



ETUDE SUR LE MODELE ECONOMIQUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS AU MOYEN DE VEHICULES LEGERS EN GUADELOUPE

Rapport final

Décembre 2021

Etude portée par la DEAL Guadeloupe



David PONCET Chef du service

david.poncet@developpement-durable.gouv.fr

Emilie CABIROL Adjointe au chef de service

emilie.cabirol@developpement-durable.gouv.fr

Arthur CALVAT Chef de la mission et adjoint au chef de service

arthur.calvat@developpement-durable.gouv.fr

Etude réalisée grâce au travail collaboratif de deux cabinets



Espelia, spécialisé dans la gestion et la performance des services publics

Contacts ressources pour l'étude

Justine ANGOT, Directrice Agence Antilles – Guyane

Justine.angot@espelia.fr

Melodie FORTIER

Melodie.fortier@espelia.fr



Tecurbis, expert du secteur des transports publics, de la mobilité et du stationnement

Contacts ressources pour l'étude

Patrice Perrogon, Directeur Tecurbis

Patrice.perrogon@tecurbis.fr

Marie-Gabriel LAGREE

Marie-Gabriel.LAGREE@tecurbis.fr

Sommaire



0. Partie introductive	page 4
Préambule	
Retour d'expérience de l'étude	
Sources de l'étude	
Glossaire	
Table des tableaux et figures	
1. Partie 1 : Etat des lieux du secteur des transports de voyageurs en Guadeloupe	page 9
a. L'état des lieux du transport régulier en Guadeloupe: les différentes AOM	
b. Les perspectives d'évolution de la gouvernance	
c. Les enjeux du transport en commun en Guadeloupe	
d. Les contrôles du transport en Guadeloupe	
e. Les enjeux du secteur T3P	
2. Partie 2 : Etat des lieux des acteurs du secteur T3P	page 19
a. La sociologie des professions	
b. La profession Taxi en Guadeloupe	
c. La profession VTC en Guadeloupe	
d. La profession LOTI en Guadeloupe	
3. Partie 3 : Analyse du modèle économique et du parc roulant des entreprises T3P/LOTI	page 34
a. La synthèse en quelques chiffres	
b. Les caractéristiques de l'activité	
c. L'analyse du parc roulant	
d. Les perspectives d'évolution	
4. Partie 4 : Préconisation pour la structuration du secteur	page 47
a. La synthèse des enjeux	
b. Nos préconisations	
c. Le zoom sur le TAD	
d. La conclusion générale	

Préambule

Le Rapport Mathiasin-Millienne

La présente étude s'inscrit dans la lignée du rapport Mathiasin-Millienne. Publié en août 2020, ce rapport réalise un état des lieux du secteur du transport de voyageurs en véhicule léger en Outre-Mer, pointe les enjeux et les difficultés et donne des orientations pour le structurer.

Le secteur du transport de voyageurs au moyen de véhicules légers (moins de 9 personnes) se compose de plusieurs acteurs : ceux du transport public particulier de personnes (taxis et VTC) et ceux du transport public collectif de personnes (dits LOTI).

Les trois objectifs énoncés dans ce rapport sont les suivants :

- l'organisation et le suivi de l'offre de transport par une commission locale et un plan d'action,
- la mise en place de moyens de contrôle pour lutter contre les pratiques illégales et la concurrence déloyale,
- l'adaptation de certaines exigences (notamment de limite d'ancienneté) des véhicules.

Les attentes de la DEAL Guadeloupe

Le secteur du transport de voyageurs au moyen de véhicules légers fait face à plusieurs enjeux. Ce secteur est en surcapacité, très fragmenté en de nombreuses entreprises et peu représenté, ce qui engendre des difficultés de suivi et d'accompagnement par les pouvoirs publics et un manque de lisibilité de l'offre pour les usagers. Par ailleurs, du fait de nombreuses pratiques illégales et d'absence de conventionnement de certains, on observe d'importantes tensions entre les acteurs des trois professions (notamment autour du Grand Port Maritime et dans le secteur Jarry).

L'objectif de l'étude est d'avoir un état des lieux précis des pratiques et des attentes des différentes professions (taxis, VTC, LOTI) afin de proposer des préconisations pour structurer le secteur.

« L'étude se restreint à la Guadeloupe continentale (Marie-Galante, Les Saintes et La Désirade exclus) avec une attention particulière sur l'agglomération centre (secteurs Jarry/Cocoyer et GPMG et Aéroport). Elle traitera du secteur du transport routier de personnes pour compte d'autrui au moyen de véhicules de moins de 9 places) et du transport particulier de personnes (T3P). Outre l'objectif de bien connaître le secteur considéré, l'étude permettra indirectement de répondre aux suggestions formulées par le rapport Mathiasin/Millienne. »

Retour d'expérience de l'étude

La mission a été démarrée le **19 juillet 2021** et s'est déroulée en 1 phase :

Lancement - Cette étape consistait à échanger avec l'ensemble des interlocuteurs qui ont été contactés à partir du 19 Juillet pour affiner les attendus et cibler plus spécifiquement les problématiques à traiter. Cette étape s'est conclue au mois de Novembre avec l'entretien avec la sous-préfecture.

Collecte des données - L'étape 2 consistait à un diagnostic documentaire à partir des données existantes et à collecter des données ciblées auprès des AOM, des institutions et des acteurs de transport. Cette phase s'est achevée par l'élaboration d'une analyse des données illustrant les principales caractéristiques du secteur T3P. Certaines informations (notamment SIG) n'ont pas pu être récupérées. Cette étape a été complétée par la réalisation d'enquêtes téléphoniques et en ligne auprès de 88 sociétés du secteur T3P qui ont permis d'alimenter le traitement des données et l'analyse du marchés.

Traitement des données et analyse du marché et du contexte réglementaire – Cette étape a été l'occasion de faire la cartographie des acteurs, une analyse sociologique des

entreprises et de leurs modèles économiques. Ces données ont permis également d'analyser le parc roