jour. Le centre de stockage de la gabarre enregistre, à lui seul, une trentaine de rotation de BOM par jour. Le 2^{ème} flux principal d'OM est dirigé vers le site de S^{te} Rose qui reçoit actuellement environ 6000 tonnes par mois de déchets.

LES DIB

Eux aussi estimés à partir de ratios, les DIB représenteraient entre 236 000 tonnes et 306 000 tonnes. A noter que la très grande majorité des flux proviennent de la ZI de Jarry et des autres principales zones commerciales de l'île. Hors ces périmètres, le gisement est essentiellement généré par des petits établissements qui font collecter leurs déchets avec les OM.

Le PDEDMA n'a pas procédé à une enquête de production, mais a bâti ses estimations à partir de ratios nationaux. Il estime qu'une grande partie des déchets est en mélange (37 %) le reste serait composé de déchets triés avec majoritairement du papier carton (29 %).

Le PDEDMA n'apporte pas de précision sur la part de DIB collectée en mélange avec les OM, mais on peut supposer que cela concerne une fraction non négligeable du tonnage global, comprenant principalement la production de PME et petits commerces.

La production de DIB est centralisée sur la zone industrielle de Jarry et auprès des principaux centres commerciaux situés sur les communes périphériques de Pointe à Pitre. Les opérateurs estiment que plus de 80 % du tonnage annuel de l'île provient de Jarry. La quasi-totalité de ces déchets sont transférés sur le site de la Gabarre. En prenant pour

hypothèse, un poids moyen de 3 tonnes par rotation (part importante d'emballages dans les déchets), le nombre de rotations de camions est de l'ordre de 150 par jour à l'échelle de l'île.

Selon la société ECODEC, le nombre d'entrée moyen sur le site de la Gabarre est de 115 camions par jour (DIB uniquement).

Les flux secondaires :

VHU

Les VHU traités sont estimés à 6 622 tonnes par an. Ils sont pris en charge par la Région et traités par l'entreprise AER basée sur la commune du Lamentin.

LES ENCOMBRANTS

Une estimation de 65 Kg/an/hab a été réalisée, ce qui représente à l'échelle de l'île environ 29 000 tonnes de déchets encombrants. Ces déchets sont collectés soit avec les OM, soit en collecte distincte organisée par les communes. Faute de filières de traitement, ces déchets sont expédiés en centre de stockage.

LES DECHETS DANGEREUX

Ils sont estimés entre 12 000 et 14 000 tonnes par an. Cependant une grande partie du tonnage n'est pas encore collectée séparativement et se retrouve en mélange avec les OM ou les DIB. Seules les filières suivantes génèrent des flux spécifiques :

- les Huiles qui font l'objet d'un stockage au sein de l'entreprise SARP,
- les DASRI, dont une partie d'entre eux font l'objet d'une collecte spécifique,
- les DEEE dont la filière est en train de se structurer.

Les boues de Step

Elles sont estimées entre 16 000 et 25 000 tonnes par an.

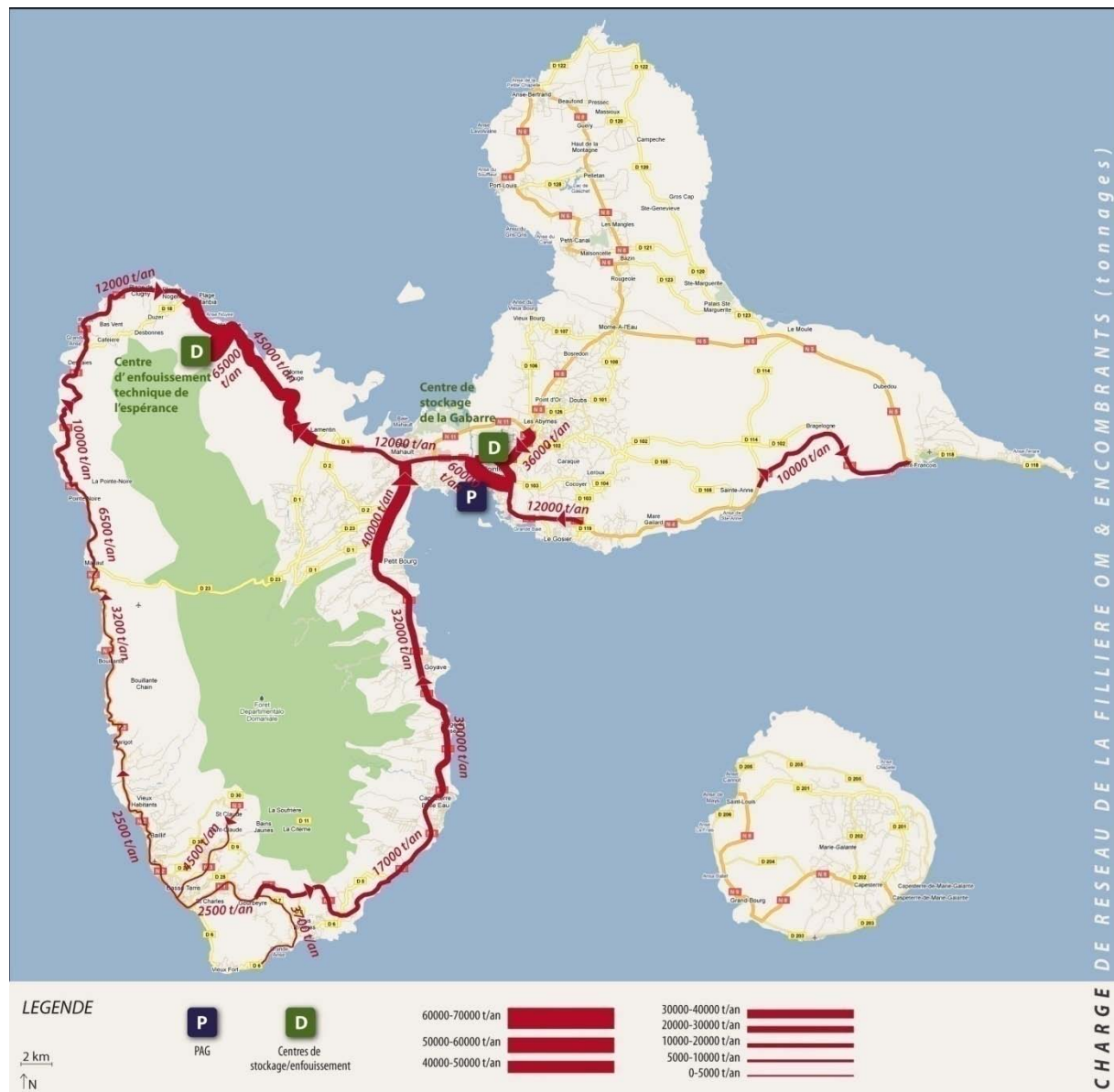


FIGURE 14: CARTE DES FLUX OM, ESTIMATION INDDIGO, D'APRES PDEDMA

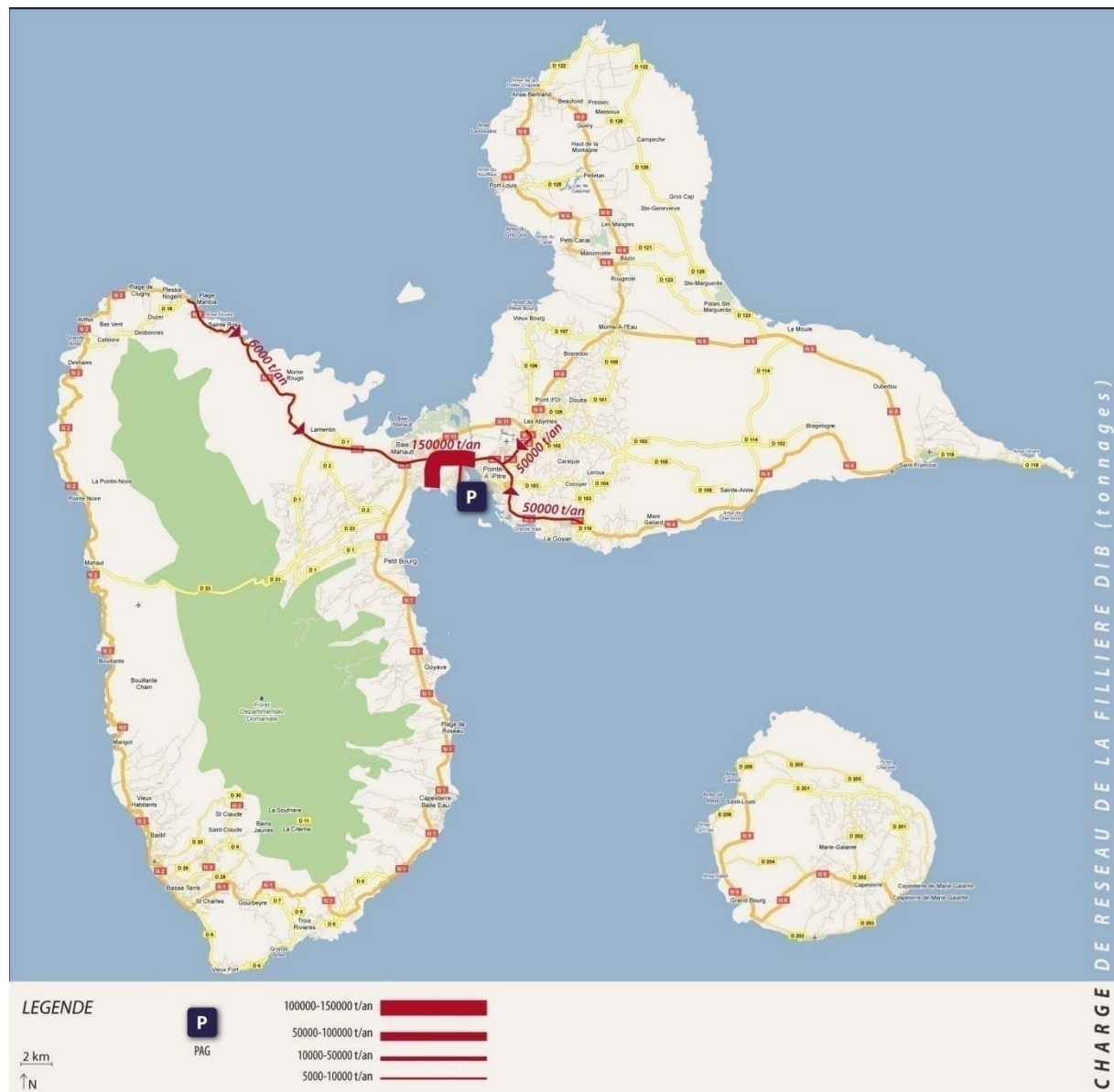


FIGURE 15: REPARTITION DES FLUX DE DIB, *ESTIMATIONS INDDIGO*

6.2.2 Les itinéraires et les étapes de la chaîne

6.2.2.1 Les lieux de traitement des déchets

La Guadeloupe dispose encore de peu d'équipement de traitement. Néanmoins que ce soit au niveau des déchets industriels ou des ordures ménagères, de nouvelles installations ont été créées ces dernières années qui complètent l'offre existante. A noter que la Guadeloupe dispose de nombreuses décharges communales qui ne sont pas aux normes et qui devraient fermer d'ici quelques années.

Les centres de stockage

Le principal centre de stockage de la Gabarre est situé sur la commune des Abymes. Il reçoit des OM, encombrants et la majorité des DIB de L'île.

Le centre de stockage de S^{te} Rose (Sita Espérance) qui vient d'ouvrir au 2^{ème} semestre 2009 capte une grande partie des OM du secteur de la Basse terre mais également une fraction de DIB. Ce site monte progressivement en charge, d'une capacité de 150 000 tonnes/an, il a reçu sur les 4 premiers mois de l'année 24 000 tonnes de déchets (22 000 t d'OM + 2 000 t de DIB).

Les unités de traitement des déchets :

- un centre de tri de DIB et fraction recyclable d'OM situé aux Abymes,
- 2 plateformes de compostage sur les communes du Moule et des Trois Rivières,
- 3 sites pour le traitement des VHU, ferrailles et palettes basés au Lamentin et à Baie Mahault (2)

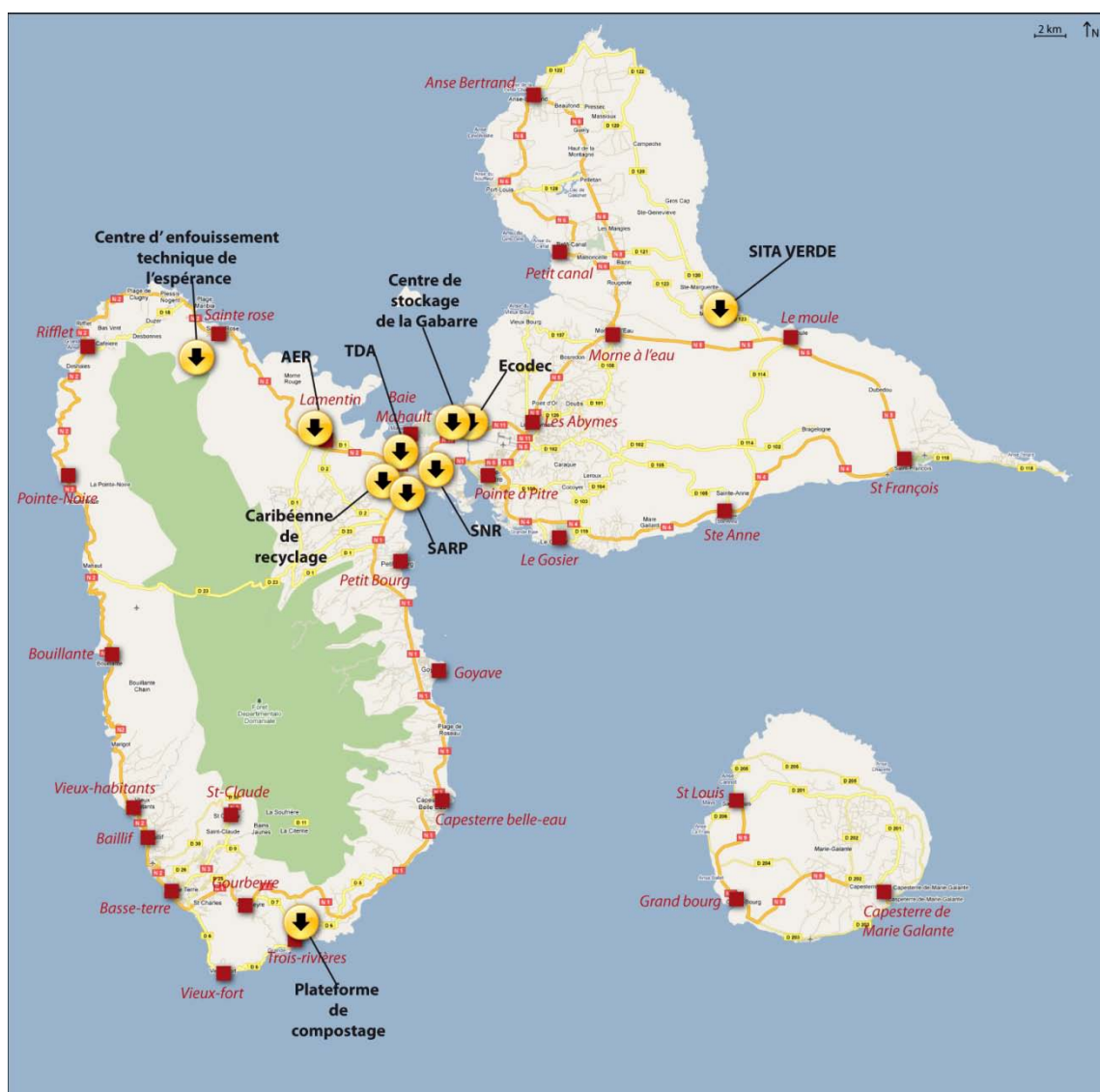


FIGURE 16: LOCALISATION DES ACTEURS ET UNITES DE TRAITEMENT DE DECHETS, SOURCE PEDMA

6.2.2.2 Les étapes de la chaîne

Quelque soit le déchet considéré, la chaîne logistique se limite à sa plus simple expression. Les OM sont collectés avec des BOM selon leur propre itinéraire de collecte puis transportés vers le lieu de destination finale. Il en va de même pour les encombrants des ménages.

Les DIB sont collectés à partir de bennes, principalement, mises à disposition par les opérateurs, mais aussi quelques fois à partir de compacteurs dédiés aux gros producteurs d'emballages. Les bennes (ou compacteurs) sont ensuite chargés et amenés directement vers l'unité de traitement ou le site de stockage. Les itinéraires varient peu puisque l'essentiel du tonnage provient de Jarry et est transféré sur la Gabarre ou le centre de tri situé au même endroit. Chaque camion a la capacité de faire entre 4 et 6 rotations par jour

(selon la congestion du trafic), l'enlèvement de la benne chez le client se faisant en quelques minutes. Les distances quotidiennes indiquées sont de l'ordre de 70 à 200 km par camion.

6.2.3 La flotte utilisée

Les OM sont collectées avec des BOM (de 16 à 20 tonnes de PTAC en général). L'enquête menée auprès des opérateurs et des collectivités nous ont permis de recenser un parc d'une cinquantaine de véhicules, mais les données transmises sont partielles et il nous manque les statistiques des sociétés Nicollin et STTDE. A ce jour, les statistiques d'immatriculation n'ont pas permis d'identifier ces catégories de camions.

Les DIB sont collectés principalement par des camions de type Ampliroll, les PTAC indiqués pour ces véhicules sont majoritairement de 19 à 26 tonnes. Les âges des véhicules varient en fonction des entreprises interrogées et il n'est pas possible de tirer une tendance. Certaines ont des parcs très récents (âge moyen de 2 ans), d'autres sont équipés de véhicules beaucoup plus âgés (plus de 10 ans en moyenne).

6.2.4 L'organisation de la filière

Les moyens des collectivités pour la collecte de déchets

La majorité des collectivités font appel à un prestataire de collecte pour tout ou partie de leur déchet. Seules quelques communes assurent la collecte avec leurs propres matériels. Les principaux intervenants privés sont :

- la société Nicollin
- Tom Groupe Garnier
- STTDE
- LEC II

Pointe à Pitre est la seule commune de taille importante à assurer la collecte des déchets par ses propres moyens. Elle dispose de 14 véhicules :

- 5 camions bennes de 6 à 12 m³ (dont 1 en secours),
- 6 véhicules pour la collecte des encombrants de 5 à 14 m³ + un camion polyvalent,
- 2 véhicules de 2 m³ dédiés au nettoyage des rues et vidange des corbeilles.

Nous n'avons pas d'indication d'âge et de kilométrage.

6.2.4.1 Les opérateurs de transport de déchets

Les transporteurs ont été recensés à travers les pages jaunes France Telecom et à partir du guide Déchets de Guadeloupe. Nous avons complété cette liste en intégrant les noms de sociétés indiqués pour la collecte des OM et encombrants.

Nous avons identifié une vingtaine d'entreprises avec une activité réelle en collecte ou transport de déchets. Nous n'avons pas retenu dans cette liste les opérateurs qui transportent des déchets très spécifiques (déchets de soins, cartouches d'imprimantes).

Les principales entreprises interviennent à la fois au niveau de la collecte des OM et des DIB. Leur taille et structuration leur permettent d'accéder aux marchés publics. Les autres entreprises (PME hors groupe) interviennent essentiellement sur le marché privé de déchets en mettant à disposition leur benne (location). Les entreprises ayant des multi activités sont nombreuses, notamment celles qui interviennent dans le domaine des TP.

Plusieurs entreprises enregistrées dans les pages jaunes ou dans le guide des déchets de Guadeloupe n'ont pas (ou ne semblent pas avoir) d'activités. Plusieurs d'entre elles n'ont pu être contactées (pas de réponse au téléphone), certaines nous ont déclaré ne pas avoir de travail dans le secteur, même si elle dispose d'un camion.

L'activité se concentre autour des communes de Baie Mahault, Pointe à Pitre et les Abymes où nous trouvons l'ensemble des gisements. Les filières de traitement étant à proximité, les kilométrages parcourus ne sont pas très importants.

Les principaux acteurs sont :

- Espaces Services : 10 chauffeurs pour un parc d'une quinzaine de camions,
- Sonetom : 4 chauffeurs pour un parc de 3 camions,
- LEC II : 7 chauffeurs pour un parc de 22 camions (dont 4 loués à la commune de Morne à l'eau) : 18 BOM / 2 Ampliroll et 2 camions bennes,
- Groupe Garnier : 16 chauffeurs pour un parc de 16 BOM,
- Guadeloupe propreté : 10 chauffeurs pour un parc de 15 camions.

6.2.5 Les principaux enjeux

6.2.5.1 OM

La fermeture progressive des décharges conduisent à une augmentation forte des kilométrages parcourus. Sont impactées dès à présent les communes du sud Basse Terre qui amènent leurs déchets sur le site de Sita Esperance à Sainte Rose. Les distances parcourues dépassent pour certaines les 50 kilomètres aller, distances qui justifient

pleinement la création de centre de transfert par route, voire par mer. Les tonnages unitaires transportés par véhicule sont faibles puisqu'ils sont effectués la plupart du temps par benne à ordures ménagères.

La question de la fréquence de collecte doit être soulevée. La plupart des communes ont un service en C6 (6 jours de collecte par semaine). Cette fréquence induit un kilométrage important qui pourrait être diminué en limitant le nombre de passages.

6.2.5.2 DIB

Les informations relatives aux DIB sont encore très partielles. Il n'y a jamais eu d'enquête spécifique sur le tonnage réel engendré par les activités de la Guadeloupe. Les estimations sont effectuées à partir de ratios métropolitains qui peuvent être quelquefois peu adaptés au contexte insulaire de la Guadeloupe. Egalement la part de DIB collectés via les OM est mal connue.

Néanmoins, les tonnages sont très largement produits sur la zone de Jarry et dans une moindre mesure sur les communes de Baie Mahault, les Abymes, Pointe à Pitre. Les autres communes semblent avoir une production de DIB marginale. De fait, la proximité de la décharge de la Gabarre (avec le centre de tri Ecodec) avec la ZI de Jarry permet de limiter fortement les kilométrages parcourus par les DIB. Des optimisations semblent néanmoins possibles avec la mise en place de compacteurs à déchets qui permettent de réduire le volume et donc le nombre de rotation de camions. Au regard des activités, de la part très importante des produits importés (et donc des emballages associés), la question des emballages reste une priorité à traiter.

6.2.6 Point sur les sources

L'analyse des flux de déchets a été faite à partir :

- De l'analyse des études précédentes :
 - PDEDMA des déchets ménagers
 - Plan régional des déchets dangereux
 - Etude DDE-ADEME liaison Basse-Terre/Pointe-à-Pitre
- Des rencontres avec des professionnels et institutionnels :
 - Ecodec
 - Espace service
 - Site de la Gabarre
 - CCI de Basse terre
- Des enquêtes auprès des transporteurs déchets :

6.3 FILIERE CANNE

6.3.1 Les types de flux et les volumes

La sole cannière guadeloupéenne (comprenant Marie galante) se répartie sur environ 16 000 hectares³. Cette superficie est stable depuis une dizaine d'année alors que les autres cultures sont en baisse.

Elle se répartie sur quatre grands bassins de production :

- Nord Grande Terre
- Centre et sud Grande Terre
- Basse Terre
- Marie Galante

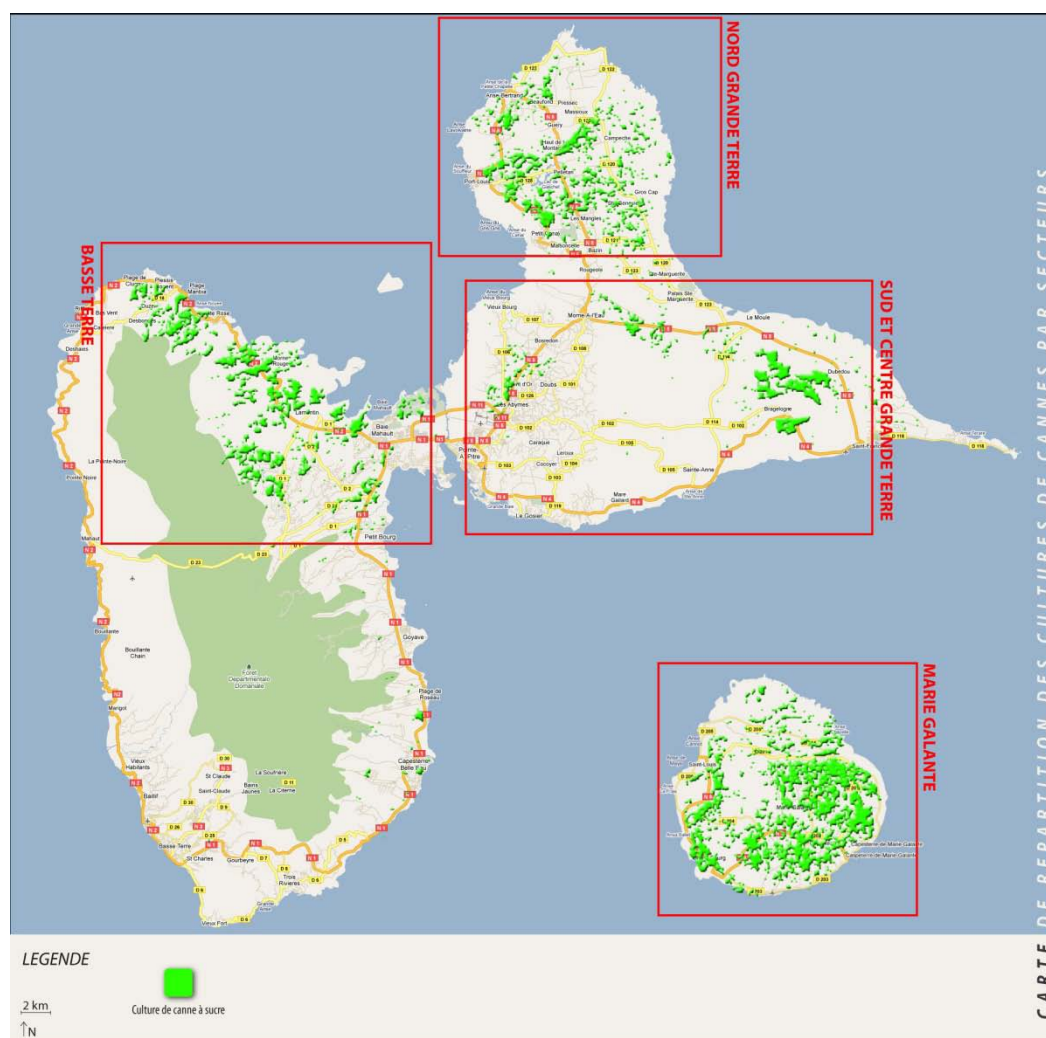


FIGURE 17: BASSINS DE PRODUCTIONS, SOURCE : CATRAM D'APRES AGRIGA 2007

³ Source : AGRIGA 2007

6.3.1.1 Organisation des flux

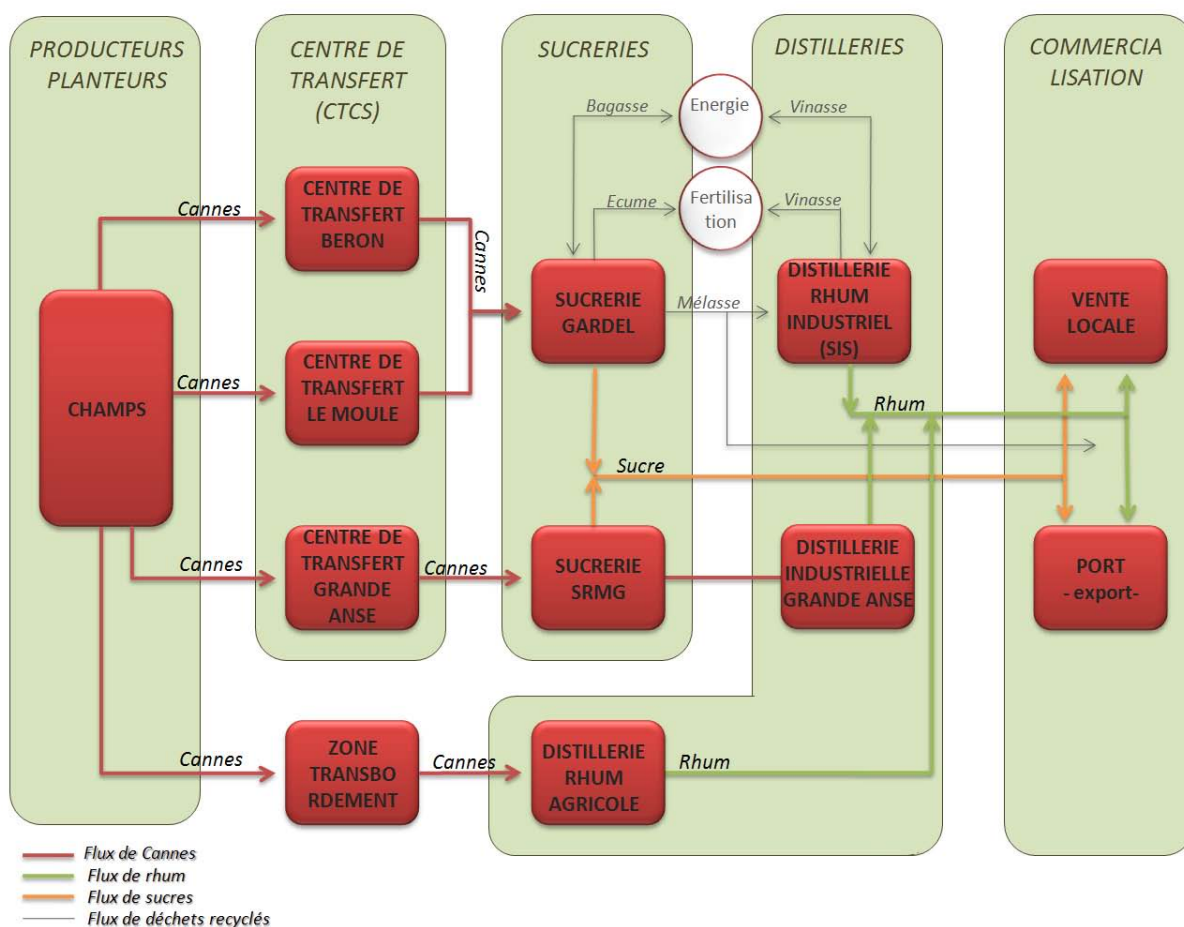


FIGURE 18: SCHEMA D'ORGANISATION DES FLUX, SOURCE CATRAM

Le tableau ci-dessus montre l'organisation des flux routiers liés à la canne et ses sous-produits (sucre, rhum, mélasse) de la production à la commercialisation.

La première étape, extrêmement structurante est celle du centre de transfert. Deux sont directement reliés aux sites des usines sucrières (Le moule et Grande Anse) et un (Béron, pour Basse terre,) se situe vers Sainte Rose et la distillerie industrielle SIS et ne constitue donc qu'une étape du transport de la canne entre Basse Terre et l'usine de Gardel à l'est de Grande Terre.

En sortie d'usine, le sucre est acheminé vers le centre de stockage de Gardel à Jarry avant d'être exporté ou redirigé vers les points de vente locaux

La mélasse, résidu de transformation de la canne est utilisée pour produire du rhum industriel et est transportée vers Sainte Rose jusqu'à la distillerie industrielle SIS. A Marie Galante elle est traitée sur place en sortie de sucrerie, à la distillerie de Grande Anse.

Le rhum industriel produit est alors transporté, comme pour le sucre vers les points d'exports et de commercialisation. Le rhum agricole, qui n'est pas passé par l'étape sucrerie/mélasse puisqu'il est directement produit à partir de la canne suit le même chemin de commercialisation que son homonyme industriel.



FIGURE 19: DISTRIBUTION DES PRINCIPAUX EMETTEURS DE FLUX, SOURCE CATRAM ET CTCs

La carte ci-dessus met en évidence le fait que la disposition des points structurants des flux (Centre de transfert de Béron, Usine de Gardel, Distillerie industrielle SIS) n'est pas optimale.

Exemple : les cannes coupées au Lamentin doivent aller au centre de transfert de Béron puis traverser l'île en direction de Gardel. La mélasse recueillie doit alors retraverser la totalité de l'île en direction de la distillerie industrielle puis, enfin, refaire le chemin inverse en direction de Jarry.

6.3.1.2 Le centre de transfert de Blachon

Avant 2008, en plus des centre de transfert actuels que sont Beron, Gardel et grand'anse il en existait un quatrième, à Baie Mahault : le centre de transfert de Blachon.

Suite aux recommandations de l'Etude de l'organisation de la récolte et du transport des cannes à sucre en Guadeloupe » (Ernst & Young pour le compte de l'Odéadom) ce centre de transfert est fermé en 2008.



FIGURE 20: VUE AERIENNE DU CENTRE DE TRANSFERT DE BLACHON, SOURCE GOOGLE MAP

Le centre de Beron lui a été préféré pour plusieurs raisons :

- Le nombre d'analyses/jours était fortement inférieur sur Blachon (voir graphique ci-dessous)
- Beron est situé au cœur de la principale zone de production de basse –terre. Son maintien réduit donc les trajets parcelles/centre de transfert qui se font majoritairement par tracteur agricole.

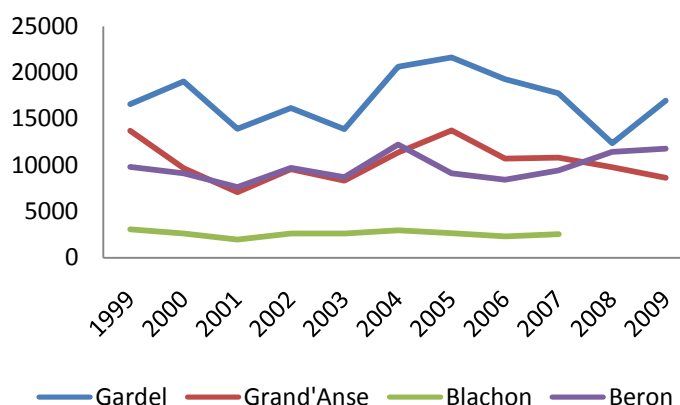


FIGURE 21: NOMBRE D'ANALYSES/JOURS, SOURCE CTCS⁴



FIGURE 22: CENTRE DE TRANSFERT DE BLACHON, SOURCE CATRAM

⁴ Les informations et données du CTCS proviennent des entretiens avec M Mauranyapin, du rapport de campagne, volet réception saccharimétrique 2009 du CTCS, et d'une note de présentation de la filière canne, sucre, rhum du CTCS.

6.3.1.3 Le traitement des vinasses

Les vinasses sont constituées des résidus de distillation de la mélasse fermentée.

Pendant de nombreuses années ces résidus de distillations étaient directement rejetés dans la nature et en mer et étaient dangereux pour la santé humaine et pour l'environnement (brûlant les sols, acidifiant les cours d'eau et endommageant les récifs coralliens).

Le risque présenté par les nombreux composés organiques et chimiques dans ces rejets (DCO, DBO, MES, Azote, Phosphate, Sulfate) est aujourd'hui réduit par :

- l'arrêt du rejet des fonds de cuve
- la méthanisation de l'ensemble des vinasses
- la diminution de production des usines.

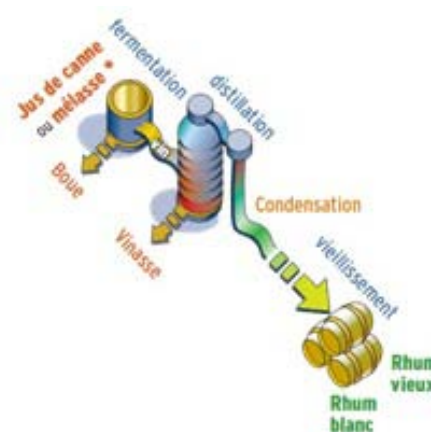


FIGURE 23: BASSIN DE DECANTATION DE VINASSE

La plupart des distilleries auparavant très polluantes telles Bologne ou SIS sont aujourd'hui mises aux normes et traitent donc tout ou partie de ces effluent (100% pour l'usine de Bologne). Une grande partie de la vinasse produite est traitée par méthanisation et transformée en biogaz. Les boues résiduelles sont quand à elle utilisées comme amendement.

Les vinasses peuvent également être traitées en bassins de décantation ou par phytoremédiation⁵.



FIGURE 24: EPANDAGE DE VINASSE EN GUADELOUPE

L'UDCAG⁶ joue le rôle de médiateur entre les planteurs et la SIS, et pilote l'opération d'épandage conforme au plan d'épandage des vinasses méthanisées qui prévoit 12 260 m³ sur 409 ha. Un technicien de la SICA surveille la distribution à la station de pompage, fait respecter les doses à épandre à hauteur de 30 m³/ha/an maximum et assure le suivi des parcelles. Ainsi, 90 parcelles par an bénéficient de cet apport gratuit de potasse, car la campagne est financée à 50% par la SIS et à 50% par la Région pour assurer le transport et l'épandage des vinasses.

⁵ Les vinasses sont reçues dans un bassin naturel dont les plantes-fougères et jacinthes d'eau-gourmandes en matières organiques, contribuent au traitement complet des résidus par évapo-transpiration.

⁶ UDCAG (Union pour le Développement Cannier et Agricole de la Guadeloupe : coopérative de développement de 1 000 agriculteurs sur 4 200 hectares) (Lamentin)

Cet épandage de vinasses méthanisées permet de réaliser des économies sur l'achat d'engrais à hauteur de 390 €/ha⁷ en constituant un apport d'amendement organique riche en potasse gratuit.

D'autre part, les études menées par le cabinet Caraïbe environnement dans le cadre de l'étude d'épandage financée par la DIREN ont montrées l'innocuité des vinasses utilisées en épandage (pas de germe pathogène, métaux lourds en quantité très faible).

6.3.1.4 Volumes

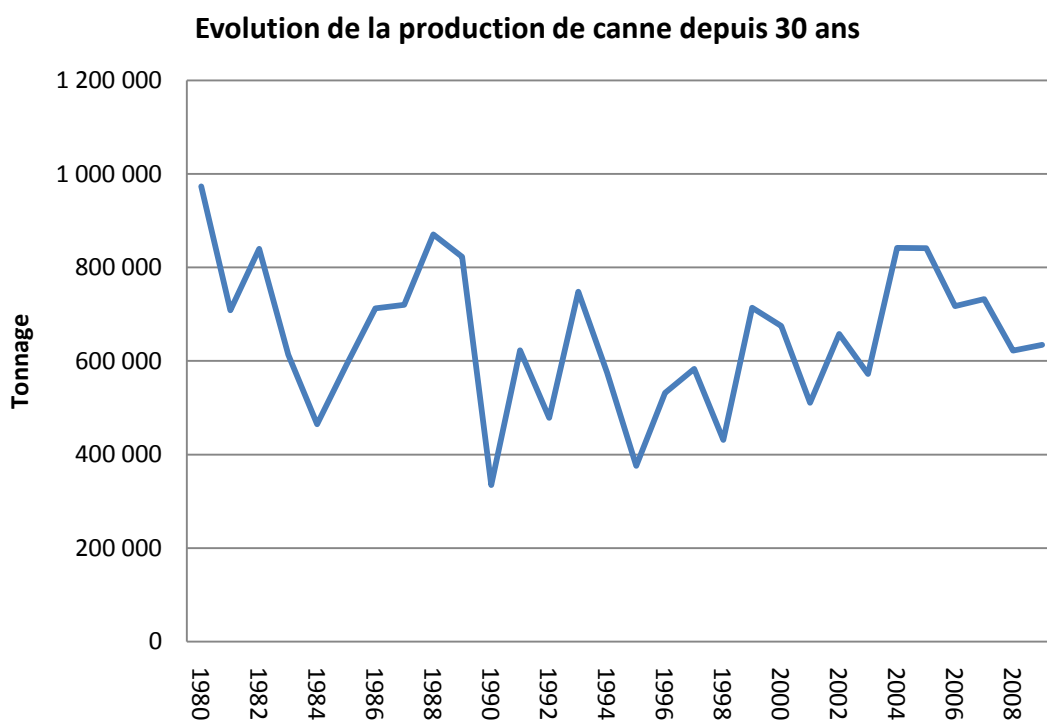


FIGURE 25: EVOLUTION DE LA PRODUCTION DE CANNE DEPUIS 30 ANS, SOURCE CTCS

Depuis 20 ans le rendement augmente, lié à une meilleure technicité et il existe encore une certaine marge de progression. La surface agricole de l'île est en perte de vitesse en termes de surface puisqu'elle baisse de 50ha/an et la canne est le seul secteur à rester stable avec 14 000 ha et un rendement moyen de 68 t/ha. L'année 2009 fut une année exceptionnelle au niveau du déroulement de la campagne car, à cause des mouvements sociaux, la récolte a commencé avec un mois et demi de retard. Les tonnages ont été inférieurs aux prévisions (634 320 tonnes au lieu de 723 000 tonnes) mais ne sont pas anormalement bas et sont relativement proches de la moyenne des 10 dernières années : 680 383 tonnes. Ces chiffres serviront donc à l'analyse des volumes.

⁷ UDCAG, 2006

Le tableau ci-dessous montre les productions de Canne à sucre par bassin, à destination des centres de transfert. La canne à destination des distilleries agricoles n'est pas, ici, comptabilisée⁸.

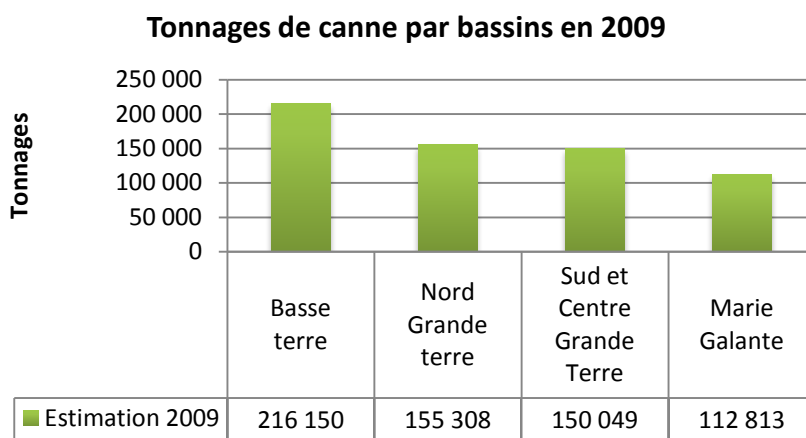


FIGURE 26: TONNAGES DE CANNE PAR BASSINS EN 2009, SOURCE CTCS

Avec 216 000 tonnes en 2009 le bassin de Basse Terre est celui qui génère les flux les plus importants à destination des centres de transfert. Le moins productif, en termes de volume, (112 813 tonnes) étant celui de Marie Galante. Le total de production de cette année 2009 se monte à 634 320 tonnes.

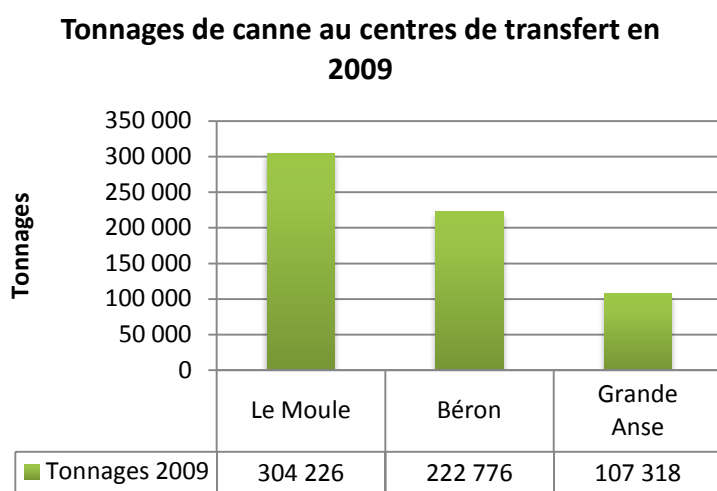


FIGURE 27: TONNAGES DE CANNE AU CENTRES DE TRANSFERT EN 2009, SOURCE GARDEL

La répartition des tonnages en fonction de leur destination n'est pas égalitaire et le centre de transfert du Moule est le plus important avec 304 226/an. Le centre de transfert de Béron (222 776 tonnes), qui est une étape obligatoire vers l'usine de Gardel, génère

⁸ Elle s'élève, en moyenne à 50 000 tonnes / an.

également des flux importants (cf. schéma de la chaîne logistique de la filière) puisque toutes les cannes de Basse Terre transitent par lui.

Les flux générés par la mélasse sont principalement organisés autour de deux axes :

Entre Gardel et Jarry pour la mélasse destinée à l'exportation (9500 tonnes en 2009)

Entre Gardel et la distillerie de Bonne mère (SIS) pour la production de Rhum industriel.

Tonnages de mélasse en 2007

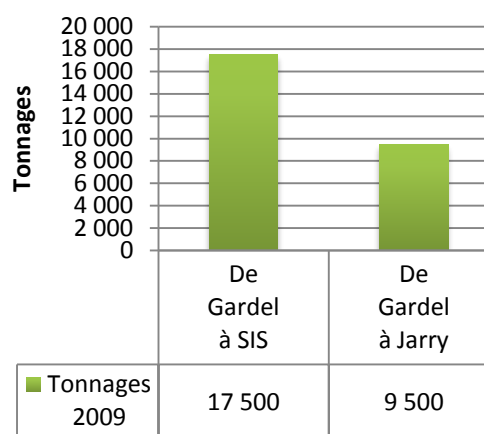


FIGURE 28: TONNAGES DE MELASSE EN 2007
 , SOURCE CTCS

Il existe en Guadeloupe deux usines sucrières :

L'usine de Gardel au Moule, qui concentre 80% de la production annuelle de sucre

L'usine SA SRMG, à grande Anse (Marie galante)

Les flux routiers de sucre en sortie d'usine concernent uniquement l'usine de Gardel et sont en direction de Jarry pour l'export et la vente locale. En 2009 ils se montaient à 45 926 tonnes.

Tonnages de sucre en 2009

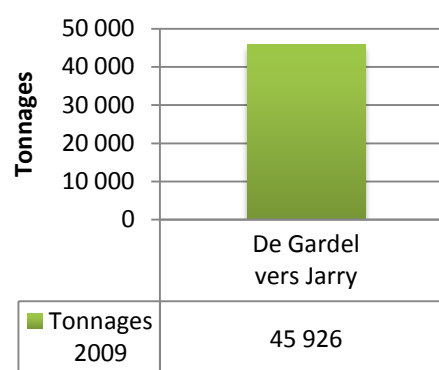


FIGURE 29: TONNAGES DE SUCRE EN 2009,
 SOURCE CTCS

La sucrerie de Gardel n'ayant plus de distillerie, il n'existe plus que deux distilleries industrielles en Guadeloupe (SIS à Bonne Mère et Grande Anse) et 9 distilleries agricoles.

Les flux routiers de rhum se font donc principalement entre SIS et Jarry (40 000 hectolitres) et entre les distilleries agricoles et Jarry (environ 36 000 hectolitres).

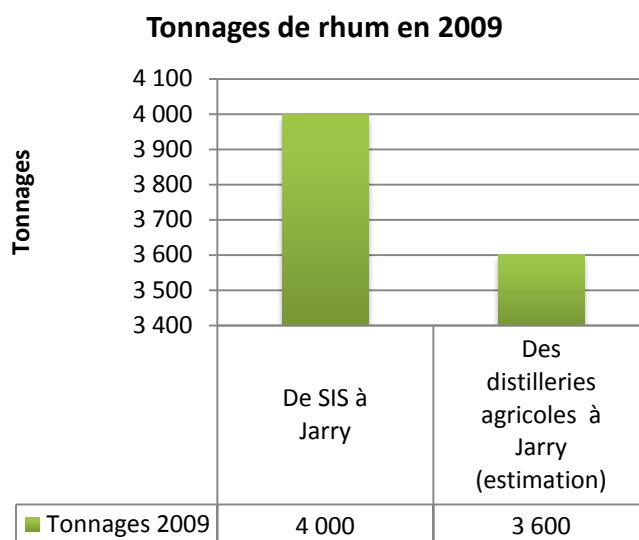


FIGURE 30: TONNAGES DE RHUM EN 2009, SOURCE CTCs

6.3.2 Les itinéraires et les étapes de la chaîne

6.3.2.1 Les étapes de la chaîne

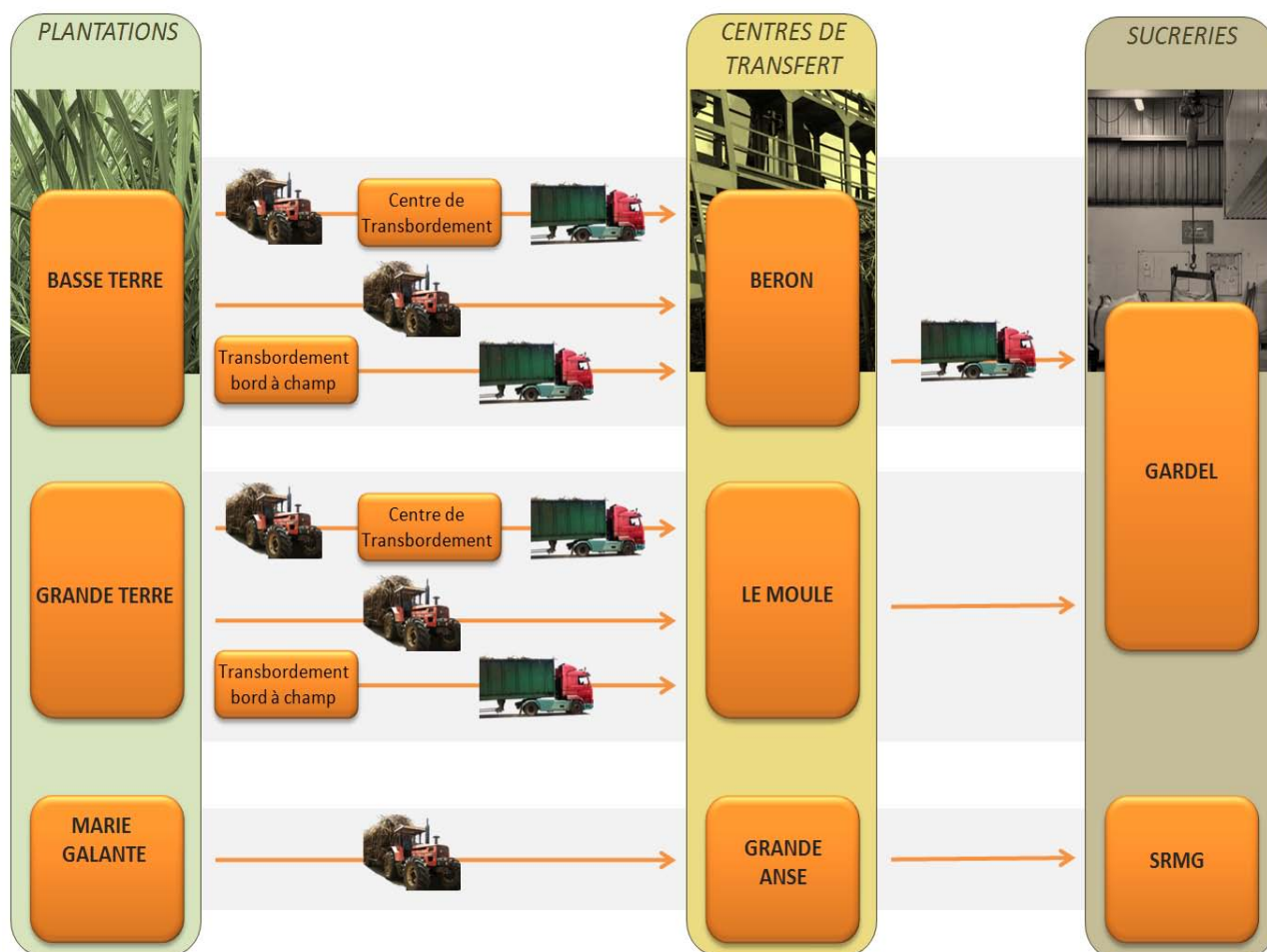


FIGURE 31: ORGANISATION DES DIFFERENTES ETAPES DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE, SOURCE CATRAM

Entre l'étape initiale de la récolte aux champs et la destination finale de la canne en sucrerie, le transport peut prendre différentes formes.

Suite à la récolte proprement dite, dans le champ (tracteur et remorque suivant la récolteuse) il existe 3 types d'organisation du transport en Basse Terre et Grande terre:

Tracteur agricole avec remorque de 15 tonnes jusqu'à un centre de transbordement vers un titan (camion de 40 tonnes) qui achemine la canne jusqu'au centre de transfert.

Tracteur agricole avec remorque de 15 tonnes jusqu'au centre de transfert.

Transbordement directement en bord à champs vers un titan⁹ qui achemine la canne jusqu'au centre de transfert.

⁹ Semi-remorque ou remorque de grande longueur, munis de ridelles. Titan étant le nom de l'ancienne marque de la majorité des véhicules de transport qui étaient importés sur l'île par le passé.

Seul le centre de transfert de Béron n'est pas directement relié à une usine sucrière. Le transport se fait ensuite à destination de Gardel (essentiellement de nuit). Les cannes venant du bassin de Basse Terre effectuent donc une étape supplémentaire et une rupture de charge en plus.



FIGURE 32: CENTRE DE TRANSBORDEMENT DE BEAUPORT, SOURCE CATRAM



FIGURE 33: CENTRE DE TRANSFERT DU MOULE (USINE DE GARDEL), SOURCE CATRAM

Le transport par tracteurs agricoles:

Le transport routier par tracteurs agricoles (avec remorque de 15 tonnes) est encore aujourd'hui très utilisé et représente un problème à résoudre pour rendre plus efficace le système.

Cette situation est, pour certains observateurs, inhérente à une mentalité du paraître (gros tracteurs coûteux et exagérément luxueux¹⁰). Il n'y a pas de logique économique à cette situation et dans de nombreux cas le tracteur est sous utilisé, et il y a un revenu annexe pour subsister. La prise de conscience existe tout de même et en 5 ans on est passé de 0,5% de transport routier par camions à 25%. La distance la plus longue effectuée par les tracteurs agricoles est de 37 à 40 km.

Ce transport jusqu'à Gardel se fait 24h/24 sur trois quarts tournants. Mais, à cause des difficultés de circulation, les camions ne peuvent faire que 2 rotations par jours. Cette congestion (due aux 15000 nouveaux véhicules légers par ans sur le réseau) est un fort goulet d'étranglement sur l'île et gêne fortement le transport de la canne. En conséquence, il est aujourd'hui obligatoire de transporter la nuit.



FIGURE 34: TRANSPORT DE LA CANNE PAR CAMION AGRICOLE, SOURCE CATRAM

¹⁰ Cette logique s'applique également aux camions, très luxueux et pour certains seulement utilisés un tiers de l'année et 2 à 3 jours par semaines.

Le marché du transport jusqu'à Gardel est organisé en part (42 au total) aujourd'hui réparties entre 12 entrepreneurs qui en possèdent chacun entre 1 et 6. A partir de 2 parts ils doivent se doter d'une benne à fond mouvant mécanique (pour décharger plus facilement) et ont le droit d'utiliser des bennes aluminium, plus légère (et permettant donc un volume transporté plus important).

Les prix sont fixés par une grille révisée annuellement et basés sur des indices de carburant et d'usure. Le transport représente pour l'usine de Gardel un coût annuel de 2 à 2,2 millions d'euros.

Transport et richesse :

Certains producteurs souhaitent continuer à utiliser le tracteur car l'utilisation du titan en bord à champs poserait un problème de mixité des cultures (cannes de parcelle et de propriétaires différents) dans le camion et rendrait la répartition de la mesure de la richesse difficile et biaisée. Cette polémique n'est pas valable pour plusieurs raisons:

La richesse de la canne n'est pas différente d'une parcelle à l'autre (trop proches pour que cela ait une conséquence).

La richesse mesurée au centre de transfert est une moyenne par quatorzaine.

Lorsqu'il n'y a qu'une seule remorque on se base sur la richesse de la zone globale.

Il n'y a donc pas d'obstacle technique au mélange de cannes dans le titan. L'obstacle se situe finalement plutôt au niveau de la législation européenne qui semble l'interdire.



FIGURE 35: TRACTEURS AGRICOLE UTILISE POUR
LE TRANSPORT ROUTIER DE LA CANNE, *SOURCE JONCTION*

La surcharge des véhicules :

Le revenu du planteur étant la péréquation entre tonnage et richesse mesurés lors du passage au centre de transfert la surcharge des véhicules est fréquente. Les remorques tirées par des tracteurs ont un poids moyen de 15 tonnes mais peuvent parfois atteindre les 30 tonnes en étant modifiées (rehaussées et rallongées¹¹).

Le transport par titans ne fait pas exception à la règle et certains d'entre eux dépassent les 40 tonnes. Ce surpoids des véhicules a plusieurs conséquences néfastes :

- Dégradation des revêtements routiers est accélérée.
- Risque d'écrasement des souches dans les champs et d'embourbement en période humide.
- Ces véhicules étant « bricolés » (surtout vrai pour les remorques tirées par les tracteurs agricole) et non homologués, le risque de casse mécanique et donc d'accident sur la voirie est important.

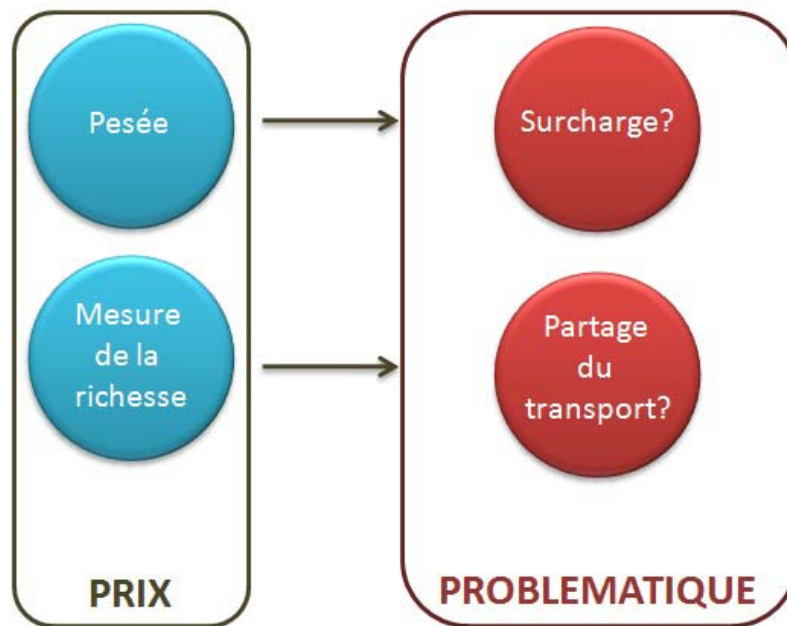


FIGURE 36: LES PROBLEMATIQUES DU TRANSPORT DE LA CANNE, SOURCE CATRAM

¹¹ De nombreux véhicules en activité à Marie-Galante et Guadeloupe continentale sont modifiés afin de permettre un transport de volume plus important et ne sont donc pas homologués. C'est notamment le cas des remorques rehaussées que l'on croise fréquemment sur les routes.

Il est également possible de croiser des bennes TP rehaussées utilisées pour le transport de la canne. Celles-ci sont conformes au code de la route car faisant objet d'une réception à titre isolé de la DRIRE (seul le poids à vide est pris en compte dans la réglementation du code de la route et non la hauteur). La modification du centre de gravité ne pose pas de problème majeur car l'empattement est suffisamment large.

6.3.2.2 Les itinéraires

Transport de la canne à sucre :



FIGURE 37: CARTE DES CHARGES DE RESEAU DE LA FILIERE CANNES, SOURCE CATRAM D'APRES LE CTCs

Transport du sucre :

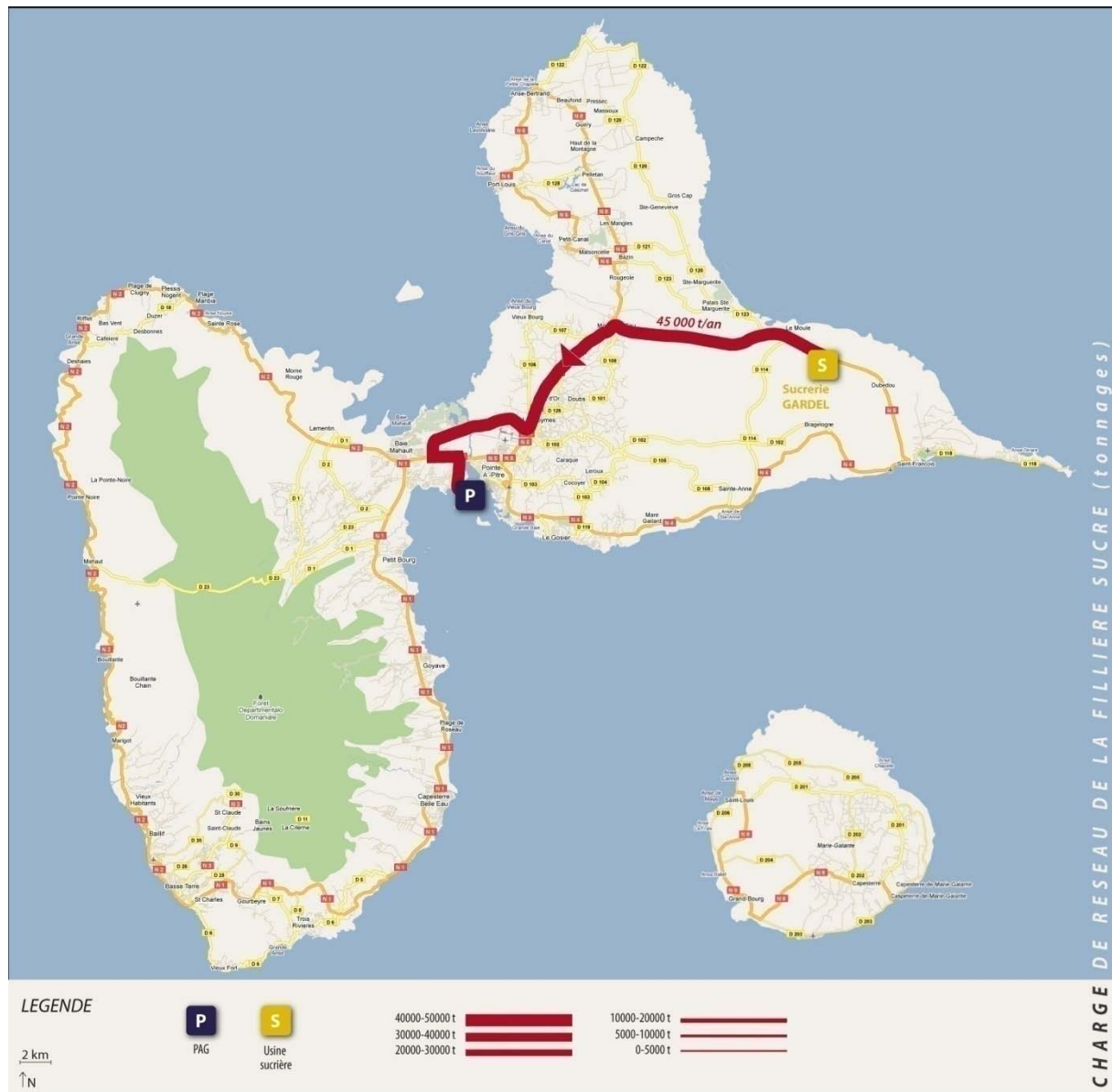


FIGURE 38: CARTE DES CHARGES DE RESEAU DE LA FILIERE SUCRE, SOURCE CATRAM D'APRES LE CTCs

Transport de la mélasse et du rhum:



FIGURE 39: CARTE DES CHARGES DE RESEAU DE LA FILIERE MELASSE ET RHUM, SOURCE CATRAM
D'APRES LE CTCS ET SIS

6.3.3 La flotte utilisée

En attendant de disposer de la base de données de la préfecture sur les immatriculations mises à jour. Les données utilisées¹² sont datées de 2007.

Les effectifs d'engins agricoles et routiers destinés à l'agriculture en Guadeloupe sont les suivants :

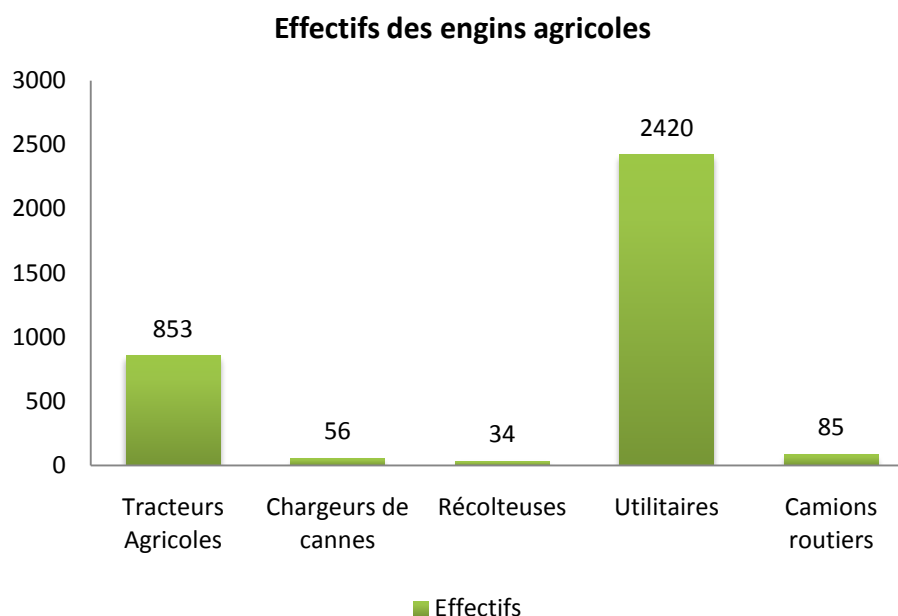


FIGURE 40: EFFECTIFS DES ENGINS AGRICOLES, SOURCE *GUADELOUPE, ADEME ET CIRAD*

6.3.3.1 Les ventes de tracteurs agricoles

Années	<2002	2003	2004	2005	2006	2007	Total
FENDT	0	0	0	3	2	2	7
FIAT	4	0	0	0	0	0	4
JOHN-DEERE	0	0	2	9	10	3	24
LANDINI	0	11	3	6	2	2	24
MASSEY FERGUSON	33	0	0	0	0	0	33
MC CORMICK	0	0	0	1	0	1	2
NEW HOLLAND	0	14	3	1	0	0	18
RENAULT	53	4	10	9	0	0	76
SAME	0	19	16	62	13	21	131
VALTRA	0	0	0	1	2	10	13
Effectif total	90	48	34	92	29	39	332

FIGURE 41: VENTE DE TRACTEURS AGRICOLES DEPUIS 2002, SOURCE *REGION GUADELOUPE, ADEME ET CIRAD*

¹² D'après l'étude d'état des lieux et perspectives de l'agriculture guadeloupéenne et biocarburants de la région Guadeloupe, l'ADEME et le CIRAD.

Sur les 853 tracteurs agricoles actuellement en activité en Guadeloupe, 332 ont été vendus entre 1990 et 2007 avec la répartition suivante. A part une forte progression en 2005, la vente de tracteurs agricoles reste plutôt stable dans le temps avec une moyenne de 48 véhicules/mois (moyenne majorée par l'année 2005).

La marque SAME est celle qui vend le plus de modèles chaque année (en moyenne 52% des ventes).

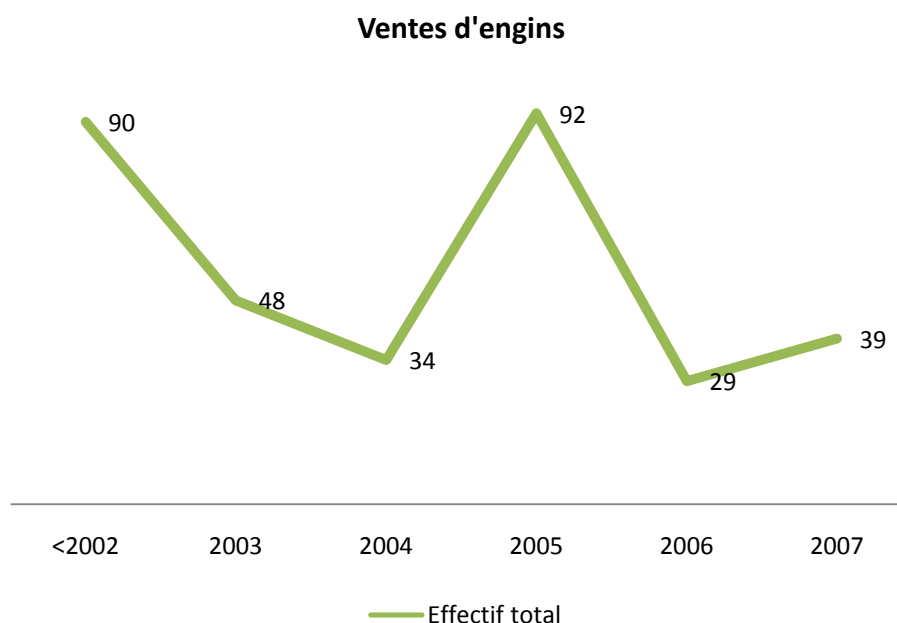


FIGURE 42: EVOLUTION DES VENTES DE TRACTEURS AGRICOLES,
SOURCE REGION GUADELOUPE, ADEME ET CIRAD



FIGURE 43: TRACTEUR AGRICOLE UTILISE POUR LE TRANSPORT ROUTIER DE LA CANNE,
SOURCE JONCTION

6.3.3.2 Les puissances des tracteurs agricoles

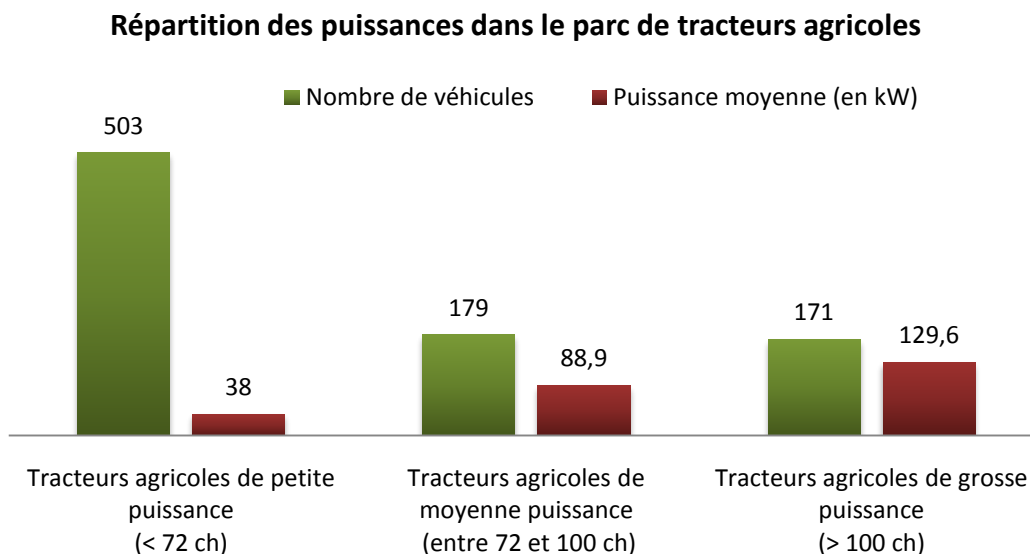


FIGURE 44: REPARTITION DES PUISSANCES DANS LE PARC DE TRACTEURS AGRICOLES,
 SOURCE REGION GUADELOUPE, ADEME ET CIRAD

Ce rapport puissance moteur/effectif de véhicules permet de calculer la consommation globale. Le parc de tracteurs de petite puissance représente 59% du parc total. Par contre, les tracteurs de grosse puissance sont quasiment aussi nombreux que ceux de moyenne puissance.

6.3.3.3 Les consommations de carburant de la filière canne

Consommation de carburant pour la récolte :

Pour ce faire, le modèle considère que qu'une parcelle de canne est récoltée avec une récolteuse coupeuse tronçonneuse associée à 3 tracteurs + remorques. Les tracteurs sont issus des familles de puissance moyennes et grosses. Ainsi, pour une surface de parcelle de 15903,3 ha, la consommation pour la récolte de la canne en Guadeloupe se trouve entre 3 797 790 et 3 003 098 litres de gasoil¹³.



FIGURE 45: RECOLTEUSE-COPEUSE-TRONÇONNEUSE

¹³ Etant donné que la récolte ne se fait pas uniquement de manière mécanique mais encore manuellement, ce chiffre étant à minorer.

Consommation de carburant pour le transport

Pour ce calcul, et d'après le SIG de répartition des parcelles d'AGRIGUA, les résultats sont obtenus en calculant la distance qui sépare, par la route, les parcelles d'un centre de réception.

Le modèle suppose que toutes les cannes de basse terre sont livrées à Béron par tracteur agricole, que toutes les cannes de Grande terre sont livrées à Gardel en tracteurs agricole, et que les transferts entre Béron et Gardel se font par camion routier.

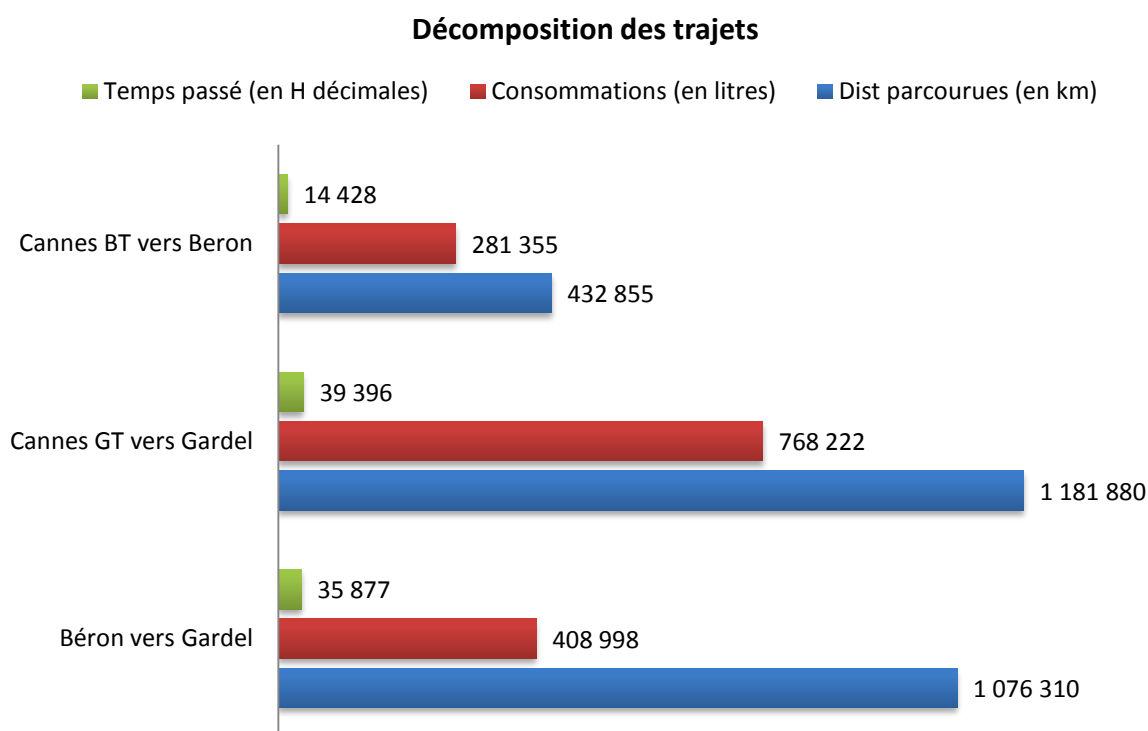


FIGURE 46: DECOMPOSITION DES TRAJETS, SOURCE REGION GUADELOUPE, ADEME ET CIRAD

Le tableau ci-dessus montre la décomposition des trajets en fonction du temps passé, de la consommation et de la distance parcourue.

Les deux premiers trajets sont ceux qui sont effectués par les tracteurs agricoles et ont un rapport km parcouru/consommation moins avantageux. Le circuit Béron/Gardel par camion étant plus économique par les volumes transportés bien plus importants.

Au total, pour le transport de la canne, les véhicules utilisés (soit les tracteurs agricoles et routiers) vont parcourir 2691045 km pour une consommation de 1458575 litres de gasoil en 89701 heures.

En comparant ce schéma à celui des tonnages de cannes par centres de transfert on s'aperçoit que Béron génère, proportionnellement, beaucoup moins de transport par

tracteurs agricole que Gardel. Le graphique ci-dessous montre, par comparaison des tonnages reçus et des consommations, la quantité de gasoil nécessaire pour transporter une tonne de canne.

Le centre de transfert du moule (Gardel) nécessite en moyenne une consommation de 2,53litres/tonnes alors que celui de Béron, plus proche de la zone de production, ne nécessite que 1,26litres/tonnes.

Génération de transport

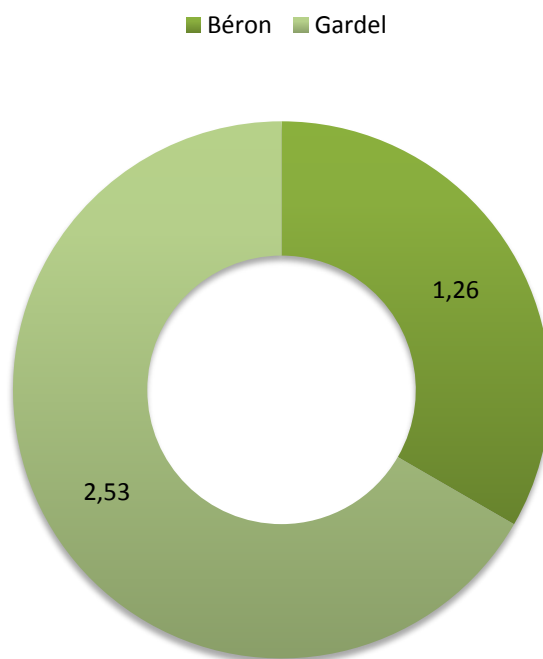


FIGURE 47: CONSOMMATION MOYENNE GENEREE
 PAR LE TRANSPORT VERS LES CENTRES DE TRANSFERT,
 SOURCE CATRAM D'APRES *REGION GUADELOUPE, ADEME ET CIRAD*

6.3.4 Typologie des véhicules de transport de cannes à sucre¹⁴ :

- Remorques titan
 (avec fonds roulants ou non)



- Tracteur agricole avec remorque agricole



¹⁴ Source des photos : Catram et <http://www.legras.fr>

- Remorques de transfert VL6



- Remorques de transfert VL8



- Benne TP rehaussée



6.3.5 L'organisation de la filière

La filière comprend :

- 5562 planteurs (en 2007) qui sont souvent pluriactifs avec de petites exploitations de 2,5ha et de moins de 1ha. Leur taille réduite les obligent à faire appelle aux CUMA et ETA pour les travaux et le transport agricole.
- 9 distilleries agricoles (3 à Marie galante et 6 en Guadeloupe) et 2 distilleries industrielles.
- Une douzaine de CUMA (Coopératives d'Utilisation de Matériel Agricole) permettant aux agriculteurs une mise en commun des ressources pour acquérir du matériel agricole.
- Une trentaine d'ETA (Entreprises de Travaux Agricoles).
- Les SICA (Société d'Intérêt Collectif Agricole). Une par bassin. Elles sont les interlocuteurs des planteurs et assurent le relais administratif entre les planteurs, les CUMA et les ETA.
- 3 centres de transfert appartenant au CTCS, destinés au transfert de propriété de la canne, au pesage de la cargaison et à la mesure de sa richesse (Béron, Le Moule et Grande Anse).

Depuis le début de l'année les CUMA et les ETA ont des réunions mensuelles pour restructurer le secteur avec pour objectif une baisse de leur nombre et une hausse de leur taille pour assurer leur viabilité (aucun profit n'est généré en dessous de 150 t/jours).

Auparavant la main d'œuvre venait d'Haïti mais depuis 5-6 ans la réglementation a engendré une hausse des prix/salaires. La récolte se fait donc aujourd'hui majoritairement de façon mécanique avec des récolteuses.



FIGURE 48: COUPEUR DE CANNE,
SOURCE [HTTP://WWW.GEO.FR](http://www.geo.fr)



FIGURE 49: RECOLTEUSE, SOURCE
[HTTP://WWW.GROSTRACTEURSPASSION.COM](http://www.grostracteurspassion.com)

6.3.6 Point sur les sources

Étude sur l'optimisation des coûts de revient et de l'organisation des prestataires de travaux agricoles, Maître d'ouvrage : IGUACANNE, Maître d'oeuvre : Chambre d'Agriculture Filière Canne-sucre-rhum, Office de Développement de l'Économie Agricole, des Départements d'Outre-Mer

Etude de l'organisation de la récolte et du transport des cannes à sucre en Guadeloupe, Rapport de synthèse du 19 février 2002

Présentation de la filière canne, sucre, rhum, Mauranyapin Jean Pierre, Centre Technique de la Canne et du Sucre de Guadeloupe (CTCS)

Centre Technique de la Canne et du Sucre de Guadeloupe, Rapport de campagne, volet réception saccharimétrique 2009

Données chiffrées :

Fichiers des immatriculations des véhicules (source : préfecture)

Trafics par nature de marchandise du PAG

Fichiers de contrôles des charges de la DDE

6.4 BTP (GRANULATS, BETON PRET A L'EMPLOI, PARPAINGS, ENROBES)

En préambule, et en reprenant une partie du bilan 2009 établi par l'IEDOM (INSTITUT D'EMISSION DES DEPARTEMENTS D'OUTRE-MER).

Le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP) contribue pour 8,7 % à la formation de la valeur ajoutée brute en 2008 et emploie 10 % des salariés du département. L'activité est traditionnellement pourvoyeuse d'emplois directs et indirects car consommatrice de services d'accompagnement.

L'activité du BTP se révèle dépendante de la commande publique :

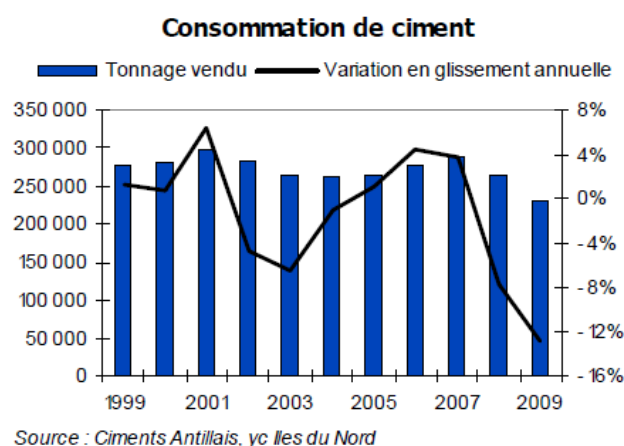
- Entre 1999 et 2003, les dépenses concernant le secteur sont passées, pour les principaux maîtres d'ouvrage (Etat, Région, Département et CCI), de 209 millions d'euros en 1999 à 411 millions d'euros en 2003, soit une progression annuelle de 18%. Puis, les investissements publics ont régulièrement baissé jusqu'en 2006.

En 2006 et 2007, la reprise de la commande publique, avec le bouclage du Document Unique de programmation (DOCUP 2000-2006) a redynamisé le secteur qui enregistre en 2007 une croissance de 4,0 %, après + 3,3 % en 2006.

Le secteur de la construction a également bénéficié des dispositifs successifs de défiscalisation dans l'Outre-mer. Les lois Pons et Paul en 1986 et 2001, puis la loi Girardin en 2003 ont favorisé les investissements privés, notamment immobiliers, dans les DOM. Depuis mai 2009, la loi Scellier DOM-COM est entrée en vigueur. Elle s'applique à l'achat d'immobilier dans les DOM-COM et ouvre des droits à la réduction d'impôt, à hauteur de 35 % à 40 % du prix de revient du logement, dans la limite de 300 000 €. Elle remplacera progressivement la loi Girardin

Déjà en ralentissement en 2008, l'activité dans le secteur du BTP a été mal orientée en 2009, pénalisée par le contexte social qui a paralysé l'économie et retardé de nombreux projets dès le premier trimestre.

Sur les 10 années écoulées la consommation de ciment a atteint son plus bas niveau.



Afin de relancer l'activité du secteur, plusieurs mesures et projets de grandes envergures ont été rappelés dans le cadre du plan régional de relance de l'économie guadeloupéenne.

Certains ont démarré (rénovation urbaine Abymes/Pointe-à-Pitre, travaux de confortement parasismique des établissements scolaires et du logement social, ect....) et se poursuivront dans les prochaines années.

Cette filière présente des caractéristiques locales très particulières :

- Une hyperconcentration des besoins dans l'agglomération de Pointe à Pitre
- 2 carrières principales (Rivière Sens et Deshaies) chacune produisant $\frac{1}{4}$ de la consommation totale
- Une exploitation déclarée sur le tuf (matériau de complément, notamment pour sous-couche routière) effective sur des carrières dispersées la plus importante produisant à peine 83.000 tonnes (*soit 3% du total estimé des flux de granulats sur la Guadeloupe*)
- $\frac{1}{4}$ de la consommation de granulats en Guadeloupe serait d'origine illicite, par l'exploitation sauvage de carrière de tuf
- Importation en légère croissance (arrivée au port de Jarry)

Nota : jusqu'au milieu des années 2000 les sables marins étaient exploités avec une barge spécifique, puis acheminés jusqu'au port. Cette exploitation est terminée, la barge d'extraction ayant été vendue à la Martinique.

6.4.1 Granulats : les types de flux et les volumes

Le marché des granulats en Guadeloupe s'élève à 2,1-2,2 millions de tonnes/an auquel il convient de rajouter l'estimation de 700.000 tonnes/an d'extraction illégale de tuf.

Les 5 types de flux et volumes afférents :

La carrière de Deshaies, située au Nord-Ouest de la Basse-Terre, qui a produit en 2009 environ 600.000 tonnes de graviers et de sable (en retrait par rapport à 2007 et 2008), la carrière de Rivière-Sens au Sud de la ville de Basse-Terre, qui produit 780.000 tonnes de gravier et de sable pouzzolanique (utilisé dans la fabrication du béton),

Les sables importés de Martinique ou de Dominique pour 240.000 tonnes, via le port du Jarry,

L'exploitation légale de tuf pour près de 400.000 tonnes, répartis sur une dizaine de carrières, à la particularité d'être exploité de façon fortement variable d'une année sur l'autre,

L'exploitation illégale de tuf pour 700.000 tonnes par an, et qui par définition n'est pas structurée, ou tout du moins recensée et suivie.

Exploitant	Matériel exploité	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
COLAS GPE	tuf calcaires	---	---	---	---	---	---	0	30 290	783
ESBTP	tuf calcaires	0	---	---	---	---	---	---	---	---
ETPL (Delisle Aloph)	tuf calcaires	35 000	34 280	3 800	42 000	42 000	102 758	78 000	10 000	2 600
ETPL Jasmin	tuf calcaires	0	---	---	---	---	---	---	---	27000
GADDARKAN Kervino	tuf calcaires	62 000	85000	90 000	87 000	0	0	0	19 500	83 500
GADDARKAN PAPIN	tuf calcaires	70 000	0	1 000	70 000	65 947	78 000	45 000	44 600	0
GADDARKANPlaisance	tuf calcaires	71 000	76 000	0	0	134 000	131 000	105 000	35200	0
Marie-Galante Industrie	tuf calcaires	0	---	---	4 000	4000	39 000	37 000	19 000	22 000
NAGAPIN Champvert	tuf calcaires	0	0	0	0	0	5 500	30 000	22 000	51 000
SOGETRA	tuf calcaires	---	---	---	---	---	---	---	---	3 150
SORECTA SARL	tuf calcaires	75 000	75 000	65 000	65 000	64 400	---	31 000	41 000	45 000
STGC (Chazeau)	tuf calcaires	---	---	---	---	---	---	---	0	5 160
STGC PAPIN	tuf calcaires	85 000	---	---	45 000	5 000	45 000	52000	21 000	53 730
STGC Pavillon	tuf calcaires	150 000	---	---	39 000	50 000	0	0	5 000	0
TCAE	tuf calcaires	---	---	---	---	---	---	---	7 000	10 000
Totaux (tonnes)		548 000	355 280	159 800	352 000	365 347	401 258	378 000	254 590	303 923

Sablères de Gpe	pouzzolane	530 000	424 500	404 500	372 500	361 110	404 000	572 500	630 000	777 000
SADG	Andésite	550 000	461 500	410 000	470 000	616 000	712 400	615 000	755 000	738 000
SCGC	diorite	250 000	---	170 363	178 000	165 000	196 139	181 000	---	---
SOFAGRADE SARL	Rhyolite	5 000	3 200	3 600	1 630	5000	1267	1243	408	0
Totaux (tonnes)		1 335 000	1 188 200	988 463	1 022 130	1 147 110	1 313 806	1 369 743	1 385 408	1 515 000

Tableau 10 : Evolution de la production (en tonnes) des carrières de la Guadeloupe de 1999 à 2007 (Source des données : DRIRE).

--- : pas d'autorisation d'exploitation. *** : production non déclarée. 0 : pas d'extraction malgré autorisation.

FIGURE 50: SOURCE D'APPROVISIONNEMENT SUR L'ILE, SOURCE DRIRE

Nota : en 2009 les volumes produits par la carrière SADG – Desbaies sont en fort recul à 600.000 T

6.4.2 Granulats : les itinéraires et les étapes de la chaîne

Carrière Rivière Sens (Sablère de Groupe) :

Située à proximité de la RN1 reliant Basse-Terre à Pointe-à-Pitre. Les lieux de consommation de pouzzolane sont concentrés à Jarry (pour 33% de la production : centrales à béton et cimenterie Lafarge) et autour du Petit et Grand Cul-de-sac Marin (Lamentin, Baie-Mahault, Petit-Bourg et les Abymes = 24%). La production annuelle de la carrière s'élève à environ 3.000t/jour ouvré soit environ 192 camions par jour.

L'étude Sogreah sur la liaison maritime Basse Terre – Pointe à Pitre a estimé à 577.200t/an le volume transporté via la RN1, ce qui représente soit un trafic quotidien de 2.200t, soit 80 à 90 rotations de poids lourds par jour. Le Schéma Départemental des Carrières estime plutôt le flux à 140 camions par jour ouvrable (soit 280 mouvements), avec une moyenne de 60km par mouvement (distance jusque Jarry) soit environ 3,6 millions de km parcourus par an (31.000 camions x par 60 km)

Une partie des flux transitent par un dépôt de 6.000 tonnes, situés à Jarry (20% des camions), au cœur de la zone industrielle et à proximité des clients.

Carrière Deshaies (SADG) :

Située à proximité de la RN2, l'essentiel des 600.000 T produites sont à destination de clients situés à :

- Jarry pour 420.000 tonnes (soit 70%)
- Saint François pour 72.000 tonnes (soit 12%)
- Basse Terre pour 54.000 tonnes (soit 9%)
- Sainte Rose pour 54.000 tonnes (soit 9%)

La majorité des flux passe par le tronçon Deshaies- Sainte Rose (du fait des contraintes de la route de la Côte sous le Vent) et plus de 80% par la RN1 à hauteur de Baie-Mahault. L'estimation kilométrique est de 1,44 millions de km générés en 2009 et de 8.000 camions/an faisant une moyenne de 3 tournées/jour soit 24.000 mouvements/an (soit une centaine de rotations de poids-lourds par jour).

La carrière de Deshaies s'appuie sur une plateforme à Jarry pour le négoce de granulats. Cette plateforme a une moyenne de trafic de 100.000 T/an avec certaines années jusqu'à 150.000T).

Import et extraction de sable marin via le port du Jarry :

Le terminal dédié et la zone de stockage sont situés dans la zone de Jarry, en limite maritime (à l'Est). Les flux s'effectuent au départ de cette zone par rotation très régulière entre cette zone de stockage et les principaux destinataires situés à proximité. Cette rotation s'effectue donc principalement sur les voies de circulation de la zone de Jarry et la RN1 dans sa partie centrale. A savoir que les importations comme les extractions sont assez irrégulières et sont en très nette diminution depuis 2007. Par ailleurs, de très graves désordres ont été observés dans certains ouvrages dans lesquels ont été employés des sables marins.

Carrières de Tuf :

Très dispersées, seules 3 carrières ont produits en 2007 plus de 50.000 tonnes (ce qui correspond aux recommandations du Schéma Départemental des Carrières de dimension minimale pour autorisation à exploitation. 50.000 tonnes génèrent approximativement 2.000 camions par an, soit moins de 10 camions par jour). Les étapes de la chaîne se limitent à une trace directe entre lieu de production et destinataire final (le tuf est un produit à très faible valeur ajoutée, il ne peut y avoir de reprise ou de stock intermédiaire)

Tableau des points générateurs de flux (représentés par des bulles) et des espaces de consommation de granulats (communes colorées).

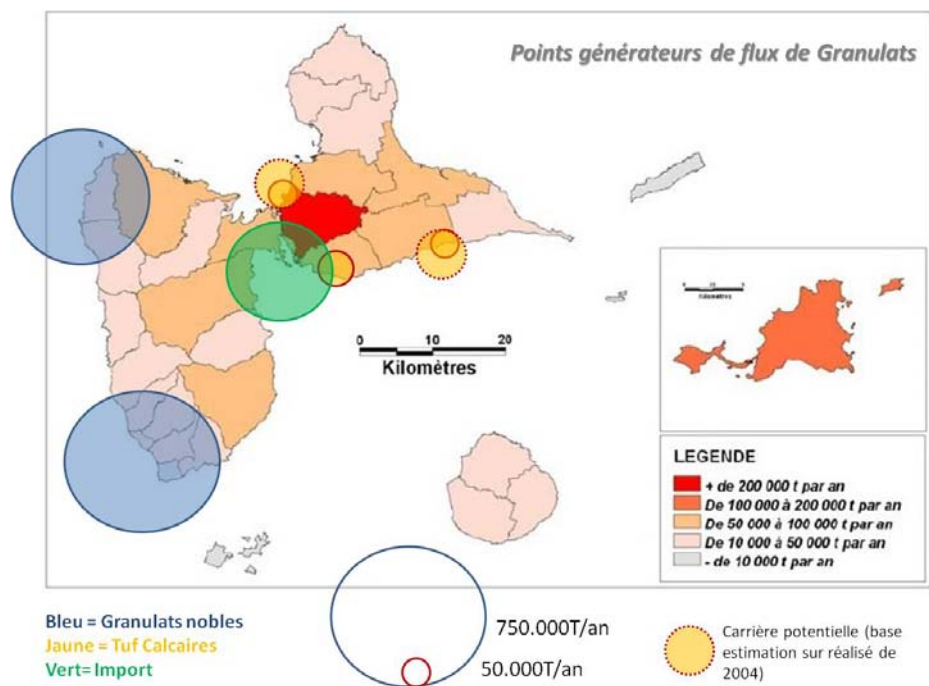


FIGURE 51: CARTE DES POINTS GENERATEURS DE FLUX DE GRANULATS, SOURCE SDC

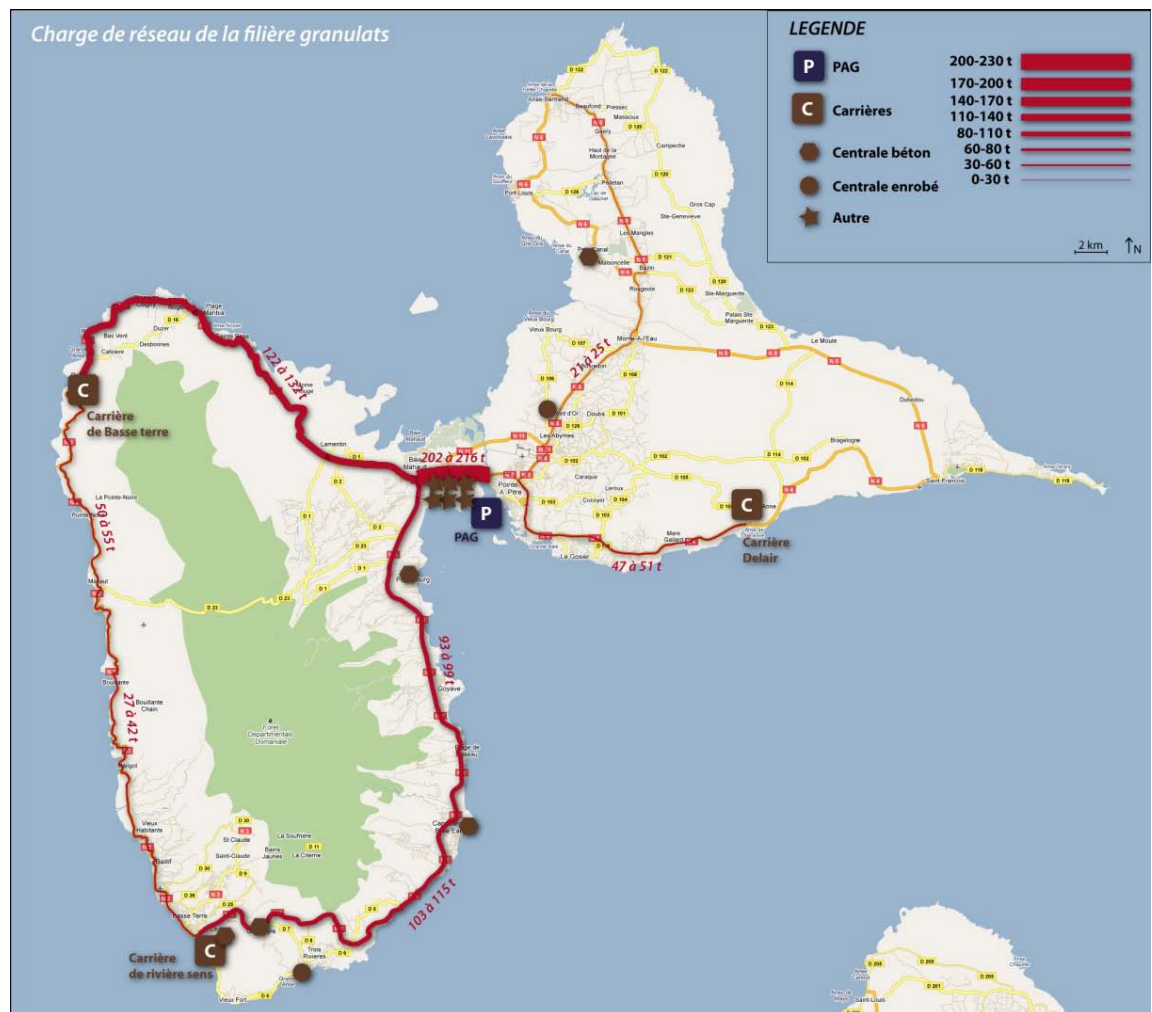


FIGURE 52: CARTE DE SITUATION DES CENTRALES, *SOURCE CATRAM & JONCTION*

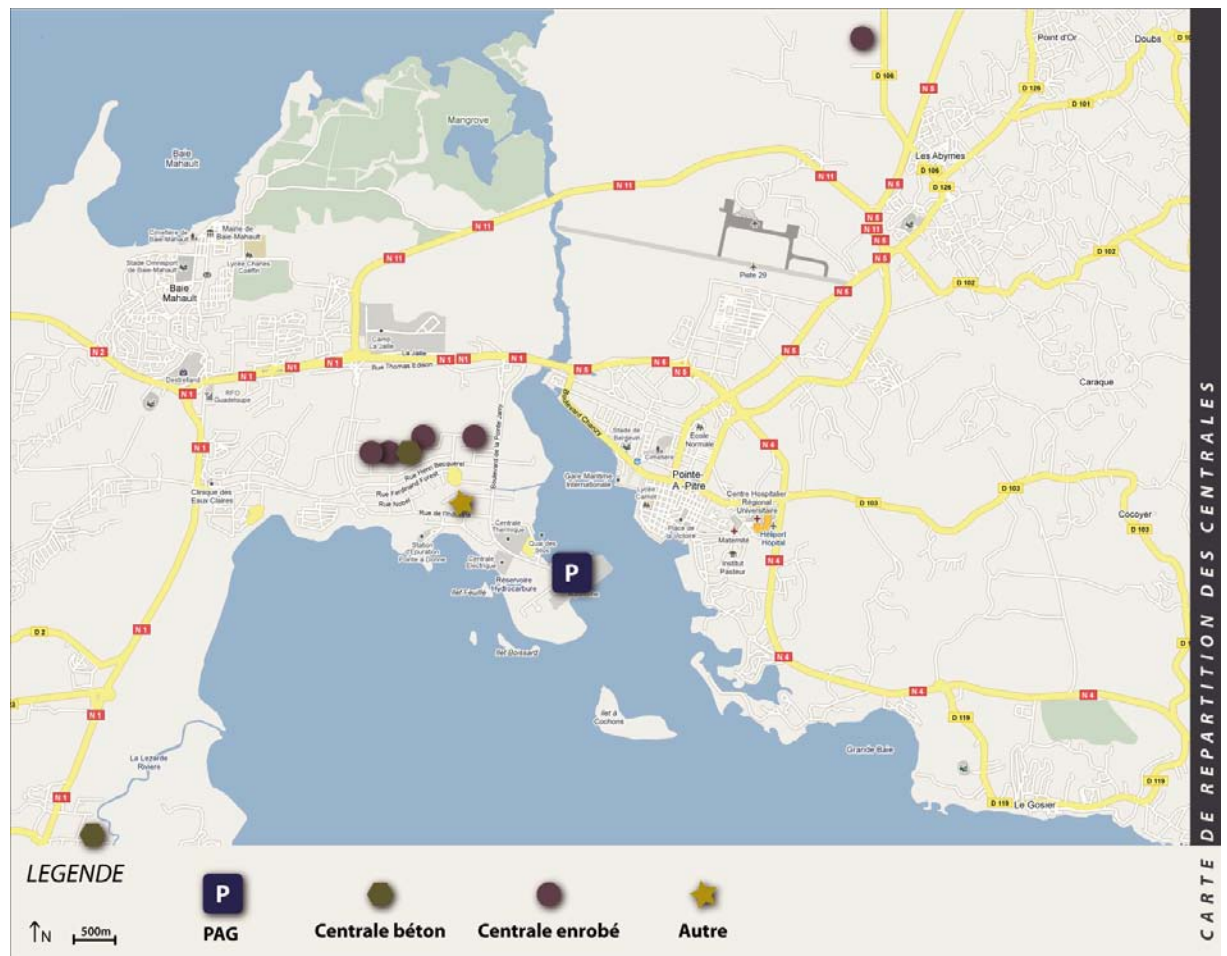


FIGURE 53: CARTE DE SITUATION DES CENTRALES, ZOOM ZONE CENTRE GUADELOUPE,
 SOURCE CATRAM & JONCTION

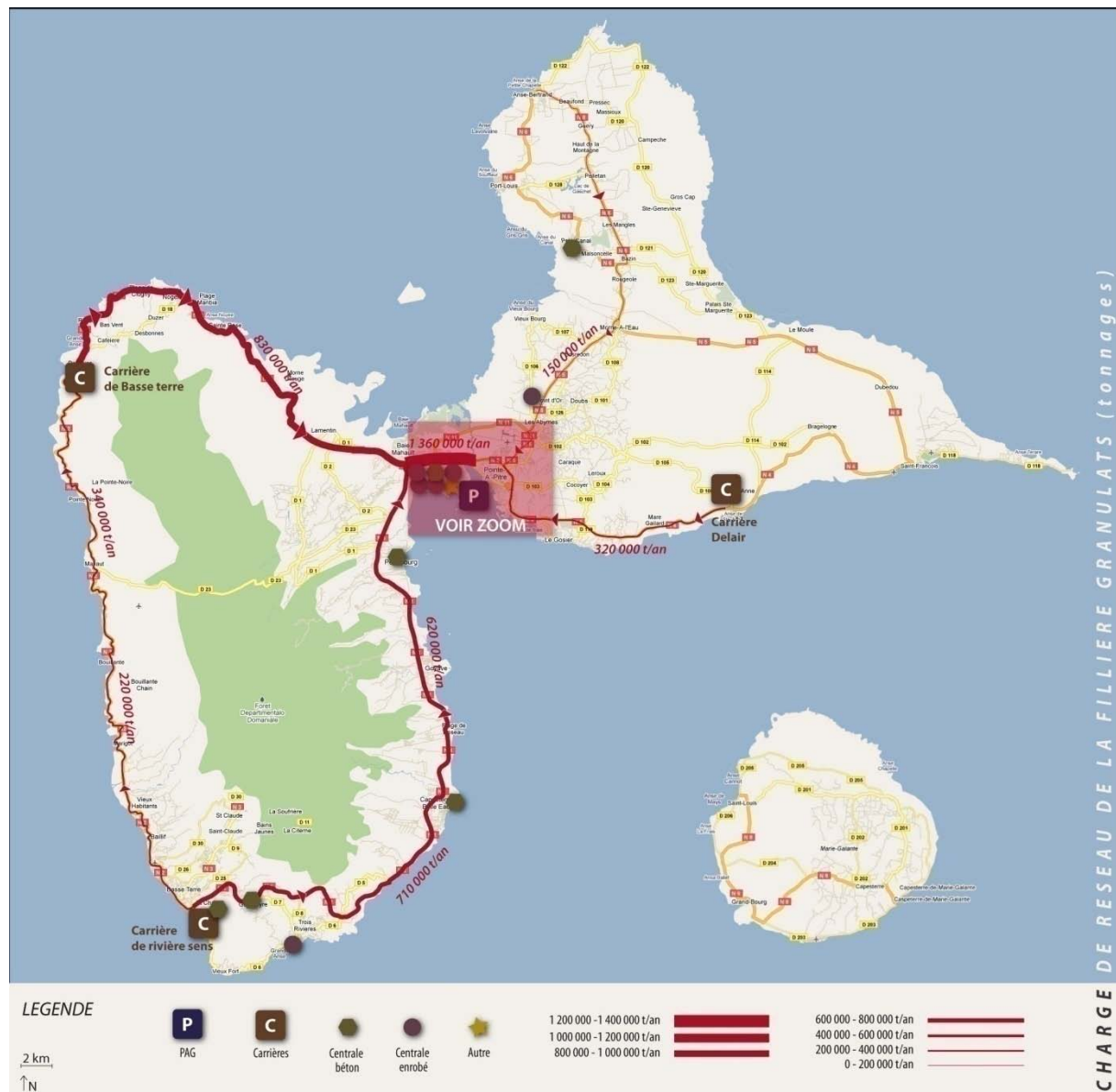


FIGURE 54: CARTE DES CHARGES ROUTIERES DES FLUX DE GRANULATS SUR LA GUADELOUPE, SOURCE CATRAM & JONCTION

En synthèse, à partir des estimations avancées dans le Schéma Départemental des Carrières, l'agglomération pontoise est traversée ou destinataire de :

- 35.000 camions de granulats en provenance de Rivière Sens ou Deshaies
- 16.000 camions de tuf,

Soit une moyenne sur 240 jours ouvrés de 200 à 220 camions/jour.

6.4.3 Granulats : la flotte utilisée

Les transporteurs de granulats utilisent essentiellement des semi-remorques, de charge utile de 25 à 28 tonnes (et de PTAC à 30-35T)

Cette flotte est, de l'avis de tous les interlocuteurs rencontrés (chargeurs, transporteurs, membres de collectivités territoriales, service de l'état, etc...), trop importante. Il n'a pas été possible de faire un relevé exhaustif. Néanmoins, lors des différents entretiens, l'estimation que l'on peut avoir du parc dédié au transport de granulats, est de l'ordre de 300 poids lourds.

Une partie du parc est surmotorisée, effet induit par les dispositifs de défiscalisation (jusqu'en 2008), les petits transporteurs étant tenté d'acquérir des camions suréquipés et surmotorisés. Il existe ainsi des camions de plus de 700 chevaux, alors que la topographie de la Guadeloupe permet une motorisation de 400 à 500 chevaux¹⁵. Une centaine de camions sont dotés d'une motorisation surdimensionnée générant des coûts sans lien avec le besoin.

Les surcharges sont fréquentes, et seule une volonté commune des 2 principales carrières (Deshaies et Rivière Sens) a permis un recul très notable de cette pratique.



FIGURE 55: CAMION BENNE TP, SOURCE JONCTION



FIGURE 56: CAMION BENNE TP, SOURCE JONCTION

6.4.4 Granulats : l'organisation de la filière

Le secteur est fortement tendu en raison d'une organisation faible :

- de trop nombreux transporteurs méconnaissent les règles minimales de gestion d'une entreprise,
- offre de transport en dumping, par une activité de transport dans l'illégalité (administratives, techniques, routières avec des surcharges),
- les prix qui restent bas,

¹⁵ Expérience par Lafarge Béton sur un approvisionnement depuis Rivière Sens vers Petit Bourg : comparaison entre un camion de 450CV et l'autre de 600CV. Pas de différence notable ni de gain de temps

- l'individualisme de plus en plus visible dans le recul du nombre de transporteurs regroupés en syndicat ou coopérative,
- une organisation d'approvisionnement déstructurée, notamment sur la carrière de Deshaies (voir ci-dessous),

Rivière Sens :

La production de la carrière est vendue « chargée sur camion » au départ de la carrière (ou du dépôt de Jarry), le transport étant assuré par des transporteurs mandatés par les clients.

Le transport jusqu'au dépôt de Jarry est assuré par des transporteurs mandatés par la carrière.

Dans les deux cas, la charge du camion est contrôlée à la sortie de la carrière et la quantité correspondant à la surcharge est déposée. Il est également demandé aux transporteurs de recouvrir la benne avec la bâche prévue.

Deshaies

De la même façon, la production de la carrière est vendue « chargée sur camion » au départ de la carrière, donc le transport est assuré par des transporteurs mandatés par les clients. Toutefois, la carrière Deshaies dans le but de professionnaliser l'activité transport, s'assure du respect de certaines règles administratives et routières (surcharge, bâchage).

Le nombre de rotation quotidienne pour un camion est de l'ordre de 3 à 4 (la *rentabilité étant assurée à partir de 3 rotations quotidiennes*) sur le circuit Deshaies-Pointe à Pitre.

La carrière de Deshaies ne bénéficiant pas de stock relais (comme celui de Jarry pour la carrière de Rivière Sens), elle est confrontée régulièrement à une déstabilisation de son organisation, lors de commande d'importance sur une qualité (coupure) particulière. Ainsi, afin de s'assurer un approvisionnement garanti en quantité, le client donneur d'ordre mandate un nombre trop important de camions venant tous s'approvisionner sur la même coupure au même moment, dérégulant le transit dans la carrière, créant une congestion (et donc une baisse des capacités d'évacuation) avec conséquence visible pour les transporteurs : une très faible rotation par camion (jusqu'à limiter à 2 ou 3 tournées par semaine et par camion). Ce phénomène se traduit par une file d'attente de plusieurs dizaines de camions, camions sans chauffeur car pour améliorer la performance économique, le transporteur place plusieurs camions dans la file, mais un seul chauffeur qui convoie à tour de rôle les camions (une fois chargé).



FIGURE 57: CARRIERE DE DESHAIES, SOURCE JONCTION

Stock d'import/ sable marins

Il s'agit ici plus de rotation courte et nombreuse grâce à la position stratégique du stock placé en proximité des clients principaux. Il n'a pas été noté de dérèglement particulier, l'organisation de l'enlèvement est assurée par les clients, sur un site accessible et dans des proportions moindres que les carrières. 240.000T c'est environ 9600 camions par an soit moins de 40 par jour = 80 mouvements, ce qui peut se réaliser avec une quinzaine de camions, voire moins suivant la proximité du client et le taux de rotation.

Il faut aussi retenir que les entreprises du BTP s'inquiètent des conséquences de l'instauration de monopole en termes d'approvisionnement de type de granulats, ce qui est le cas sur la Guadeloupe s'il n'y avait pas d'importation.

6.4.5 Focus sur la filière Béton Prêt à l'Emploi - BPE (camions toupie-béton)

En Guadeloupe le volume d'activité de la filière a été de 440.000m³ en 2007 et seulement 400.000m³ en 2009. 4 entreprises représentent 80% du marché : Lafarge / SGB - Gpe Hayot / Colas-Transbéton / Sogetra .

Dans la profession, l'affrètement est effectué par le bétonnier pour aller chercher en amont la matière première, en s'appuyant soit sur des sociétés de transport, soit des artisans-individuels (voir analyse ci-dessus dans chapitre « Granulats »)

Il y a une obligation structurelle de travailler avec du stock (au sol) sur site (capacité = 1 semaine d'activité), au contraire de ce qui se fait en métropole (schéma

d'approvisionnement direct avec déchargement du camion dans la trémie de la centrale). Ceci s'explique par :

- La distance
- 1 seule source d'approvisionnement par type de granulats (les 2 carrières principales ayant chacune une offre complémentaire de l'autre et ne pouvant se substituer l'une à l'autre)
- L'histoire locale (notamment les conflits sociaux)
- Les contrôles ne sont pas faits ni sur les documents, ni sur la surcharge.
- L'ouverture ces dernières années de nouvelle centrale à bétons, par des sociétés du bâtiment pour améliorer l'économie sur la chaîne de production, s'explique également par l'opportunité que représente les aides à l'ouverture de centrales (subventions et défiscalisations possibles).
- Trop souvent encore le dépassement du PTAC des camions toupie est constaté, avec des niveaux parfois très élevé ($> 10T$ – s'explique par une masse volumique du béton très élevée ($2,5T$ par m^3), du coup il est possible de rapidement atteindre le niveau limite, plus encore si le camion est équipé d'une pompe auxiliaire qui augmente sa tare, sans changer la capacité de la toupie.¹⁶
- En Guadeloupe, la flotte de camions toupie serait d'une centaine de véhicules, détenu en très grande majorité par des artisans. Peu d'entreprises avec plus de 2 camions. Les transporteurs sont très souvent captifs du donneur d'ordre, allant jusqu'à aborder les couleurs de ce dernier, rendant par là-même difficile la possibilité d'utiliser un même camion sur plusieurs centrales à béton.

6.4.6 Focus sur la filière Parpaings

Une quinzaine d'acteurs, répartis en fonction du territoire et de la densité de population.

Les organisations sont en général structurées autour de camions en compte propre pour la livraison des produits finis (parpaings) dans un périmètre de 30-50km, avec 3 -4 tournées par jour, utilisant des camions type semi-remorque. Le kilométrage de ces camions est de ce fait relativement faible, des camions qui ne sont le plus souvent renouvelés que pour intégrer des grues plus performantes.

En amont, pour l'approvisionnement de granulats depuis la carrière de Rivière Sens, certains font appel à un transporteur, d'autres utilisent leur propre camion.

Les interlocuteurs interviewés estiment que le point le plus difficile est l'approvisionnement de granulats, avec des distances parfois très importantes, et des temps d'attente qui peuvent être fortement pénalisants.

¹⁶ Lafarge Bétons Guadeloupe s'est imposé une règle de $6m^3$ pour un camion toupie sans pompe auxiliaire

6.4.7 Focus sur la filière Enrobés

D'après une estimation effectuée en 1990, la consommation d'enrobés avait été de l'ordre de 150000 t en 1989 ; elle correspond à un mélange de 6 % de bitume et 94 % de granulats. En 1993, cette consommation était considérée comme stable et voisine de 200000 t/an. (Nota : Si calcul à partir des chiffres fournis par le Port Autonome de environ 10000 t/an de bitume importé. En considérant ce bitume exclusivement utilisé pour les enrobés routiers, il doit entraîner la consommation de 157000 tonnes de granulats).

Quatre sociétés se partagent aujourd'hui le marché de l'enrobé routier.

L'approvisionnement amont peut s'apparenter à celui décrit plus haut dans la filière « Granulats », depuis la carrière de Deshaies ou le port de Jarry pour les imports. Stockage sur site avant reprise pour être transformé en enrobé, en mélangeant avec du goudron importé via le port de Jarry.

La livraison de l'enrobé sur les chantiers est organisée sur des horaires décalées pour suivre tout à la fois l'activité des chantiers route (en général de nuit) et éviter les congestions.

En synthèse générale :

Beaucoup de véhicules de façon générale et trop de camions bennes,
Beaucoup d'artisans indépendants qui ne dépendent que de 1 ou 2 donneurs d'ordre (fragilité),

Le transporteur qui vend son camion, le vend plus cher que son réel prix car il vend aussi son fond de commerce,

Des camions de 700CV sont utilisés localement, alors qu'un 450 CV est largement suffisant pour traiter tous les cas de figure,

La surcharge était de 10-15T il y a encore quelques années, les carriers ont mené une opération importante pour ramener cette surcharge à moins de 2T. Ainsi il n'y a plus de telles surcharges en sortie des 2 principales carrières. Reste le problème pour les carrières de tuf et dans le transport de BPE (Camion-toupie) où la surcharge est fréquente.

Les transporteurs sans licence seraient plutôt ceux qui exploitent les camions bennes (mais pas sur les semi) ou sur les camions-toupie,

Des transporteurs ne sont pas indépendants économiquement des donneurs d'ordre ce qui est tout à la fois néfaste pour leur capacité de développement, mais aussi pour les donneurs d'ordre qui pourrait voir, en cas de non paiement par le transporteur de ses charges, la requalification en compte propre ou salarié de l'affrèteur.

Depuis 2 ans de nombreuses centrales à béton ont été ouvertes et il y aurait une tendance à confier le transport aval – camion toupie - à des transporteurs sans licence

Le prix plancher fixé avant l'étude CNR est une contrainte trop forte pour certains donneur d'ordre soucieux de mieux faire jouer la concurrence (des critiques ont été formulées sur le tarif bloqué à 0,14€/T.km sur une base de 0 à 50km : « ainsi on place tout le monde au même prix »).

Les filières « parpaings » et « enrobeurs » semblent plutôt bien structurées sur l'aval, du fait notamment de la prise en charge en compte propre des livraisons.

Dans le cadre du projet de barge pour une liaison entre Rivière Sens et Jarry, le risque principal mis en avant est la déstabilisation probable du marché du transport de marchandises,

La commande publique dans le BTP intègre la totalité du chantier, transport compris. La tentation est forte pour le Maître d'œuvre retenu d'utiliser le transport de marchandises, confié en sous-traitance, comme une variable d'ajustement économique avec une pression à la baisse du coût de la prestation, donc un risque de ne pas respecter les règles socio-économiques.

6.4.8 Point sur les sources

Entretiens avec les acteurs :

Carrière de Rivière Sens –JL Pravaz	Lafarge Béton – Pascal Finé
Carrière de Deshaies – Mr Pignalosa	SOGETRA – Christelle Pelmar
PAG – Sophie Saint Charles	CRTG – Charléry Fléreau
Fédération du BTP – José Gaddarkhan	Coopérative TRUK – Mme Eustache
Gwada Agglo – Christian Londinser	Gounouman – Pascal Gounouman
Coach Cabinet – Samuel Théophile	

Documentations :

- Schéma Départemental des carrières
- Enquête PDU Agglo Petit Cul-de-Sac Marin – volet marchandises
- Etude DDE-ADEME Liaison Basse Terre – Pointe à Pitre
- Données statistiques d'immatriculation des PL en Guadeloupe

6.5 CITERNES

En Guadeloupe cette filière concerne en très grande majorité l'activité de transport d'hydrocarbures, activité considérée comme Transport de Matière Dangereuse (TMD), activité réglementée et suivie. Un seul point d'approvisionnement, les dépôts de la SARA à la zone de Jarry (hormis une très faible part arrivant sur Bergevin). Le nombre de distributeurs est important.

La consommation de carburant routier¹⁷ en 2008 a été de 314.179 m³. La Guadeloupe est le département d'outre mer qui a le ratio de consommation de carburant par habitant le plus élevé (0,77 m³ par hab. contre 0,73m³ par hab. en Martinique). De même c'est en Guadeloupe que l'on trouve le plus de grossistes-commercialisateurs de carburants : sept grossistes en Guadeloupe, les quatre actionnaires de la SARA (Total, Rubis, Exxon, Texaco) et trois indépendants - WIPCO, CAP et GPC (Guadeloupe Petroleum Company, filiale du groupe Gaddarkhan) – En Martinique il y a 6 grossistes.

C'est encore en Guadeloupe que l'on trouve le plus de stations services (115 soit 1 pour 3500 hab. contre 1 pour 4.200 hab. en Martinique).

Tableau 2 : nombre et répartition des stations-services, propriétés des groupes pétroliers (DFA) ou en contrat d'exclusivité au 1^{er} janvier 2009

	Martinique	Guadeloupe	Guyane	Ensemble	%
Total	41	48	12	101	42,1 %
Rubis-Vito	22	27	9	58	24,2 %
Exxon-Mobile	21	19	/	40	16,6 %
Texaco-Chevron	10	9	8	27	11,2 %
WIPCO	1	5	/	6	2,5 %
CAP	1	6	/	7	2,9 %
GPC	/	1	/	1	Ns
Ensemble	96	115	29	240	100 %

Source : DRCCRF

Le prix du carburant est bloqué et définit par décret préfectoral.

Ainsi, plus que d'autres départements, l'activité de commercialisation de carburant en Guadeloupe est en équilibre précaire, sous la pression d'un nombre important d'acteurs (concurrence forte), d'une saturation probable du nombre de stations-services (plus de possibilités de croissance externe), d'un prix bloqué (pas de possibilité de politique tarifaire attractive). Pour palier à cela les grossistes ont développé une commercialisation auprès des particuliers. Ainsi on a vu se multiplier de façon très importante le nombre de cuves particulières¹⁸ (1 millier environ aujourd'hui) sous la pression des nouveaux entrants CAP, WIPCO et GPC.

¹⁷ Source : INSEE pour la population, directions régionales des douanes et des droits indirects pour les volumes de carburants

¹⁸ A l'origine elles se justifiaient par la logique de la moindre déperdition d'énergie, puisque l'électricité de la Guadeloupe était essentiellement produite par une centrale thermique au fioul, il était plus judicieux de mettre au plus près des groupes électrogènes et autres moteurs thermiques pour augmenter l'efficacité de la chaîne énergétique

Les flux sont à discerner entre :

- l'approvisionnement des stations services, qui comme une très grande partie de l'activité industrielle et commerciale de la Guadeloupe sont concentrés dans l'espace économique de l'île sur les communes de Baie-Mahault-Pointe à Pitre-Les Abymes.
- L'approvisionnement des cuves particulières, qui tout comme l'activité économique se situerait plutôt dans l'aire pontoise.

Depuis quelques années il s'applique au transporteur de Matières Dangereuses une convention collective. Or seul un transporteur a signé cette convention, donc l'applique, et doit notamment supporté des surcoûts salariaux estimés à 15%.

6.5.1 Les types de flux et les volumes

Les hydrocarbures proviennent quasi-exclusivement du dépôt situé en bout de la zone industrielle de Jarry (plus de 90%) et sont constitués de carburant (classe 3) pour l'approvisionnement des stations services, ou des grands comptes (BTP essentiellement). L'enquête marchandise TMD (réalisée en 2009 par la DDE) a estimé le tonnage transporté d'hydrocarbures à 569.000 tonnes en 2008. Le fichier NST sur les entrées 2008 indique, en entrée portuaire, plutôt un volume inférieur à 500.000 tonnes d'hydrocarbures liés à l'essence et le gazole pour station service. Le rapport Bolliet estime le volume de carburants routiers à 315.000 m³/an, auxquels il faut rajouter les carburants destinés aux cuves privées.

D'autre part il existe des flux très spécifiques et qui ne sont pas pris en compte dans l'étude :

- GPL en citerne pour environ 300 destinataires (2 camions dédiés, 3 fois par semaine)
- Les autres flux sont émis par la zone de Bergevin (moins de 10% des flux émis par la zone de Jarry)
- Transport de bitume depuis Jarry jusque chez les enrobeurs (FPRB, SGEC, SOGETRA). Effectué par trace directe.
- Transport interne à des entreprises de BTP, principalement depuis leur citerne jusqu'aux chantiers (routiers en général) pour avitailler les matériels. Effectués par trace directe.
- autres TMD que hydrocarbures et GPL, sont traités par containers-citerne et représente des flux très limités, dépassant rarement (dans une filière) 1 mouvement/semaine. Effectué par trace directe.
- Quelques camions de transport de produit pulvérulent. Non traités dans cette partie de l'étude.

L'enquête marchandise du Syndicat Mixte du Petit Cul-de-Sac Marin, corrélée avec l'enquête sur le TMD en Guadeloupe, estime les flux quotidiens à environ 70 PL/jour émis par la zone de Jarry.

6.5.2 Les itinéraires et les étapes de la chaîne

Le transport d'essence en citerne est corrélé avec la répartition géographique des stations services ou des quelques industriels (essentiellement du BTP) ayant des réservoirs de stockage pour leur matériel et/ou véhicules (Le 1^{er} d'entre eux étant la carrière de Deshaies). *Nota : l'approvisionnement de l'aéroport est essentiellement assuré par pipeline. Les quelques camions annuels ne sont pas comptabilisés dans l'étude.*

Le schéma logistique de l'approvisionnement des stations-services devrait être une « trace directe » depuis le dépôt de carburants. Mais les gérants des stations-services préfèrent de plus en plus les livraisons fractionnées leur permettant des facilités de trésorerie. Les transporteurs doivent donc rentrer dans une logique de tournée.

Le dépôt étant situé à Jarry, à la pointe de la zone, en proximité portuaire, tous les flux traversent la zone de Jarry pour rejoindre la RN1, axe principal du secteur et de l'île.

L'approvisionnement en GPL des 300 destinataires (*estimation enquête TMD*) est organisé quasiment systématiquement en tournée. La tournée n'est pas un schéma reproductible car les livraisons des petits clients s'effectuent 1 à 2 fois par an, et est fonction des commandes.

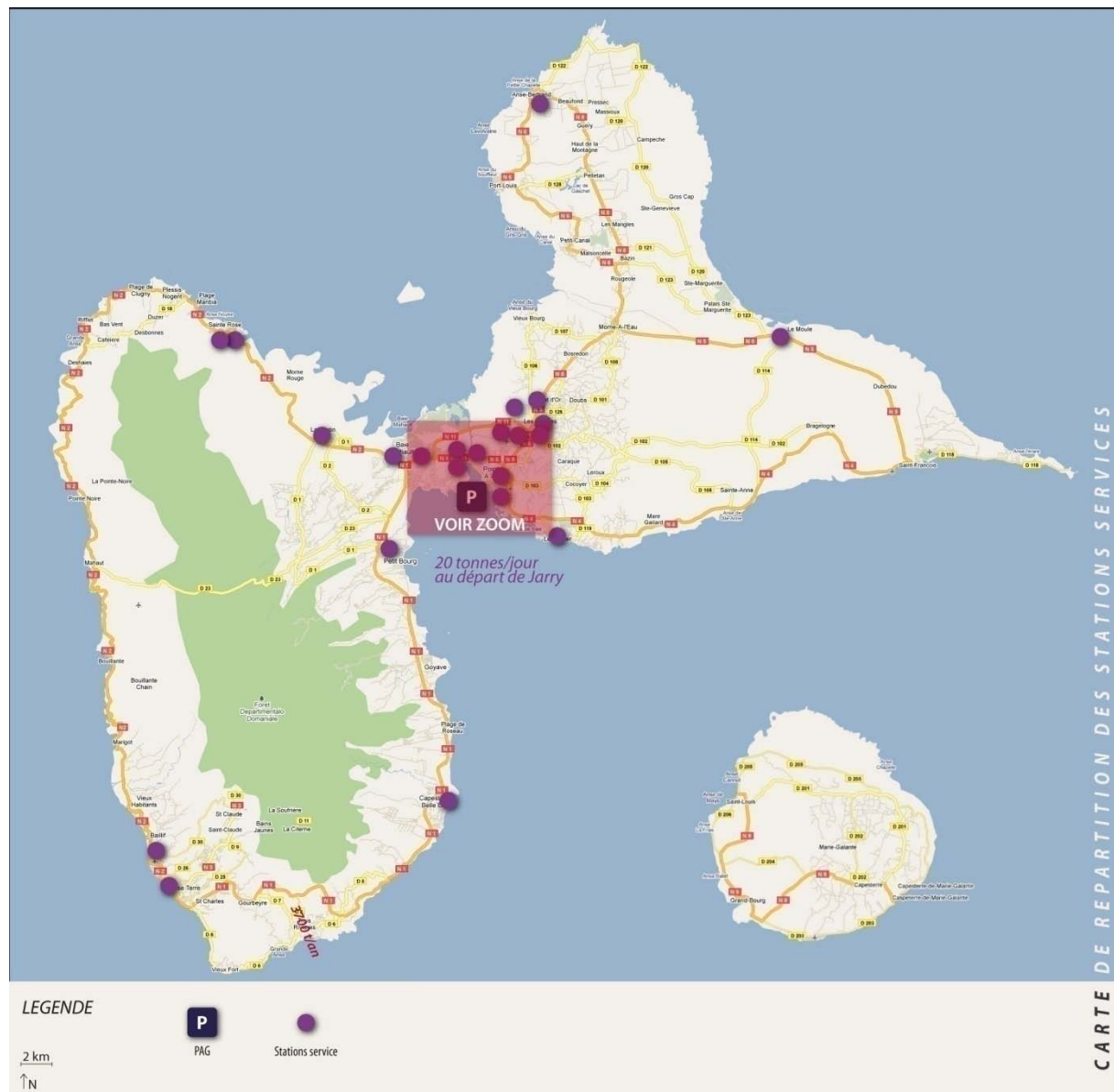


FIGURE 58: CARTE D'IMPLANTATION DES STATIONS SERVICES, *SOURCE CATRAM & JONCTION*

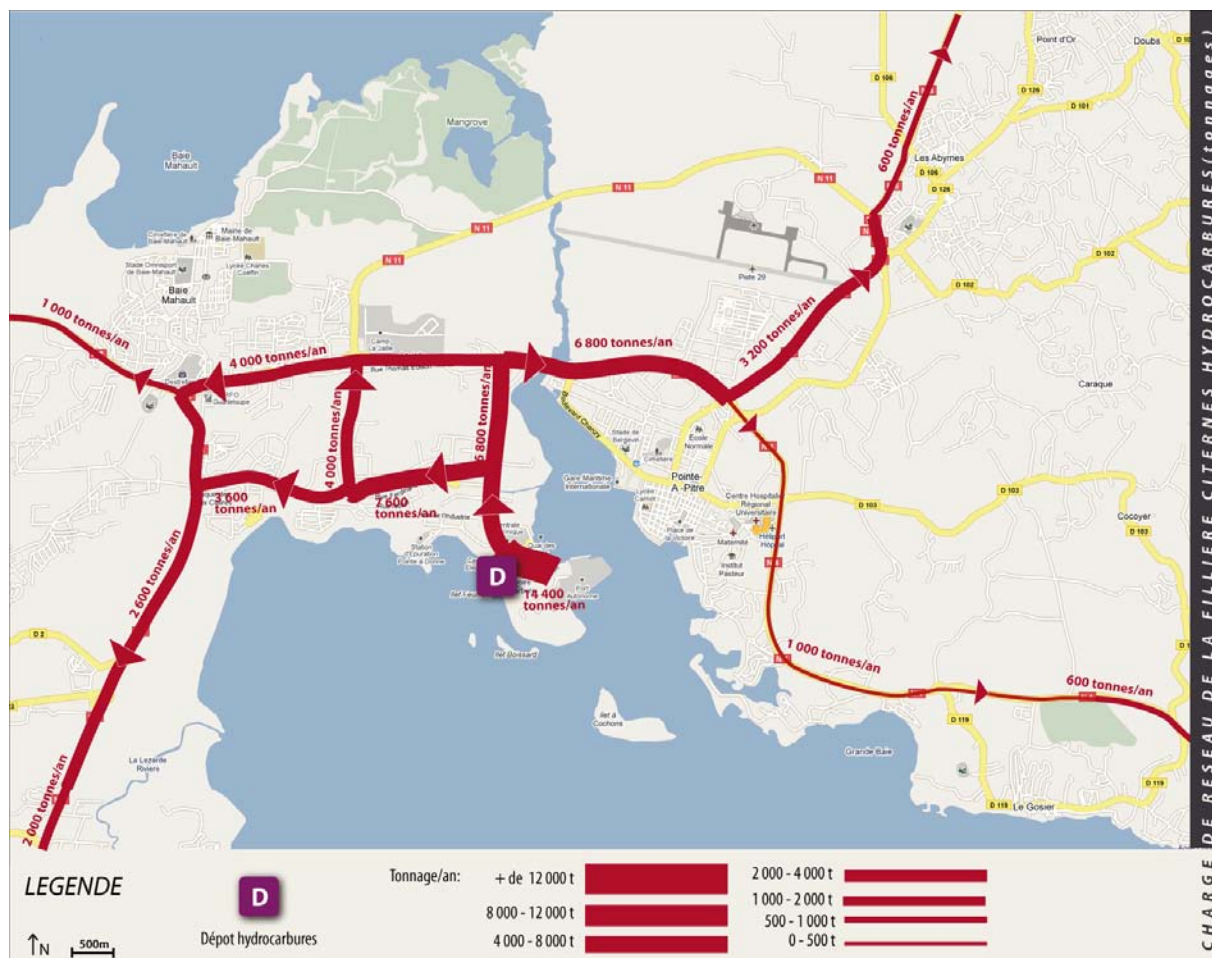


FIGURE 59: CARTE DE CHARGE DE RESEAU DE LA FILIERE LIQUIDES, SOURCE CATRAM & JONCTION

6.5.3 La flotte utilisée

Le parc de camions est constitué de véhicules dédiés au transport uniquement d'hydrocarbures, par qualité (essence, gazole, ...). Il se limite à quelques dizaines de camions (estimation par recoupage d'interviews à une **trentaine de camions** répartis en 6 transporteurs indépendants + 2 transports réalisés en compte propre par TEXACO et ESSO. L'un des transporteurs est majoritaire (plus de 50% du parc camions, les autres ayant entre 1 et 5 camions).

2 catégories de camions:

- Camions citernes avec une capacité d'export de 18.000 à 20/22.000 litres environ et un PTAC de 25 à 30T,
- Tracteurs avec remorques avec une capacité d'export autour de 35.000 litres et un PTAC de 44T, correspondant plus à la tendance de l'acquisition de nouveaux matériels. Ce type de matériel permet d'améliorer la rentabilité d'une tournée.

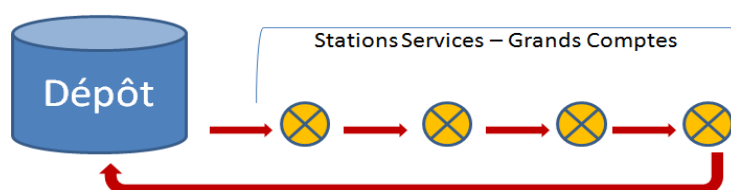
L'entrée de nouveaux acteurs a permis l'arrivée de camions aux normes Euro 5, mais parallèlement a affaibli les transporteurs déjà en place, et de ce fait a empêché des renouvellements de matériels. Ainsi, on trouve encore des camions aux normes Euro 1.

La consommation moyenne est de ce fait très variable, entre 40 et 50 litres sur les tracteurs suivants leur ancienneté et autour de 43 litres pour les camions citernes. Ces consommations se situent 10 litres au-dessus de la moyenne comparative relevée en métropole¹⁹.

6.5.4 L'organisation de la filière

Pour la distribution des stations services, la filière est structurée autour de quelques transporteurs et quelques donneurs d'ordre. L'optimisation qu'apporte le leader appartenant à un grand groupe métropolitain, est en train de se détériorer sous l'effet d'une concurrence de plus en plus agressive, voire déloyale de petits transporteurs. A ceci se rajoute la démarche déstabilisatrice des gérants, demandant plus de livraison pour moins de volume, des livraisons plutôt regroupées sur la fin de semaine.

De ce fait, le schéma de transport dit de « traces directes » se justifiant par la proximité entre dépôt et les principales stations-services tend à disparaître pour être remplacé par des tournées moins performantes économiquement.



En ce qui concerne les cuves privées, l'optimisation est devenue extrêmement complexe par la trop grande diversité de cuves et de gestion de ces cuves (certains sont sur des réapprovisionnements en quasi flux tendus, d'autres sur des livraisons plus anticipées, des horaires différenciées, ...). La distribution de ces cuves particulières est peu rentable²⁰, et peu de transporteurs s'y intéressent. Il en est de même sur la livraison des dépendances, où un seul transporteur assure cette livraison dans un schéma économique structurellement déficitaire.

Un transporteur réalise 1 à 3 tournées par camion dans une journée (bénéficiant de la relative proximité entre le dépôt et les destinataires), soit un flux d'environ 70 PL/Jour. Ce chiffre est à mettre en lien avec les flux d'hydrocarbures estimés en sortie portuaire (500.000T) ou du stockage (569.000T), flux qui en prenant en compte une moyenne de chargement à 25T²¹, représenterait 80 à 92 PL/jour.

¹⁹ Suivant analyse « Objectif COé » réalisée dans la société CABOTRA-STPP du groupe Charles André

²⁰ Le schéma économique généralement rencontré, est celui adossé à la location de la cuve, et non pas à la vente de carburants, ni à sa livraison.

²¹ L'enquête marchandise du Syndicat Mixte du Petit Cul-de-Sac Marin a révélé une moyenne de chargement à 8,52T de marchandises par véhicule. Il est étonnant que ce chiffre soit si bas du fait que tous les véhicules sortant de cette zone devrait être chargé au maximum (si moyenne de 25.000 lt de chargement). A date de l'étude, il n'y a pas d'explication sur cet écart.

6.5.5 Les perspectives en terme de flux

Les politiques de réduction de l'usage de la voiture et du transport routier vont à terme réduire le volume de carburants routiers consommés sur l'île. Néanmoins, à court terme, et du fait de la poursuite de la motorisation des ménages, de l'absence d'offre de transports en commun alternatifs, du développement territoriale dans une vision de déconcentration des activités et logements de l'île, il est probable que les volumes continueront pendant quelques temps à augmenter.

Il est également nécessaire d'aborder les évolutions des acteurs. De ce point de vue l'affaiblissement des uns par l'arrivée de nouveaux entrants n'est pas propice au renouvellement de matériel. Toutefois, au vu de l'ancienneté de certains camions, un nouveau cycle de renouvellement devrait arriver d'ici 5 ans.

Concernant la diffusion de cuves, elle devrait s'estomper et ce malgré le fait que cette diffusion s'applique avant tout dans une logique purement économique. Il est même probable que l'offre de nouvelles solutions de production d'énergies relocalisées sur le parc de cuves privatives diminue sensiblement d'ici 5 ans.

6.5.6 Point sur les sources

Entretiens avec les acteurs :

ATP – Mr ANNETTE	TRANS 2L – Mr LUCOL
SOGETRA – Christelle Pelmar	Transport BERTHELOT – Mr Berthelot
CABOTRA-STPP – Eric Sanchez	

- Documentation
- Etude DDE sur le Transport de Marchandises Dangereuses en Guadeloupe
- Enquête PDU Agglo Petit Cul-de-Sac Marin – volet marchandises
- Données statistiques d'immatriculation des PL en Guadeloupe
- Rapport Bolliet sur la fixation des prix de carburants dans les départements d'Outre-mer.

6.6 GRANDE DISTRIBUTION

Aux Antilles françaises, coexistent dans la distribution 2 schémas bien distincts, la Grande Distribution comme en Métropole (détaillé ci-dessous) et la Petite distribution jusqu'au niveau des stations services.

La Grande Distribution se détermine par 2 grandes familles :

- La Grande Distribution Alimentaire qui correspond en Guadeloupe aux super et hypermarchés, hard discount compris.
- La Grande Distribution Spécialisée qui regroupe l'équipement de la personne, l'équipement de la maison, le bricolage jardinerie, les loisirs cultures et sports (*Nota : la distribution d'automobile n'est pas dans le champ de l'étude*).

Il est à noter qu'en ce début 2010 la Grande Distribution alimentaire en Guadeloupe connaît un bouleversement important après le rachat d'une partie des magasins de CORAÏBES par le groupe HO HIO HEN, et des magasins MATCH par 3 repreneurs sous enseigne Système U.

Ces arrivées s'accompagnent, de ce fait, d'une remise en cause des stratégies précédentes, et notamment des schémas logistique. L'analyse qui est proposée tient partiellement compte de ces évolutions, et peut donc présenter des points rapidement obsolètes. Toutefois, à partir de l'expérience métropolitaine de la chaîne logistique qui caractérise la Grande Distribution, des évolutions probables seront données, avec leur corolaire sur le transport routier de marchandises.

La spécificité de l'insularité est à prendre en compte pour la GD et plus particulièrement la GD Spécialisée : pour optimiser les coûts il faut éviter les ruptures de charge. De ce fait une partie importante des flux est composée de conteneurs directement livrés du port au magasin. Les conteneurs sont stockés sur le parking du magasin. Ces flux sont donc à prendre en considération comme des flux de conteneurs (*voir ci-dessus le chapitre abordant les flux de conteneurs*) et non pas à comptabiliser comme flux camions. Les analyses suivantes en tiennent compte. A noter toutefois que les armateurs commencent à faire payer les temps d'immobilisation des conteneurs, ce qui pourrait remettre en cause ce schéma particulier.



FIGURE 60: CONTENEURS POUR LA GD SPECIALISEE, SOURCE CATRAM



FIGURE 61: CONTENEURS POUR LA GD SPECIALISEE, SOURCE CATRAM

6.6.1 Les types de flux et les volumes

Les volumes des flux sont estimés sur la base des importations en conteneurs (conditionnement caractéristiques des biens de consommation), corrélés avec les superficies des divers magasins. Volume 2008 d'import de marchandises conteneurisées = 884.369 tonnes (et seulement 750.000 tonnes en 2009, année de crise sociale). L'analyse du fichier NST (*données 2008 hors période de crise*) des statistiques d'entrée portuaire en conteneurs, permet de recenser environ 500.000 tonnes de marchandises dont les codes correspondent aux produits distribués par la GD alimentaire ou spécialisée, soit 60% du total du tonnage conteneurisé reçu. Cette proportion semble adéquate, les tonnages les plus lourds étant des matériels pour l'industrie ou l'automobile (hors champ de l'étude).

Sur cette base de 500.000 tonnes, on peut estimer à 40.000 à 50.000 camions (Sur une base de conteneurs chargés en moyenne entre 10 et 13 tonnes) par an nécessaires pour assurer la livraison en super et hypermarché, soit environ 160 à 200 camions/jour.

Sur la base de la superficie des magasins et leur typologie, il est possible de déterminer les besoins en nombre de camions par magasin (*en appliquant des ratios constatés en métropole*). Les calculs donnent une estimation en Guadeloupe, tenant compte de la spécificité d'une organisation en tournée²² de l'ordre de 37% des approvisionnements des magasins²³ :

- 81 à 126 PL/jour pour la GD alimentaire
- 16 à 29 PL/jour pour la GD spécialisée qui sont en très grande majorité plutôt des camions porte-conteneurs.

Soit un total de 97 à 155 PL/jour.

L'écart sur l'estimation haute calculée au début du chapitre peut s'expliquer par :

La part des commerces placés sur la zone de Jarry (l'achat est directement réalisé par le client final), cette part ne peut pas être dissociée des 500.000 tonnes de marchandises réceptionnées par le port.

La particularité guadeloupéenne, d'enlèvement de marchandises directement chez le grossiste par les petits clients (en GD spécialisé essentiellement) utilisant des véhicules de faible tonnage (et de faible capacité). Ce point a été noté dans l'enquête marchandises dans le cadre du PDU du Syndicat Mixte du Petit Cul-de-Sac Marin.

La capacité à connaître le chargement moyen d'un camion (si le chargement moyen se situe vers les 13-14 T par camion, il y a une corrélation).

²² Extrait "Enquête déplacements Marchandises du Petit Cul-de-sac Marin" : Les tournées sont principalement le fait de véhicules transportant des articles manufacturés (habillement, cuir, textile) (74% de parcours en tournée), des celluloses et déchets (67% de tournées), des denrées alimentaires (50% de tournées), des articles divers (43% de tournées).

²³ Calcul écartant flux internes à la zone de Jarry, donc les surfaces commerciales de la zone.



FIGURE 62: CARREFOUR
DESTRELAND A BAIE MAHAULT,
SOURCE CATRAM

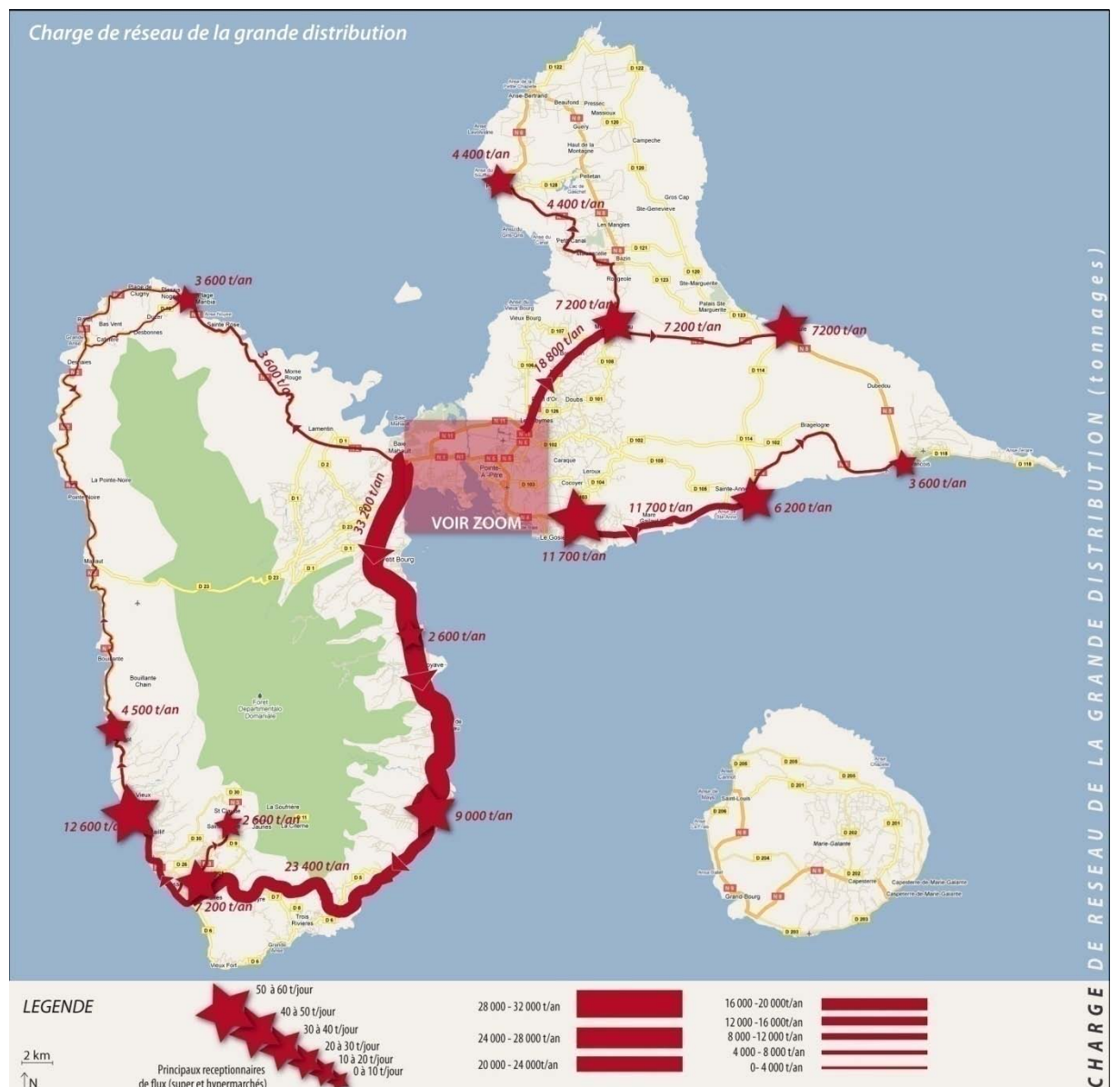


FIGURE 63: CARTES DES FLUX GENERES PAR LA GRANDE DISTRIBUTION EN GUADELOUPE,
SOURCE CATRAM & JONCTION

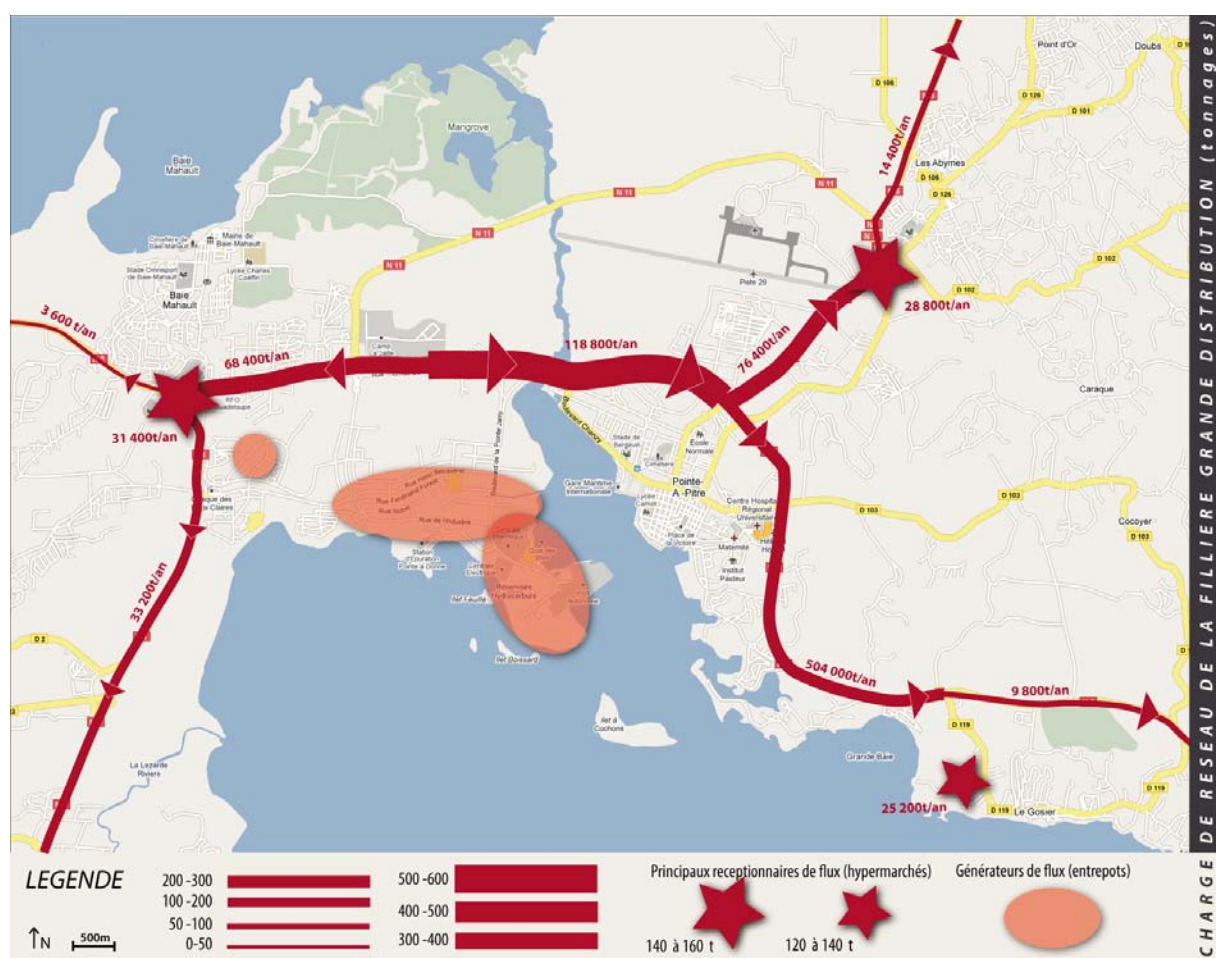


FIGURE 64: CARTE DES FLUX GENERES PAR LA GRANDE DISTRIBUTION, *SOURCE CATRAM & JONCTION*

6.6.2 Les itinéraires et les étapes de la chaîne

La Grande Distribution en général est approvisionnée essentiellement par l'importation via le port de Jarry (les importations par fret avion sont bien plus faibles et non prises en compte dans l'étude). Pour la GD alimentaire, les produits laitiers notamment, sont locaux, production chez SOCREMA, entreprise située dans la zone de Jarry.

En définitive, et indépendamment de l'organisation de la filière (qui est abordée ci-dessous) la quasi-totalité des flux approvisionnant la GD alimentaire ou spécialisée est émise depuis la zone de Jarry.

De ce fait les itinéraires sont assez simples, avec comme origine la zone de Jarry et destination les divers magasins présentés dans les cartes ci-dessous (extraites du « Schéma de développement commercial de la Guadeloupe » - mai 2007). Les itinéraires ne sont pas nécessairement des « traces directes » depuis Jarry vers chaque magasin, mais plutôt des tournées.

La GD alimentaire

La répartition des grandes surfaces alimentaires montre une distribution d'hypermarchés répartie autour des zones principales de peuplement et d'activités que sont la zone centre et la Basse-Terre.

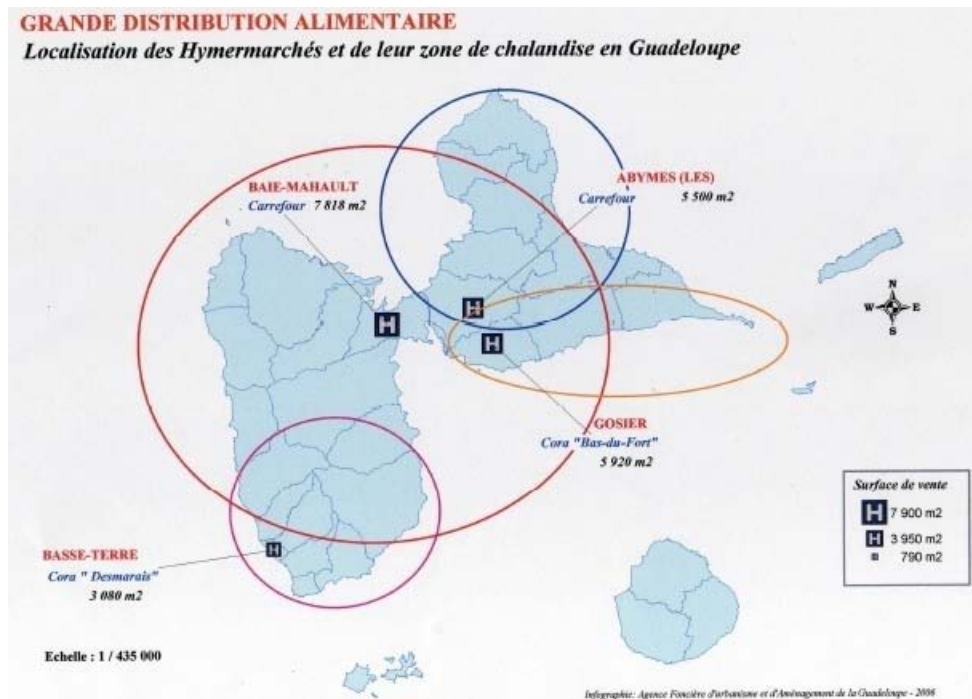


FIGURE 65: LOCALISATION DES HYPERMARCHÉ ET DE LEUR ZONE DE CHALANDISE,
SOURCE AGENCE FONCIERE D'URBANISME ET D'AMENAGEMENT DE LA GUADELOUPE

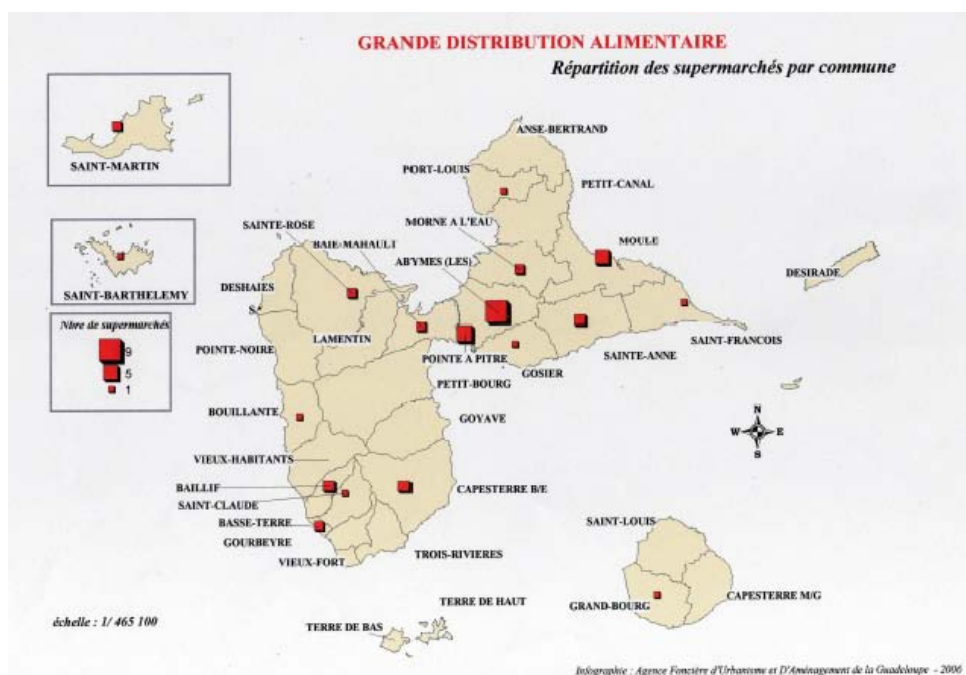


FIGURE 66: REPARTITION DES SUPERMARCHES PAR COMMUNE,
SOURCE AGENCE FONCIERE D'URBANISME ET D'AMENAGEMENT DE LA GUADELOUPE

La GD spécialisée

Plus concentrée dans le centre de l'île sur les 3 communes de Baie-Mahault, Pointe à Pitre et Les Abymes.

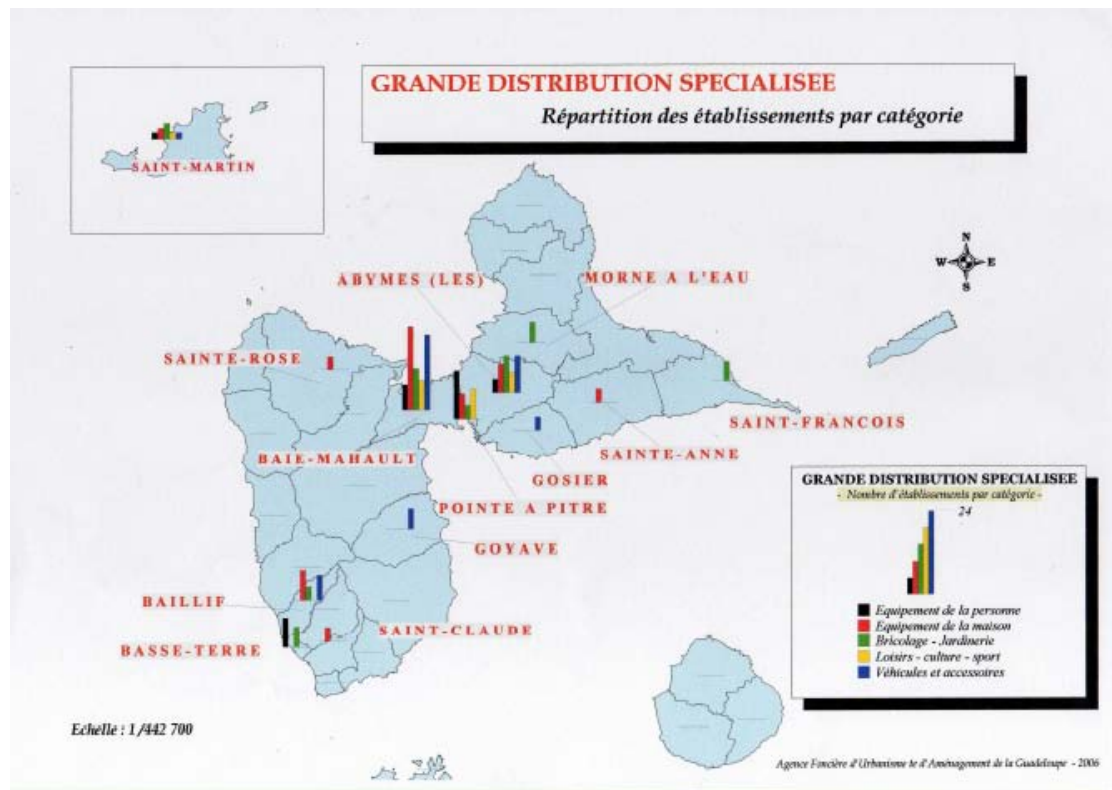


FIGURE 67: REPARTITION DES ETABLISSEMENTS PAR CATEGORIES,
 SOURCE AGENCE FONCIERE D'URBANISME ET D'AMENAGEMENT DE LA GUADELOUPE

6.6.3 La flotte utilisée

Composée en très grande majorité de camions porteurs de capacité 12 à 18 palettes. Il existe quelques semi-remorques pour les livraisons de la GD spécialisée essentiellement.

Hormis Leader Price qui détient ses véhicules et donc agit en tant que transporteur en compte propre, l'activité transport est en compte pour autrui, avec des transporteurs indépendants, comptant rarement plus de 10 véhicules, liés souvent par des contrats moraux, reconduits régulièrement, et exploitant des camions porteurs de capacité de 12-24 palettes. Chaque camion est rattaché à un chauffeur, de ce fait il n'y a pas d'optimisation d'exploitation du matériel, et souvent dès 13h, le camion est à l'arrêt jusqu'au lendemain. Pour pallier les pics d'activité, le parc de camions a été surdimensionné en comparaison par rapport à ce que l'on constate en métropole, entrant de fait dans un cercle négatif, dans lequel le faible amortissement du matériel oblige à repousser le renouvellement du camion (le CNR a ainsi calculé la tarification avec un critère de renouvellement de 5 ans du camion. Or, le taux bas d'exploitation des camions oblige les transporteurs à conserver jusqu'à 20 ans leurs camions pour réellement dégager des bénéfices²⁴).

Ainsi, les donneurs d'ordre en arrivent à surdimensionner le nombre de transporteurs agréés pour être certains de pouvoir répondre à des pics d'activité, cette surdimension se fait au détriment de l'équilibre économique des transporteurs qui ne sont pas en capacité de moderniser leur camion.

L'estimation du parc est de 100 à 150 camions (sans comptabiliser les camions porte-conteneurs) auxquels il faut rajouter une cinquantaine de camionnettes et VUL.

Le parc doit être différencié entre le transport de produit secs, parc plutôt âgé, et le transport frigorifique où les véhicules sont plus récents, suivant en cela une structuration moderne de la chaîne logistique du froid.

6.6.4 L'organisation de la filière

L'histoire du développement commercial a créé une superposition de différents schémas d'approvisionnement de la Grande Distribution.

Aujourd'hui à la croisée des chemins entre 2 modèles, résumé dans cet extrait de Inter-Entreprises de Novembre 2009²⁵ « Le système logistique a été basé sur le modèle des hypermarchés avec le moins de rupture de charge possible : les produits arrivent donc par conteneurs entiers directement du fournisseur ou de la plateforme nationale au gestionnaire de l'hyper local. Les autres distributeurs de surface moins importante sont obligés de passer par des agences de marques qui margent beaucoup. Il se trouve que, en Martinique et en

²⁴ Etude CCI Martinique

²⁵ Inter-Entreprises N°63 de Novembre 2009 – Dossier « RAPPORT DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE Les distributeurs et les industriels font de la résistance »

Guadeloupe, deux groupes exploitants d'hypermarchés sont également agences de marques nationales importantes et détiennent la logistique : ils n'ont donc pas intérêt à voir s'installer une plate-forme commune d'éclatement.

“Dans la configuration actuelle, les frais de logistique suite à des ruptures de charge peuvent représenter jusqu'à 25 % du prix de vente alors qu'ils devraient être entre 8 et 12%”, précise Patrick Fabre, franchisé Leader Price en Martinique. Selon lui, une plate-forme commune pourrait permettre de baisser les prix de 5 %. »

On le voit donc, le rôle du transitaire, du fait d'une importation d'importance, est central. Réceptionnant les conteneurs, il délivre ensuite la marchandise soit au :

- Commerçants (par livraison ou par enlèvement du commerçant sur place)
- Grossiste souvent agent de marque, qui peut lui-même optimiser la livraison par un éventail plus large d'offre produit pour massifier le transport livraison ensuite vers la plateforme d'une enseigne de la GD ou vers commerçant. Les commerçants viennent aussi régulièrement effectuer directement leurs enlèvements de marchandises.
- La plateforme d'une enseigne de la GD qui organise ensuite la livraison de ses magasins

Il faut toutefois intégrer les particularités antillaises en général, guadeloupéennes en particulier, particularités synthétisées ci-après :

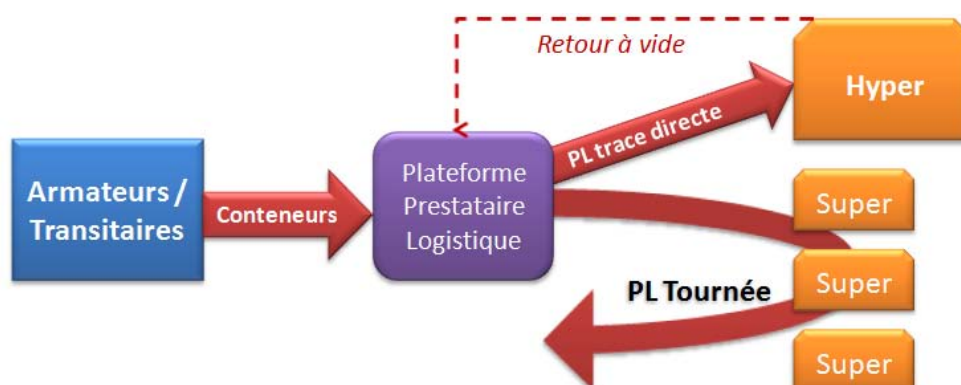
- Le surdimensionnement du parc de camions rattaché, par contrat moral ou écrit, à un donneur d'ordre a pour 1^{ère} conséquence organisationnelle l'arrivée de tous les transporteurs et leurs camions le matin, moment où se détermine qui va travailler. Le donneur d'ordre n'a donc pas pris l'habitude d'anticiper pour organiser et commander le juste besoin. Conséquences : les attentes peuvent être longues pour le transporteur, et il n'y a pas d'optimisation, on reste dans le schéma « un camion en livraison par magasin »
- Caractéristique au niveau des modes de tarification, en Guadeloupe la tarification est la même pour tous, par liaison (par magasin) et ce quelque soit la quantité transportée. Il n'existe pas de la part des transporteurs des grilles de lecture sur leurs diverses prestations. Ceci amène à faire faire aux transporteurs plus de prestations, non facturées, que celle du seul transport (déchargement, chargement, regroupement colis, mise en stock magasin, ...). Il ne peut donc pas y avoir de différenciation contractuelle dans les services proposés par l'un ou par l'autre, donc pas de marges de manœuvre pour des prestations à coût différencié,
- La flotte n'appartient pas au donneur d'ordre, et pourtant les transporteurs restent liés aux donneurs d'ordre car ils spécialisent leur flotte en fonction de ce donneur d'ordre. De ce fait les transporteurs contraints structurellement par leurs camions ne peuvent pas (sauf à la marge) rechercher des clients complémentaires. Ils sont donc dans l'expectative et ne développent pas d'activités connexes avec d'autres clients. Ils ne sont pas, de fait, réellement indépendants du donneur d'ordre,
- Du fait de la faible capacité à développer des outils et/ou des méthodes organisationnelles modernes, les transporteurs n'optimisent pas les tournées des petits clients (stations services, petites épiceries) : c'est le chauffeur qui détermine sa tournée, souvent de manière peu optimisée,

- Pour les livraisons qui concernent un même fournisseur et des destinataires différents (tournées) on constate trop souvent des temps d'attente disproportionnés (parfois plusieurs heures) chez les destinataires (surtout en hypermarchés) faisant perdre tout bénéfice au transporteur quand à la prestation,
- Il subsiste un nombre important de transporteurs qui ne sont pas en règle,
- Un grand nombre de camions roulent à vide,
- Au vu des courtes distances, la stratégie est à la diminution des stocks magasins en renforçant une logistique de réapprovisionnement performante (coût et fiabilité).
- L'idée du développement d'un Prestataire Logistique aux Antilles françaises se heurtent à la barrière psychologique de « C'est **ma** marchandise qui est dans **mon** dépôt avec **mon** transporteur », et ce d'autant plus que le schéma actuel perdure dans l'intérêt des donneurs d'ordre, car le coût du transport restant faible, et que « ça fonctionne » avec beaucoup de souplesse, pourquoi remettre en cause ?

Au cours des entretiens il a été observé une tendance à la rationalisation de cette organisation avec la disparition des entrepôts des grossistes. Ainsi, le nouvel entrepôt froid LOGIKERA (6000m² de stockage froid) lancé en septembre 2009 préfigure certainement les schémas organisationnels à venir : réceptionnant les containers livrés par le transitaire, LOGIKERA stocke les produits de ses clients pour ensuite assurer la préparation des commandes par magasin. La livraison est prise en charge en majorité par LOGIKERA pour le client, dans un cadre organisationnel partagé avec LOGIKERA. La professionnalisation de l'entreposage-préparation, la massification des flux de distribution, l'amélioration de la livraison (*optimisation des tournées notamment*), permettent d'offrir des gains économiques pour une profession qui recherche toujours à améliorer sa performance.

L'entrée rapide de nouveaux outils informatiques d'aide à l'amélioration de la performance, depuis la réception portuaire jusqu'à la livraison au client final, va permettre très certainement d'optimiser encore les flux, donc les transports.

Le schéma en cours de mise en place en Guadeloupe peut s'apparenter à celui-ci :



6.6.5 Marie Galante

Le port de Folle Anse à Marie Galante est la principale interface pour la distribution des marchandises sur l'île et l'exportation de sucre.

La dissociation des flux passagers et fret est plutôt un atout. La configuration de Folle Anse, à l'écart des zones résidentielles, laisse de plus une certaine latitude pour de futurs aménagements notamment en ce qui concerne les circulations des utilitaires pour la réception et la livraison des marchandises. La question pourra aussi se poser pour l'évacuation de déchets.

Le Port Autonome a élaboré un projet de réaménagement suivant les préconisations du code ISPS pour la sécurité des infrastructures portuaires qui prévoit la clôture du site et d'autres modifications. Les préconisations qui pourraient être formulées sur l'organisation du site devront donc s'appuyer sur ce projet de réaménagement.

Par ailleurs, étant donné la faible densité de Marie-Galante en termes de population et la prédominance des activités agricoles, il serait judicieux d'associer la desserte de Marie-Galante avec celles de la Guadeloupe continentale dans des organisations transport mutualisées, bourses de fret, coopération entre transporteurs, etc...



FIGURE 68: GRANDE DISTRIBUTION A MARIE GALANTE, *SOURCE CATRAM*



FIGURE 69: FOLLE-ANSE, *SOURCE CATRAM*



FIGURE 70: TERRE-PLEIN DE FOLLE ANSE

Le terre-plein de Folle Anse, avec le poste vrac en arrière plan. Des bouteilles palettisées attendent d'être livrées. A droite la rampe Ro-Ro.

Le premier bâtiment en arrière du terre-plein est un marchand de matériaux de construction.

Le second est aujourd'hui utilisé comme supermarché.



FIGURE 71: PORT DE FOLLE ANSE

6.6.6 Perspectives sur les flux

Les flux de la GD sont portés par la consommation.

La Guadeloupe, important une part très importante de sa consommation est dans un schéma de plateau (ou niveau maxi) et ce d'autant plus qu'il n'y a pas une croissance démographique importante à venir, et que le taux d'équipement des ménages peut s'apparenter à celui de la métropole donc sans rattrapage attendu.

Les éléments structurels qui sont à intégrer, sont ceux d'un retour à de la consommation locale, il semble toutefois que ceci restera encore longtemps à la marge par rapport à l'ensemble des flux.

Les éléments organisationnels qui peuvent changer les flux sont eux plus précis. Comme il a été dit plus haut, les schémas logistiques évoluent, une professionnalisation et une optimisation pour dégager de la valeur ajoutée sur la chaîne logistique se fait jour (à travers notamment LOGIKERA, HO HIO HEN). Ces changements organisationnels vont entraîner de facto une amélioration du taux de chargement des camions, donc à volume équivalent une baisse du nombre de camions sur les routes. Ce sera aussi une amélioration du parc de camions qui doit se moderniser pour répondre aux nouvelles attentes. Ce sera également une augmentation de l'utilisation des camions, probablement utilisés avec 2 chauffeurs pour améliorer la rentabilité. Tout ceci se fera avec une professionnalisation organisationnelle qui permet d'envisager des solutions d'optimisation de tournées pour rationaliser au mieux et diminuer les kilométrages à vide.

6.6.7 Point sur les sources

Entretiens avec les acteurs :

Mathieu POLYDORE	LOGIKERA – Xavier Malleret
CRTG – Mr Strazel	Karukera Logistic - Laurent Josso
Saphir et Melon - Christian Gérard	PAG – Sophie Saint Charles / Olivier Pierrot
CCI Pointe à Pitre – Ludovic Kancel	Nestlé - Sandra Oléron
Groupe HO HIO HEN –Cyrille Marceline	RAPID' TRANSPORT – Patrick Louisor

- Documentation
- Schéma Commercial Départemental de la Guadeloupe
- Etude pour une liaison maritime entre Basse Terre et Pointe à Pitre
- Enquête PDU Agglo Petit Cul-de-Sac Marin – volet marchandises
- Données statistiques d'immatriculation des PL en Guadeloupe

7 DEFISCALISATION

7.1 DISPOSITIONS GENERALES

Cette partie sera réactualisée en fonction des dernières dispositions 2009.

Le régime d'aide fiscale en faveur des investissements productifs réalisés outre-mer a été créé par la LFR n° 86-824 du 11 juillet 1986. A fait l'objet de modifications régulières :

LF pour 1992 n° 91-1322 du 30/12/1991 a notamment instauré la procédure d'agrément dans certains secteurs économiques

LFR pour 1994 n° 93-859 du 22/06/1993

LF pour 1994 n° 93-1352 du 30/12/93 et 1996 n° 95-1346 du 30/12/95

LF pour 1998 n° 97-1269 du 31/12/1997 (art.18) et pour 1999 n° 98-1266 du 31/12/1998 (articles 88 à 90)

LF 2001 n° 2000-1352 du 30/12/2000 (article 19)

Loi de programme pour l'outre-mer (LPOM) n° 2003-660 du 21/07/2003 (art. 20 et suivants)

LODEOM d'avril 2009

Dernièrement, en décembre 2009, il a été remanié

Depuis l'entrée en vigueur de la « loi Pons » en 1986, la défiscalisation pâtit d'une image sulfureuse, alimentée par la mise à jour de cas d'abus rendus possibles par l'imprécision de la législation et des règles de contrôle. C'est ainsi que de nombreuses adaptations du régime législatif sont intervenues au cours de ces 15 dernières années pour confirmer le principe d'une aide fiscale à l'investissement outre-mer et pour s'assurer que l'avantage fiscal accordé était véritablement lié à des investissements profitables pour les économies de l'outre-mer.

Globalement, le système d'aide a évolué du principe de l'autorisation préalable à celui de l'agrément.

Le dispositif d'aide fiscale à l'investissement comporte, depuis la « loi Pons », un mécanisme de contrôle administratif des avantages fiscaux accordés. Dans ce texte, l'avantage était accordé de plein droit aux investissements dont le montant était inférieur à 4,6 millions d'euros. Au delà, les projets d'investissement devaient être préalablement portés à la connaissance du ministre du budget qui pouvait s'y opposer, par décision motivée, dans les trois mois suivant de dépôt de la demande. A défaut de réponse, l'agrément était réputé accordé.

La loi de finances pour 1992 (LF pour 1992 n° 91-1322 du 30/12/1991) a renforcé le contrôle administratif des avantages fiscaux accordés dans certains secteurs dits « sensibles » en créant la procédure de l'agrément. Dans les secteurs dits « sensibles » (à savoir : transports, navigation de plaisance, agriculture, pêche maritime et aquaculture, industrie charbonnière et sidérurgie, construction navale, fibres synthétiques, industrie automobile, rénovation et réhabilitation d'hôtel, de résidence de tourisme et de village de vacances classé), les avantages fiscaux étaient soumis à un contrôle administratif au

premier franc (sauf pour les projets d'investissements d'un montant inférieur à 152.449€ réalisés par des entreprises exerçant leur activité outre-mer depuis plus de deux ans, qui étaient dispensées d'agrément). Dans les autres secteurs d'activité, dits « non sensibles », la procédure d'autorisation préalable était maintenue.

La distinction entre secteurs « sensibles » et « non sensibles » perdure jusqu'à aujourd'hui. Aucun critère ne détermine l'inscription d'un secteur d'activité dans l'une ou l'autre catégorie, sinon la volonté du législateur de soumettre certains investissements à un contrôle plus ou moins étroit. Au fil des modifications législatives, la liste des secteurs « sensibles » a tendance à s'allonger. Depuis 1992, l'ensemble des nouveaux secteurs d'activité éligibles à la défiscalisation a été jugé « sensible », tandis que le secteur de la pêche maritime est devenu « sensible » à partir de 1998.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi de finances pour 1999, pour les dispositifs de défiscalisation en faveur des entreprises redevables de l'impôt sur le revenu et de l'impôt sur les sociétés exerçant leur activité dans un secteur éligible, la procédure d'autorisation préalable est supprimée et celle de l'agrément est étendue aux secteurs « non sensibles ».

Depuis 1999, pour les secteurs « non sensibles », le seuil est différent selon que le bénéficiaire de l'avantage fiscal est un investisseur « professionnel » et un investisseur non professionnel :

- lorsque l'investisseur participe directement à l'exploitation du bien faisant l'objet de l'investissement, l'agrément est requis pour les investissements de plus de 760.000 euros ;
- lorsque l'investisseur ne participe pas directement à l'exploitation du bien et se contente d'acheter des parts dans une structure transparente qui achète le bien et le met à la disposition de l'entrepreneur local en contrepartie d'un loyer, l'agrément est requis pour les investissements de plus de 300.000 euros.

La LPOM 2003 note une tendance à la progression du régime du plein droit. Cette tendance s'explique par le relèvement des seuils d'agrément par la loi Girardin. En effet, pour les investissements réalisés directement par les entreprises exerçant leur activité dans un secteur non sensible, le seuil de l'agrément a été porté de 760 000 euros à 1 million d'euros. Pour les investissements réalisés dans les secteurs sensibles par des entreprises exerçant leur activité exclusivement outre-mer depuis plus de deux ans, le seuil de l'agrément est passé de 150 000 euros à 300 000 euros.

La défiscalisation de plein droit est une dépense fiscale parfaitement classique : alors que l'agrément permet de suivre l'évolution des recettes auxquelles l'État renonce volontairement et de s'assurer de la pertinence des projets aidés, le plein droit ne fait l'objet d'aucun suivi spécifique. La direction générale des impôts ne dispose donc pas de données agrégées permettant de connaître avec précision le montant total de la dépense fiscale associée au plein droit ou encore la ventilation de cette dépense entre les différents secteurs économiques. Les données relatives au plein droit sont donc purement estimatives, se déduisant notamment de la différence entre l'évaluation de la dépense fiscale globale, retracée dans les documents budgétaires, et le montant des investissements agréés.

Ainsi, le régime du plein droit depuis le vote de la LOPOM, est passé d'environ 240 millions d'€ en 2003 à 420 millions d'€ en 2005, puis 500 millions d'€ en 2006

A partir de 2003 et avec la LOPOM, les seuils d'agréments ont été révisés (source Sénat)

Seuil d'agrément	Type d'investissement
Au premier euro	– Dans les secteurs sensibles – Rénovation ou réhabilitation d'établissements hôteliers – Dans une entreprise en difficulté – Dans une concession de service public
300 000 euros	– Dans un secteur sensible, mais réalisé par une entreprise exerçant outre-mer depuis plus de deux ans – Montage locatif dans un secteur non sensible
1 million d'euros	– Investissement direct (sans montage locatif) dans un secteur non sensible – Souscription au capital de certaines sociétés : société de développement régional, Sofiom
4,6 millions d'euros	Dans le secteur du logement (procédure d'accord préalable)

L'article 38 de la LOPOM prévoyait pourtant qu'à compter de 2006, le Gouvernement remettrait tous les 3 ans au Parlement un rapport évaluant l'impact socio-économique des mesures de défiscalisation. Mais les différents travaux conduits sur ce sujet ont conclu à la quasi-impossibilité de réaliser une véritable évaluation. Dans leur rapport précité, l'Inspection générale des finances et l'Inspection générale de l'administration constataient que « l'évaluation de l'impact socio-économique de la défiscalisation est difficile à établir faute d'outils statistiques et méthodologiques ». Dans un rapport d'étape remis le 6 décembre 2006, la Commission nationale d'évaluation de la loi de programme pour l'outre-mer déclarait n'être « pas à même de conduire une véritable évaluation d'impact de la défiscalisation ». Interrogé au sujet de l'efficacité de la défiscalisation par le Rapporteur spécial des crédits de la mission Outre-mer pour 2008, le secrétariat d'État à l'Outre-mer a reconnu qu'il « ne dispose pas d'outils permettant de mesurer l'effet direct des aides à l'investissement qui ont été ainsi accordées sur les performances globales du secteur économique concerné ».

La LODEOM devait, initialement gommer un certain nombre de lacunes intégrées à la LOPOM. Mais au fil des discussions, remaniements et crises (mondiales et sociales), le nouveau texte suit dans l'ensemble, l'ancien dispositif LOPOM. Néanmoins, de nouvelles conditions ont été fixées pour obtenir la réduction d'impôt et qui visent une meilleure équité de l'opération.

En effet, désormais, l'entreprise (ou la société) soumise à l'IS, réalisant l'investissement, qu'il soit soumis ou non à l'agrément doit :

Etre à jour de ses obligations fiscales et sociales. Les entreprises doivent être en mesure d'attester de la régularité de leur situation au regard du paiement de leurs impôts et de leurs cotisations sociales.

Respecter l'obligation de déposer ses comptes annuels auprès du greffe du tribunal de commerce.

Le respect de ces conditions concerne non seulement l'entreprise qui réalise directement l'investissement mais également les entreprises locataires (s'il y a lieu).

En outre, le seuil d'agrément a été ramené à 250 000€ (au lieu de 300 000€ dans LOPOM) lorsque le contribuable ne participe pas à l'exploitation au sens de l'exercice professionnel de l'exploitation. Ce seuil s'apprécie, par programme d'investissement et par exercice, au niveau de l'entreprise, société ou groupement qui inscrit l'investissement à l'actif de son bilan ou qui en est locataire lorsqu'il est pris en crédit bail auprès d'un établissement financier. Par ailleurs, cette dispense ne s'applique plus au secteur des transports, à l'exception des véhicules neufs de moins de 7 places acquis par les entreprises de secteur publics de voyageurs et affectés de façon exclusive à la réalisation de ces transports, lorsque les conditions de transport sont conformes à un tarif réglementaire.

En revanche, certains rapporteurs parlementaires avaient souhaité que le seuil d'agrément pour les investissements réalisés directement par des entreprises exerçant leur activité dans les secteurs non sensibles soit ramené à 500 000€ au lieu d'1 M€ dans la LOPOM. Cette demande n'a pas été suivie d'effet. Elle aurait pourtant permis à l'administration fiscale de s'assurer de l'utilité socio économique de l'investissement défiscalisé...

7.2 - LA DEFISCALISATION DANS LES SOCIETES A L'IS/IR : LES NOUVELLES MESURES LODEOM

7.2.1 *Aménagements de Lodéom à la réduction Girardin Industriel:*

Pour rappel, les modifications majeures portent sur :

- les secteurs d'activité éligibles: extension au secteur de la recherche et développement
- la nature des investissements en cause
- les territoires concernés
- la base et le taux de la réduction d'impôt pour certains investissements
- les modalités d'utilisation de la réduction d'impôt

Principale nouveauté à retenir: l'entreprise ne peut désormais bénéficier de l'aide fiscale à l'investissement Outremer que si elle est à jour de ses obligations comptables fiscales et sociales. Les seuils d'agréments sont abaissés

7.2.2 *La défiscalisation dans les sociétés à l'IS/IR : les nouvelles mesures*

L'abaissement du seuil d'agrément préalable concerne :

- les secteurs sensibles pour lesquels il y a dispense d'agrément pour les investissements « n'excédant pas 250 000 € hors TVA déductible par programme et par exercice »

- le montant des investissements qui ne doit pas excéder 1 M € par programme et par exercice :
 - Seuil abaissé à 250 000 € (au lieu de 300 000 €)
 - Pour les investissements réalisés à compter du 1er novembre 2009
 - Directement ou indirectement
 - Par des personnes physiques agissant à titre non professionnel

7.3 LA DEFISCALISATION DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

7.3.1 L'agrément fiscal dans le secteur des transports après modification 2009

Le régime de défiscalisation vient d'être modifié en décembre 2009 et contraint les investissements à être soumis à l'agrément à partir du premier euro, si l'investissement est présenté par un transporteur. Cette disposition n'est cependant pas appliquée ni pour les entreprises agricoles ni pour les entreprises de BTP. Les cas de contournement de la nouvelle législation n'ont cependant pas été observés par les cabinets spécialisés en défiscalisation.

Alors que tous les autres secteurs d'activité devront solliciter un agrément à partir de 250 000 euros d'investissement pour bénéficier de la défiscalisation industrielle, celui des transports sera soumis à cet agrément des services fiscaux dès le 1er euro. Cela concerne aussi bien les camions que les bus et les taxis.

Ainsi, la LODEOM impose un agrément préalable de la DGI sur tous les investissements liés au secteur du transport de marchandises et de personnes réalisés dès le mois de novembre 2009.

Les professionnels estiment qu'il s'agit d'un « obstacle à l'évolution et au développement de l'activité de transporteur, dont le rôle économique et social dans l'île n'est plus à démontrer ». Ils redoutent qu'un « alourdissement de la procédure » (compter entre 4 et 5 mois pour obtenir un agrément) ne se traduise par des « charges financières supplémentaires ».

A cette époque, le secrétaire d'Etat à l'Outre-mer, Yves Jégo, a justifié ce traitement particulier :

« Nous avons pu constater des dérives en matière de défiscalisation dans ce secteur en Martinique, mais aussi en Guadeloupe. Certaines personnes obtenaient la défiscalisation de l'achat d'un camion au bout de deux ans, s'installaient en tant que transporteur et se trouvaient rapidement en faillite devant le manque de travail. Nous souhaitons donc instaurer une mesure de régulation pour ce secteur ».

7.3.2 Effet de la défiscalisation dans le secteur

Ainsi que l'énonçaient l'Inspection générale des finances et l'Inspection générale de l'administration dans un rapport de juillet 2006, « dans la mesure où elle constitue une aide

à l'investissement, [la défiscalisation] contribue directement au développement de l'appareil productif, ainsi qu'à sa modernisation. À ce titre, son existence même, ainsi que l'engagement de pérennité à long terme inclus dans la LOPOM, créent un contexte favorable aux anticipations des chefs d'entreprise. ».

On peut ainsi rappeler que le régime de défiscalisation des investissements a été un levier très puissant pour le renouvellement des flottes dans les premières années de sa mise en place. Depuis, il participe grandement au déséquilibre important entre offre de transport et demande, en facilitant l'accès à la profession de transporteurs.

Cependant, et au-delà de l'information disponible, c'est surtout l'évaluation de l'efficacité socio-économique de la défiscalisation qui est lacunaire et l'existence de données chiffrées homogènes et fiables sur le sujet.

L'investissement dans du matériel de transport est un actif facile à replacer en cas de défaillance de l'entreprise. Par ailleurs, il reste un investissement de petite envergure, particulièrement attractifs pour les petits investisseurs. Dans l'ensemble, il comporte un risque moindre pour le cabinet de défiscalisation comme pour ses clients.

Les dernières dispositions devraient être en mesure de limiter les mises sur le marché systématiques des véhicules dédiés au transport de fret.

Véhicules en location, tous genres, tous PTAC

1ère Immat	
1998	46
1999	37
2000	65
2001	92
2002	72
2003	120
2004	111
2005	149
2006	103
2007	131
2008	207
2009	58
Total général	1191

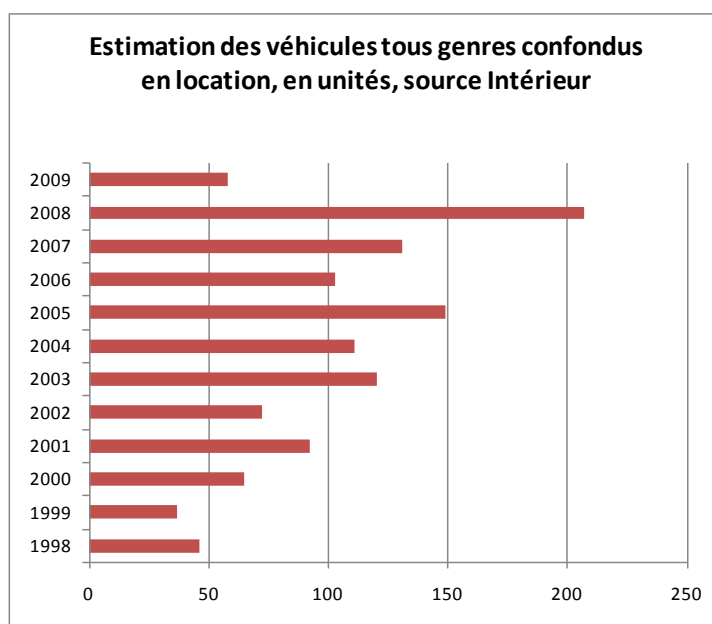


FIGURE 72 : VEHICULES EN LOCATION SELON L'ANNEE DE PREMIERE IMMATRICULATION, TOUS GENRES, TOUS PTAC

A noter que le nombre de véhicules utilisé via un système de location (remorques comprises) correspond à plus de 55% du total des véhicules immatriculés depuis 1998.

Pour les véhicules dont le PTAC est supérieur à 19 tonnes, le nombre est de 814 véhicules et la proportion atteint 65%.

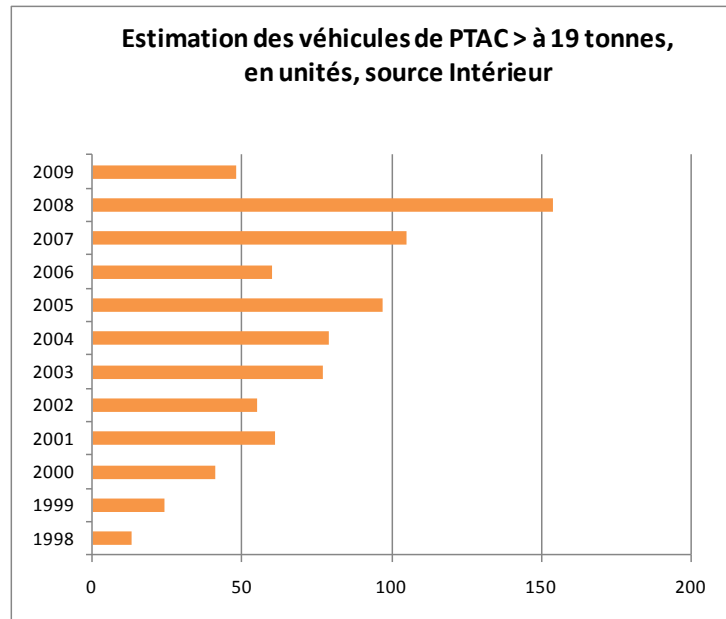


FIGURE 73: LOCATION POUR LES VEHICULES DONT LE PTAC EST SUPERIEUR A 19 TONNES

8 CONCLUSION

La connaissance du secteur du transport doit être précisée sur un certain nombre de point :

- Les consommations,
- les questions des surcharges,
- la connaissance du parc de tracteurs agricoles

Par ailleurs certains éléments ont été très clairement identifiés :

- Le faible impact du transport de marchandises dans la congestion (sauf certains axes comme ceux utilisés pour le transport de cannes),
- La grande sensibilité du transport à cette même congestion puisque les rotations dépendent plus des temps de parcours que des distances,
- Les marges d'amélioration existantes notamment dans le secteur du transport de granulats comme celui du transport agricole et dans la filière de la GD, qu'elles soient d'ordre organisationnelle (structuration de la filière) ou logistique modale (potentiel du report modal).
- L'effet de levier de la défiscalisation dans le déséquilibre du marché,
- La bonne qualité générale du parc (à l'exception du parc véhicule de collecte d'ordures ménagères²⁶), liée directement au renouvellement important de la flotte, parc toutefois vieillissants dans certaines filières (citernes, GD produits secs)
- La forte sollicitation de l'axe Saint-Rose/Baie-Mahault (*Cf carte de charge de réseau totale annuelle*)
- La forte densité du trafic interne au centre de Jarry auquel participe un important trafic de transit (transbordement du port, entrepôts et sites de TP) (*Cf carte de la charge de réseau totale annuelle du centre*). Une hiérarchisation et un aménagement de la voirie sont à prévoir.
- La faible professionnalisation des acteurs du transport de marchandises, cause de moindre performance.
- Le caractère insulaire du marché qui limite le nombre de donneurs d'ordre plaçant parfois les transporteurs dans une dépendance complète face à un décideur unique.

L'atomisation du secteur .

²⁶ Il n'est pas possible d'identifier ce type de véhicule dans le fichier immatriculation (genre VASP)

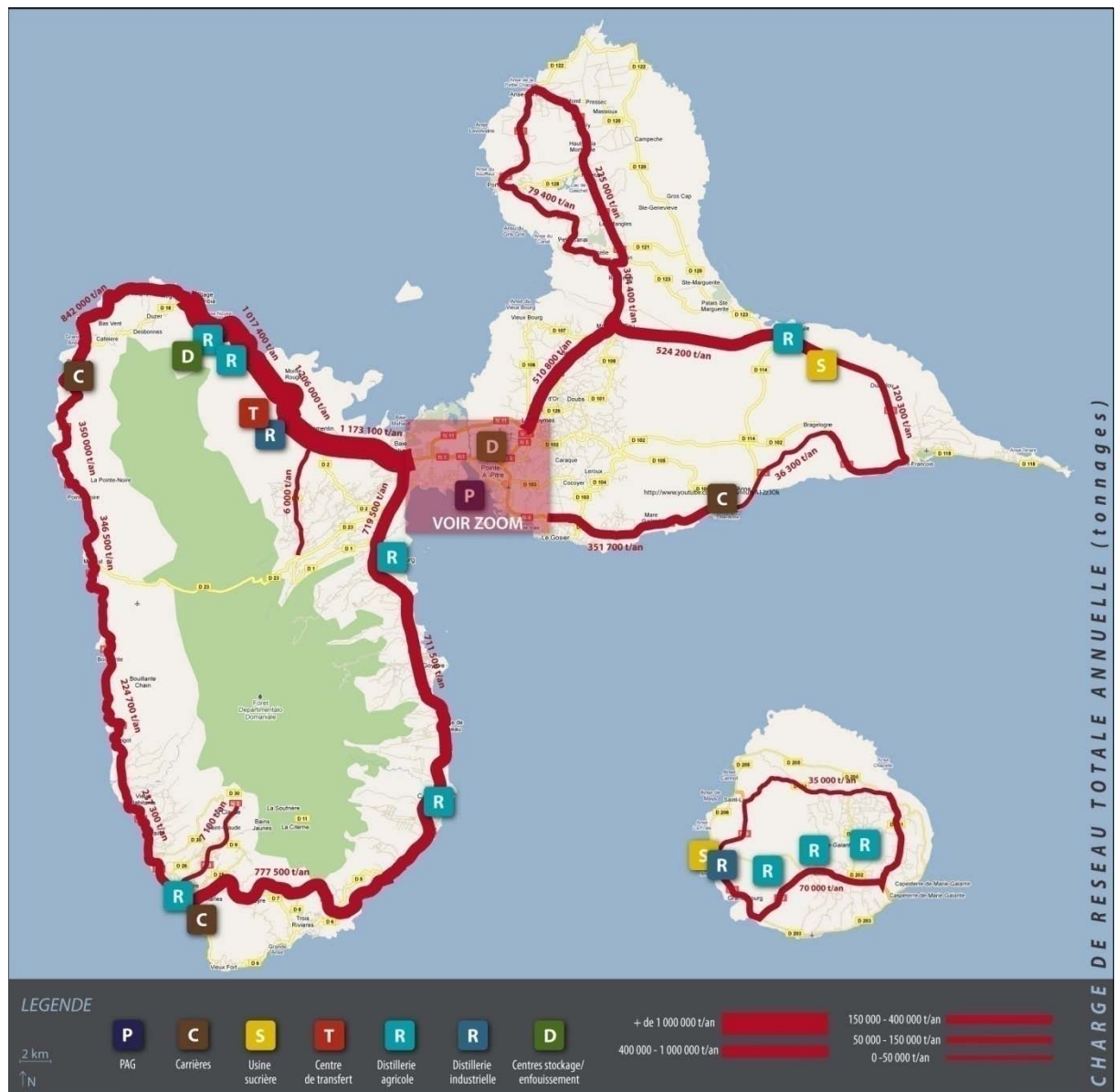


FIGURE 74: CARTE DE LA CHARGE DE RESEAU TOTALE ANNUELLE, *SOURCE CATRAM*

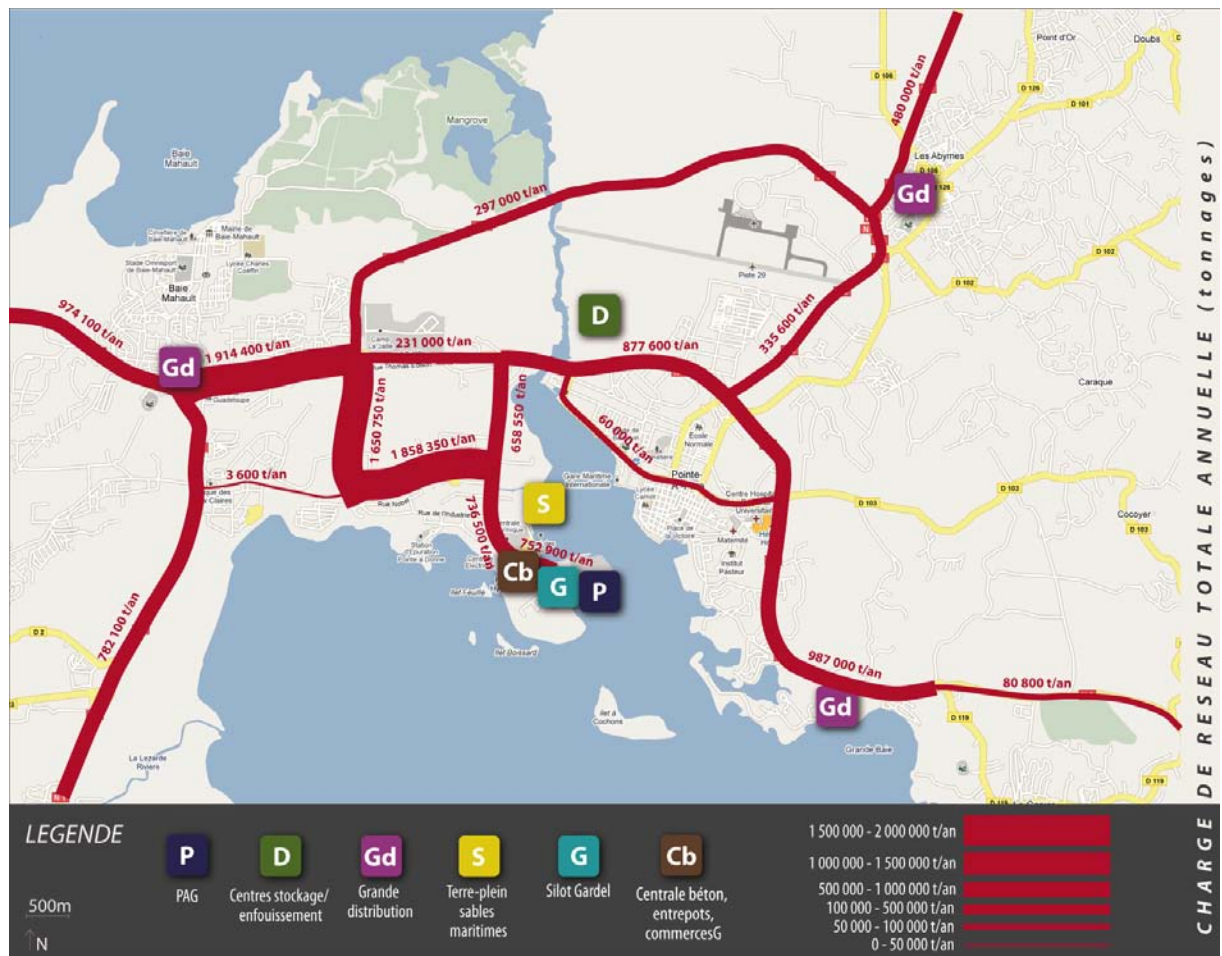


FIGURE 75: CARTE DE LA CHARGE DE RESEAU TOTALE ANNUELLE DU CENTRE DE L'ILE,
SOURCE CATRAM

Pour la suite, des préconisations devront être émises. Elles vont concerner les éléments suivants :

8.1 LA REGULATION DU MARCHE (GRANULATS ET CANNE),

Elle devra passer par une négociation entre les acteurs et des engagements informels (type charte),

- Défiscalisation et compte propre,
- Sous-traitance et contrats de transport,
- Structuration des sous-secteurs et maintien de la concurrence,

8.2 LES SITES DE CONSOLIDATION POUR LA FILIERE CANNE:

- envisager un centre de transfert intermédiaire (Morne à l'eau),
- aménager le circuit vers Béron ou déplacer Béron,
- La gestion des centres de transfert peut être revue,

8.3 LES ALTERNATIVES MARITIMES (GRANULATS ET DECHETS)

- Rechercher les synergies entre les filières pour atteindre les seuils critiques,
- Besoin d'une coordination transversale entre les décideurs et les acteurs publics pour identifier et équiper les bons sites,

9 APPORT DES ETUDES PRECEDENTES

9.1 PDEDMA

Commanditaire : Conseil Général de la Guadeloupe

Nom de l'étude : Plan départemental d'élimination des déchets et assimilés

Année : 2008

Données retenues :

- Tonnages des différents types de déchets
- Organisation des collectivités
- Sites de traitement et filières existants et à projeter

Objet général de l'étude :

Etat des lieux de la production et des modes de gestion des déchets ménagers et assimilés. Présentation des objectifs et du plan d'actions à mettre en oeuvre

9.2 ETAT DES LIEUX DE LA PRODUCTION ET DES MODES DE GESTION DES DECHETS DANGEREUX

Commanditaire : Conseil régional de la Guadeloupe

Nom de l'étude : Plan départemental d'élimination des déchets et assimilés

Auteur : Sogreah

Année : 2008

Objet général de l'étude :

Etat des lieux de la production et des modes de gestion des déchets dangereux.
Présentation des objectifs et du plan d'actions à mettre en œuvre

Données retenues :

- Caractérisation des gisements et des filières
- Sites de traitement et filières existants et à projeter

9.3 ETUDE CNR REFERENTIEL DES COUTS DU TRANSPORT ROUTIER

Commanditaire : DDE

Nom de l'étude : Transports en Guadeloupe d'agrégats, de matériaux de la filière TP et de conteneurs

Auteur : CNR

Année : 2008

Objet général de l'étude/sommaire

Le CNR fournit les outils favorisant l'ajustement des prix nécessaire au maintien – ou à la restauration – de l'équilibre des comptes.

1- Rappel du contexte

2- Le référentiel CNR

Informations à retenir pour l'étude TRM

Référentiel de prix du transport sur la base d'observations et de données recueillies auprès des opérateurs :

Agrégats : pour le segment des transports d'agrégats, de minéraux bruts ou de matériaux pour chantiers, l'étude montre que les dérèglements sont légion. La concurrence ne s'exerce pas dans des conditions usuelles de marché. Le déséquilibre entre offre et demande de transport est patent. Les prix pratiqués ne permettent vraisemblablement pas, dans certains cas, de couvrir les charges inhérentes au respect des obligations légales et réglementaires en matière de sécurité et de rémunération.

Conteneurs : le secteur du transport de conteneurs, librement concurrentiel, enregistre quant à lui moins de dysfonctionnements. Parmi ceux-ci, le sous-équipement observé en matière de citerne de carburant constitue un point à améliorer. Les mesures visant à mettre fin à ces dérèglements passent donc conjointement par :

- un relèvement du niveau de certains prix,
- une rationalisation de l'offre de transport.

Cette réorganisation incombe à tous les acteurs du marché, transporteurs, donneurs d'ordre et administrations de contrôle.

9.4 REALISATION DE L'ENQUETE MARCHANDISE DE L'AGGLOMERATION POINTOISE

Commanditaire : SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU PETIT CUL-de-SAC MARIN – GUADELOUPE

Nom de l'étude : Réalisation de l'enquête marchandise de l'agglomération Pointoise

Auteur : Alyce – Syndicat Mixte

Année : 2007

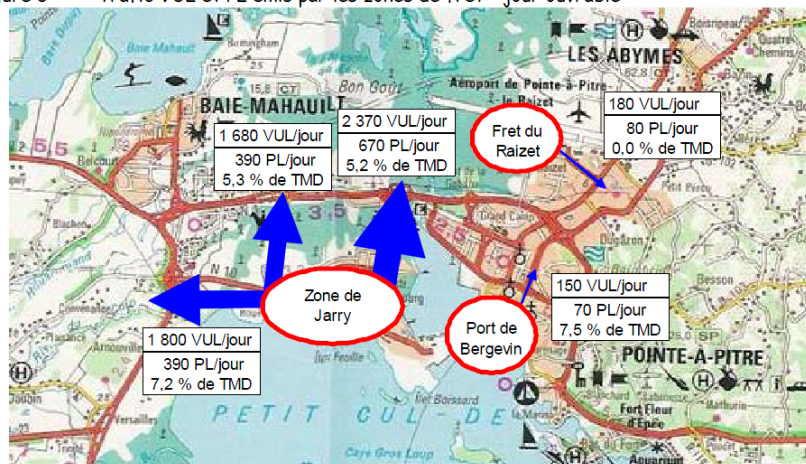
Objet général de l'étude/sommaire

L'agglomération de Pointe-à-Pitre s'est engagée dans l'élaboration de son plan de déplacements urbains (PDU). Afin de compléter le diagnostic initié par la réalisation des enquêtes ménages déplacements et cordons (routières et transport en commun), un recueil complémentaire a été réalisé concernant le transport de marchandises à partir des principaux générateurs de l'agglomération Pointoise que sont les ports de Baie Mahault et Pointe à Pitre, l'aéroport et la zone d'activité de la Jarry.

Informations à retenir pour l'étude TRM

3.6 Trafic des zones de fret dans le sens sortant

Figure 3 Trafic VUL et PL émis par les zones de fret - jour ouvrable



La figure ci-dessus présente les émissions de trafic des différentes zones d'arrivée ou de traitement du fret, pour un jour ouvrable. Les pourcentages de TMD sont issus des comptages catégoriels et non de l'enquête par interviews (échantillon trop faible).

Informations à retenir pour l'étude TRM



Localisation des ports d'enquêtes

Tableau 7 Type de carrosserie PL par poste - jour ouvrable

Jour ouvrable	Poste							
Type de carrosserie PL	RN 10	RD 32	RD 24	Jarry - postes 1 à 3	Fret du Raizet	Port de Bergevin	Toutes zones de fret - postes 1 à 5	Port de Jarry
Bâche savoyarde	1%	1%	2%	2%	1%	1%	2%	0%
Bennes	21%	20%	31%	25%	1%	2%	23%	3%
Fourgon ordinaire	49%	51%	18%	35%	82%	41%	38%	3%
Fourgon frigorifique	6%	5%	9%	7%	9%	19%	8%	0%
Plateaux	6%	7%	7%	7%	0%	13%	7%	1%
Citernes	7%	6%	16%	11%	0%	14%	10%	1%
Porte véhicules	2%	1%	3%	2%	0%	0%	2%	0%
Porte conteneur vide	3%	4%	5%	4%	3%	1%	4%	4%
Conteneur	3%	3%	7%	5%	1%	4%	5%	88%
Autres	1%	3%	2%	2%	1%	2%	2%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Les transports à vide représentent 28% des PL(poids lourds) enquêtés et 26% des VUL (véhicules utilitaires légers), ce qui étant donné le contexte insulaire est plutôt satisfaisant. Preuve de du degré d'organisation des entreprises. Trois catégories de marchandises transportées représentent 57% des PL enquêtés : les marchandises et objets manufacturés (NST9) compte 32% des véhicules interrogés, les granulats pour 16% et les produits agricoles pour 9%. Le reste des marchandises totalisent 15% des véhicules enquêtés.

Les conteneurs ne représentent que 5% des flux de PL au-delà du port.

Informations à retenir pour l'étude TRM

Tableau 3 Trafic Boulevard de la pointe Jarry – jour ouvré janvier 2007 - 7h00 / 17h00

		VL	VUL - Fourgons Utilitaires	PL Camion Tracteur	PL Camion isolé	PL + Semi	PL + Remorque	TMD	TC	TOUS VEH
sens entrant	moyenne 5 j ouvré	2496	286	73	208	201	9	51	1	3326
	en %	75,1%	8,6%	2,2%	6,3%	6,1%	0,3%	1,5%	0,0%	100 %
	détail PL	544								544
	en %	13,5% 38,3% 37,0% 1,7% 9,3% 0,2%								100 %
sens sortant	moyenne 5 j ouvré	2238	262	68	197	196	11	66	1	3039
	en %	73,6%	8,6%	2,2%	6,5%	6,4%	0,4%	2,2%	0,0%	100 %
	détail PL	539								539
	en %	12,6% 36,6% 36,3% 2,1% 12,2% 0,3%								100 %

Les trafics en véhicules lourds à la sortie de Jarry sont de l'ordre de 1000 passages, tous types de véhicules compris.

9.5 ETUDE GRANULATS

Commanditaire : Conseil Régional de la Guadeloupe, Conseil Général de la Guadeloupe, L'Association Syndicale Professionnelle des Carriers de Guadeloupe, le Syndicat Professionnel des Carriers de Guadeloupe et le BRGM.

Nom de l'étude : Préparation du schéma des carrières de Guadeloupe – Proposition de rapport technique

Auteur : BRGM

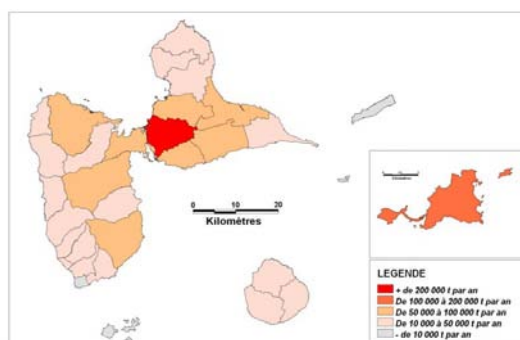
Objet général de l'étude/sommaire

Définir le schéma départemental des carrières conformément à la réglementation : « Le schéma départemental des carrières définit les conditions générales d'implantation des carrières dans le département. Il prend en compte l'intérêt économique national, les ressources et les besoins en matériaux du département et des départements voisins, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la nécessité d'une gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites ».

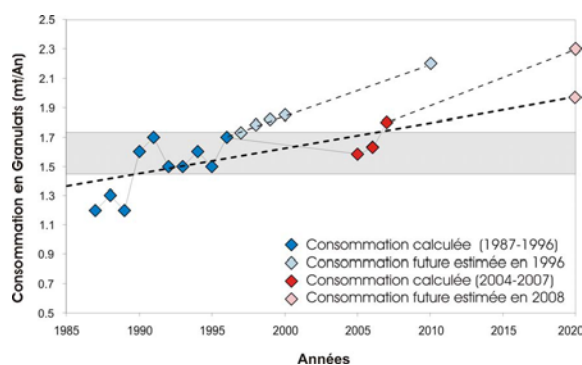
Structuré en 7 chapitres :

- La réglementation
- Les besoins
- Les ressources
- Les modes d'approvisionnement
- Les modes de transport
- La protection du milieu environnemental
- Objectifs et recommandations

Les chiffres de consommation par type de granulats et points de production/approvisionnement, avec projection



Carte de la Répartition de la consommation guadeloupéenne en granulats par communes



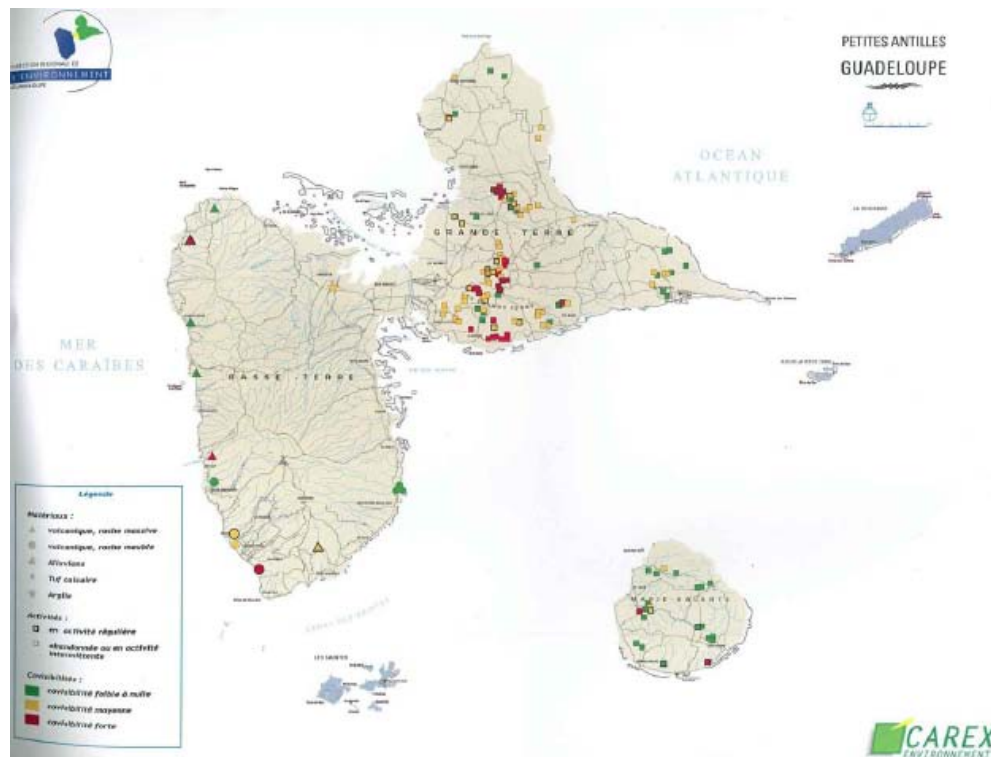
Consommation en granulats de la Guadeloupe (calculée et estimée) :

- 1,7 M de T en 2007 de granulats
- Estimation de 1 M de T de Tuf en 2007 pour 886.000T autorisées et 304.000 T déclarée (soit 700.00T d'extraction illégale)

Source d'appro :

Exploitant	Matériel exploité	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
COLAS GPE	ref. colonnes	---	---	---	---	---	---	0	30 250	783
ESBTP	ref. colonnes	0	---	---	---	---	---	---	---	---
ETPL (Dépôt Abaya)	ref. colonnes	25 000	34 250	3 000	42 000	42 000	102 728	78 000	10 000	2 400
ETPL Jarmen	ref. colonnes	0	---	---	---	---	---	---	---	25 000
GADDARLAN Ruyssop	ref. colonnes	52 000	55 000	90 000	87 000	0	0	0	19 200	82 200
GADDARLAN PAPIN	ref. colonnes	10 000	0	1 000	10 000	65 947	18 000	45 000	44 600	0
GADDARLAN Puisseuse	ref. colonnes	71 000	78 000	0	0	124 000	121 000	107 000	25 200	0
Marc-Guilhem Industrie	ref. colonnes	0	---	---	4 000	4 000	20 000	37 000	18 000	22 000
NAGAFIN Champvert	ref. colonnes	0	0	0	0	0	3 200	30 000	22 000	31 000
SOGETRA	ref. colonnes	---	---	---	---	---	---	---	---	2 100
SOBECTA EARL	ref. colonnes	75 000	75 000	68 000	68 000	64 400	---	31 000	41 000	48 000
STGC (Château)	ref. colonnes	---	---	---	---	---	---	0	---	5 180
STGC PAPIN	ref. colonnes	83 000	---	---	45 000	3 000	45 000	32 000	21 000	52 730
STGC Puisseuse	ref. colonnes	120 000	---	---	29 000	80 000	0	0	5 000	0
TCAR	ref. colonnes	---	---	---	---	---	---	---	7 000	10 000
Totaux (tonnes)		548 000	315 250	152 000	351 000	365 247	401 728	378 000	254 950	303 913
Sablières de Gpe	post-tri	320 000	424 500	404 500	372 500	361 110	404 000	372 500	620 000	777 000
SADG	Auflérite	150 000	461 500	410 000	470 000	616 000	712 400	615 000	755 000	738 000
SCGC	diacrite	250 000	---	170 363	178 000	165 000	184 139	181 000	---	---
SOFRAGRADE EARL	Rémoine	5 000	3 500	3 600	1 430	8000	1267	1243	408	0
Totaux (tonnes)		1 525 000	1 189 200	988 463	1 022 130	1 147 110	1 312 806	1 269 743	1 385 408	1 515 000

Tableau 10 : Evolution de la production (en tonnes) des carrières de la Guadeloupe de 1999 à 2007 (Source des données : DRIPE).
--- : pas d'autorisation d'exploitation. *** : production non déclarée. 0 : pas d'extraction malgré autorisation.



- Les modes d'appro
- Les modes de transports
- Les objectifs et recommandations

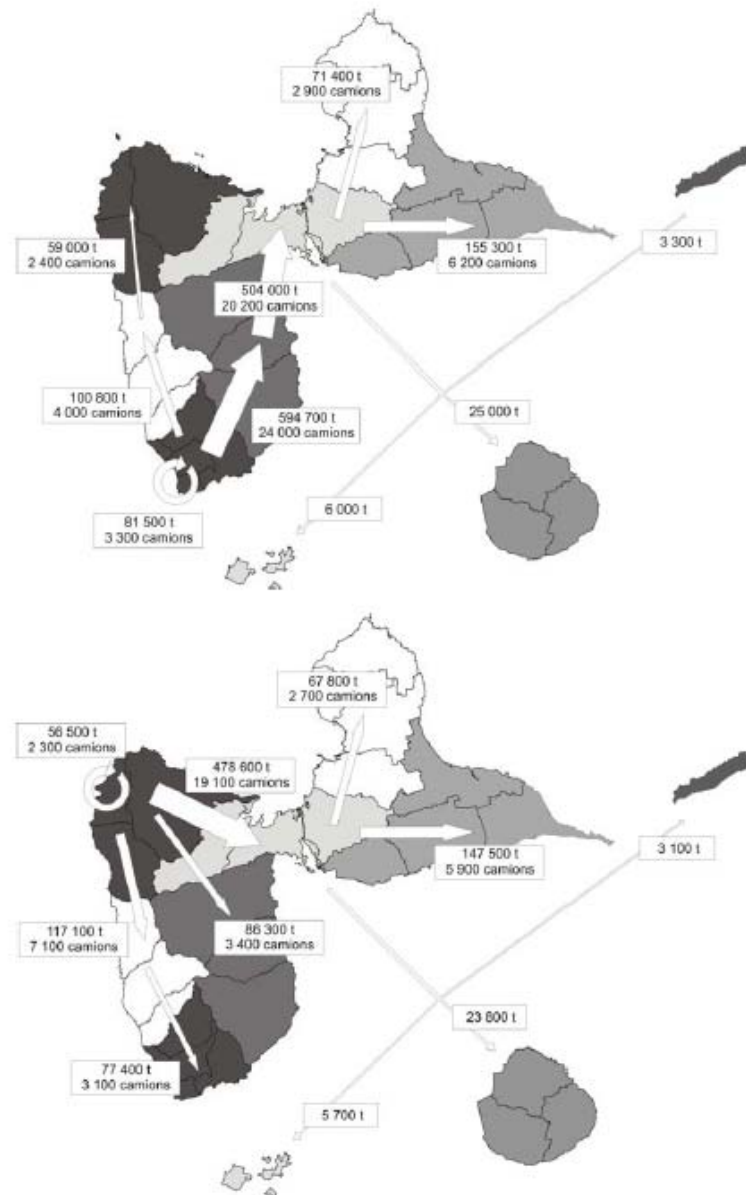


Figure 13 : Flux de granulats en provenance des Carrières de Deshaies et de Rivière Sens entre chaque bassin (en tonnes et en « équivalent-camions »)

Objectifs et recommandations - Extraits en fonction de l'étude TRM

OBJECTIF 1 : ASSURER L'APPROVISIONNEMENT EN MATERIAUX DE CARRIERE DE LA GUADELOUPE POUR LES 15 PROCHAINES ANNEES

Recommandation : Limiter la dépendance extérieure de la Guadeloupe.

- Permettre la poursuite de l'exploitation des sables de pouzzolanes en limitant la production aux stricts besoins des débouchés nobles.
- Favoriser l'émergence et l'utilisation de nouveaux matériaux.
- Adapter la production autorisée de tufs, au vu des résultats des enquêtes sur sa consommation réelle.*en tufs*.
- Mettre en place un dispositif fiable de collecte des données auprès des principaux consommateurs.
- Lutter contre le marché parallèle, à la source ainsi qu'au niveau des principaux utilisateurs.
- Imposer pour toutes les carrières (y compris celles déjà autorisées) l'obligation de mise en place d'un système de pesage en sortie de site (pont à bascule avec précision commerciale).

OBJECTIF 2 : FAVORISER UNE UTILISATION ECONOMIQUE ET RATIONNELLE DES MATERIAUX

Recommandation : Inviter les maîtres d'ouvrage et maîtres d'oeuvre publics à choisir les matériaux en fonction des besoins

- Il est recommandé de réserver les matériaux les plus nobles pour la fabrication des ciments, des enrobés et des bétons de qualité afin de préserver la ressource.
- Il est recommandé de privilégier des projets de construction et d'aménagement équilibrés en bilan déblais / remblais afin d'éviter la production trop importantes de déblais.
- Recommandation: Promouvoir une filière de production de granulats issus du recyclage des bétons provenant de la démolition de bâtiments.
- Collecter séparément et valoriser les matériaux de démolition, notamment les bétons, et fraisats d'enrobés (voir Plan de gestion départemental des déchets du BTP en préparation).

Recommandation 2.4 : Permettre l'utilisation des mâchefers de charbon et d'incinération en sous-couche routière.

OBJECTIF : MINIMISER LES NUISANCES DUES AU TRANSPORT DE MATERIAUX

Recommandation : Favoriser le transport maritime des matériaux.

Recommandation : Limiter l'impact des transports terrestres des matériaux.

- Imposer le bâchage des camions avant de quitter les sites de production pour les matériaux contenant des fines.
- Examiner les possibilités de déviation de certaines agglomérations.

OBJECTIF : AMELIORER L'INTEGRATION DES CARRIERES DANS L'ENVIRONNEMENT

Recommandation 4.1 : Réaliser un schéma d'exploitation des tufs en Guadeloupe continentale

OBJECTIF : COMMUNIQUER.

Recommandation : Assurer la diffusion, la communication et la sensibilisation de tous les acteurs, sur les aspects réglementaires et techniques

9.6 ETUDE

Commanditaire : DDE Guadeloupe – ADEME Guadeloupe

Nom de l'étude : ANALYSE DE LA LIAISON BASSE-TERRE - POINTE-A-PITRE

Auteur : SOGREAH

Année : Septembre 2009

Objet général de l'étude/sommaire :

Rechercher des solutions de transport mettant en oeuvre le transport maritime par cabotage entre les deux centres urbains de Pointe-à-Pitre et Basse-Terre, tant pour le transport de passagers que pour le transport de fret. Il s'agit d'en vérifier la faisabilité technique, d'en souligner les contraintes et conditionnalités de mise en oeuvre et d'estimer les coûts et la pertinence environnementale.

Informations à retenir pour l'étude TRM

Synthèse des flux moyens :

Type de trafic	Flux quotidiens moyens	type de conditionnement	Tonnage annuel (t/an)	sens
marchandises diverses en conteneurs	8	20'	24 000	Jarry => Basse-Terre
marchandises diverses en remorques	35	remorques	252 000	Jarry => Basse-Terre
lots homogènes de bois et fers	8	camions	42 000	Basse-Terre => Jarry
bananes	8	20'	37 000	Capesterre => Jarry
granulats	92	camions de 25t de charge	577 200	Basse-Terre => Jarry
déchets	11	40'	54 000	Basse-Terre => Jarry

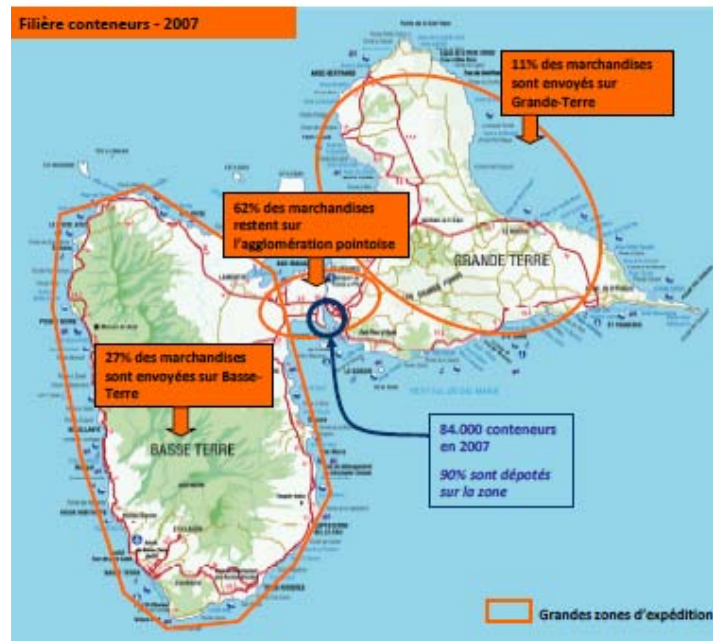
Evolution du trafic

		2005	2010	2015	2020
Section	Baie-Mahault – Route de la Traversée	56 500	67 200	82 700	99 600
	Route de la Traversée – Petit-Bourg	41 900	51 500	62 300	74 000
	Petit-Bourg – Goyave	26 200	30 300	34 600	38 800
	Goyave – Sainte-Marie	23 300	26 100	28 900	31 300
	Sainte-Marie – Capesterre	23 500	25 800	28 100	29 900
	Capesterre – Bananier	16 900	17 700	18 400	19 800
	Bananier – Trois-Rivières	14 900	15 400	15 900	17 100
	Trois-Rivières – Gourbeyre	13 400	13 800	14 200	15 200
	Gourbeyre – Basse-Terre	21 900	21 900	21 400	22 000

Source : APSI RN1/RN2, Routes de Guadeloupe, 2006

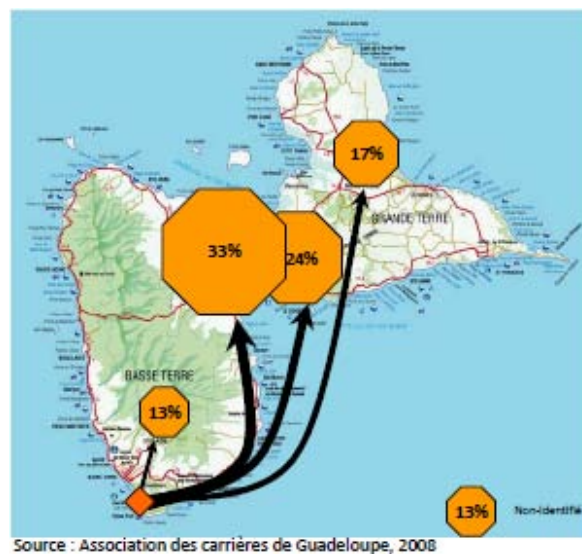
Analyse par filière :

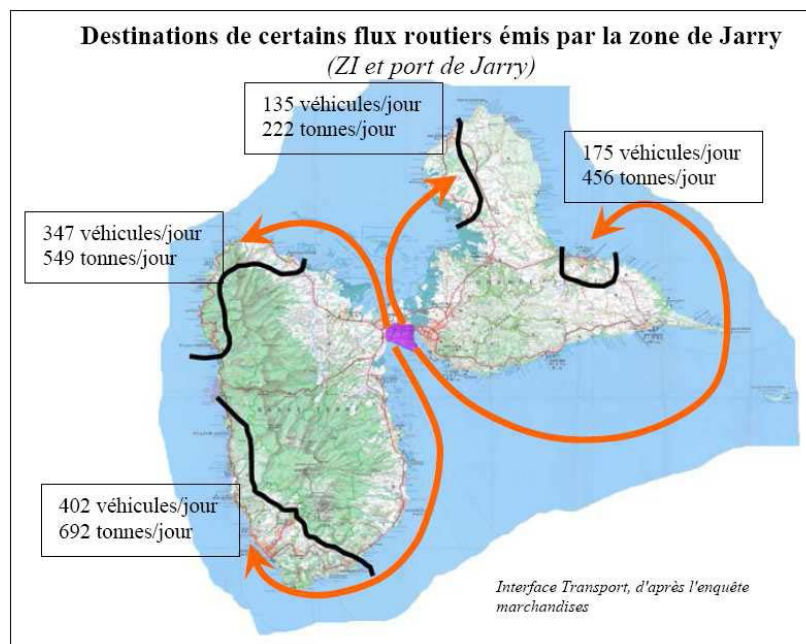
Filière Conteneurs :



Filière Déchets : l'acheminement des 40.000 tonnes de déchets depuis le Sud Basse-Terre jusqu'à la décharge de la Gabarre, située au Nord-Ouest de Pointe-à-Pitre représente un trafic de plus de 13.000 camions-bennes (3t/camion) par an qui empruntent la RN1 pour se rendre à la décharge de la Gabarre

Filière Granulats :





Les transporteurs routiers :

Il y a, à l'échelle du territoire, une atomisation de l'offre ne permettant pas d'optimiser l'organisation du transport BTP et des livraisons. Les plus grosses entreprises ont 5 camions maximum ; 73 % n'emploient aucun salarié et 20 % en comptent entre un et cinq.

Part des marchandises transportées par	Agglomérations métropolitaines	Zones de fret de l'agglomération pointoise
Véhicules utilitaires	52%	79%
Poids lourds	48%	21%

Source : Enquête marchandises de l'agglomération pontoise, SMT du Petit Cul-de-sac Marin, 2007

« Il semblerait qu'il y ait une inadéquation entre les moyens de transport et les quantités de marchandises transportées. En effet, de nombreux commerçants préfèrent venir s'approvisionner chez les grossistes ou retirer leurs marchandises chez les transitaires par leurs propres moyens.

Ceci entraîne un flux de véhicules utilitaires légers conséquent.

9.7 ETUDE GRANDE DISTRIBUTION

Commanditaire : l'Observatoire Départemental d'Equipement Commercial

Nom de l'étude : SCHEMA DE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL DE LA GUADELOUPE

Auteur : La Chambre de Commerce et d'Industrie de Pointe-à-Pitre, Direction de l'Appui aux Entreprises et aux Territoires

Année : 2007

Objet général de l'étude/sommaire

L'analyse de l'offre commerciale se décompose en deux aspects distincts :

Une approche quantitative avec un recensement des équipements commerciaux de plus de 300 m² dans la grande distribution alimentaire et la grande distribution spécialisée et de moins de 300 m² par communes.

Une approche qualitative de l'offre commerciale a été menée en décrivant les stratégies commerciales en cours pour chaque type de distribution spécialisée, et dans la grande distribution alimentaire (grande distribution traditionnelle, le « hard discount », et l'apparition de la franchise pour le commerce de proximité).

L'analyse de la demande commerciale résulte des évolutions de la population sur le territoire, des déplacements quotidiens de population, des revenus, et des comportements d'achat actuels et futur des ménages guadeloupéens. L'objectif de l'analyse des comportements d'achats des consommateurs guadeloupéen était de répondre aux interrogations suivantes : Qui achète, quoi, où et combien ?

Concernant l'aspect prospectif, les évolutions à venir de la population, les besoins recensés sur les différentes zones, pondérés par les contraintes liées à l'aménagement du territoire ont permis d'élaborer des perspectives d'évolution de l'appareil commercial sur les cinq prochaines années.

Informations à retenir pour l'étude TRM

Tableau N°22 : Les hypermarchés en Guadeloupe

Date de création	Enseigne	Exploitant	Surface
1990	Destrelland	S.A. Destrelland	7 818 m ²
1976	Cora Bas du Fort	Groupe Cora	5 920 m ²
2000	Milenis	SA Sofroi	7 047 m ²
1974	Cora Desmarais	Groupe Cora	3 080 m ²
TOTAL			23 865 m² de surface globale

Tableau n°23 : Répartition des supermarchés sur le territoire Guadeloupéen. (Source : DDCCRF)

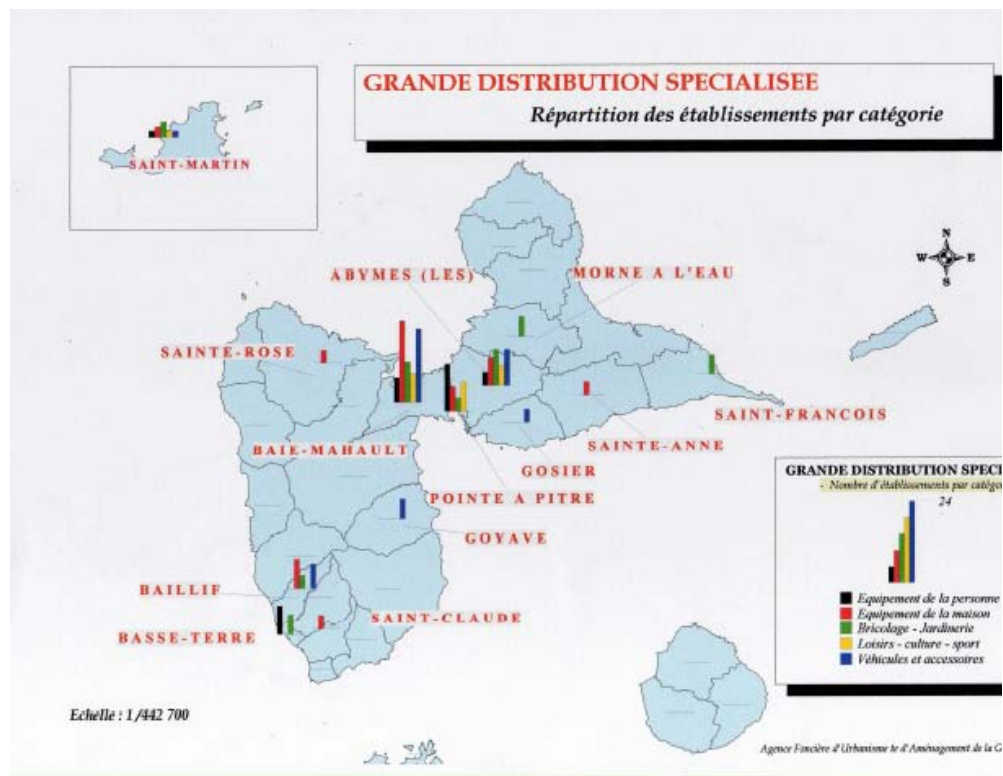
Sous-Région	Commune	Nombre	Surface en m ²
Centre	Les Abymes	9	8 390
	Baie-Mahault	2	1 857
	Le Gosier	1	830
	Pointe-à-Pitre	5	3 719
Total		17	14 796
Sud Grande-Terre	Sainte Anne	3	1 500
	Saint François	1	1 050
Total		4	2 550
Centre Grande-Terre	Le Moule	4	1 880
	Morne-à-l'Eau	2	785
Total		6	2 665
Nord Grande-Terre	Port-Louis	1	380
	Petit Canal	1	1 200
Total		2	1 580
Nord Basse-Terre	Sainte Rose	2	1 816
Sud Basse-Terre	Baillif	3	3 227
	Basse-Terre	2	1 270
	Saint Claude	1	400
Total		6	4 897
Côte au Vent	Capesterre	3	1 956
	Goyave	1	800
Total		4	2 756
Côte sous le Vent	Bouillante	1	660
Dépendances	Grand-Bourg MG*	1	830
	Saint Martin	2	1 950
	Saint Barthélemy	1	800
Total		4	3 580
Total Global		46	35 300

*MG : Marie Galante

Tableau N°24 : Implantation des autres types de distribution spécialisée :

Type de commerce	Localisation	Surface de vente
Equipement de la personne	Globalité de la Guadeloupe 18 établissements	10 270 m ²
Equipement de la maison	Grande-Terre : 33 établissements Basse-Terre IdN : 7 établissements Total : 40 implantations	31661 m ² 7 242 m ² 38 903 m ²
Bricolage et jardinerie	Globalité de la Guadeloupe 25 établissements	27 957 m ²
Culture Loisirs et Sport	Globalité de la Guadeloupe 9 établissements	6 170 m ²

Egalement des cartes de positionnement des hypermarchés. Ici exemple de la GD spécialisée



9.8 ETUDE GRANDE DISTRIBUTION

Commanditaire : Secrétaire Général de la Préfecture

Nom de l'étude : COMPLEMENT au SCHEMA DE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL DE LA GUADELOUPE

Auteur : La Chambre de Commerce et d'Industrie de Pointe-à-Pitre, Direction de l'Appui aux Entreprises et aux Territoires

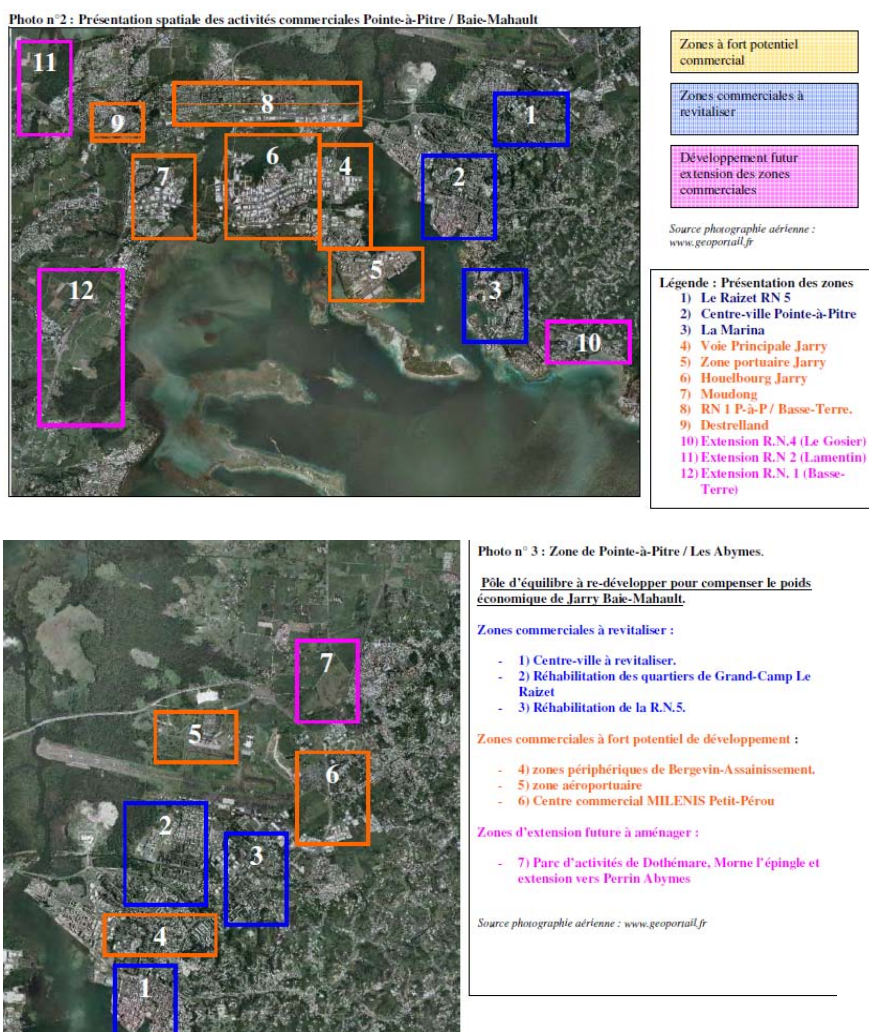
Année : 2007

Objet général de l'étude/sommaire

Complément sur le Schéma de développement Commercial de la Guadeloupe pour mieux préciser les situations par principales agglomérations et définir les enjeux en terme de besoin commercial. Cette étude a ainsi permis d'émettre :

- Des préconisations en termes de plan d'action pour les politiques territoriales à mener.
- Des préconisations en termes d'évolution souhaitable des surfaces offertes sur les territoires pertinents.

Des zonages comme par exemple



Proposition de solutions à étudier à replacer sans le contexte de l'étude TRM (extraits)

Permettre la fluidité du trafic véhicule en améliorant les capacités de stationnement et de circulation.

Favoriser l'augmentation de la surface moyenne des magasins, pour rénover et améliorer l'offre commerciale. L'idéal serait de pouvoir créer des petits centres commerciaux de centre-ville avec une politique d'enseigne forte.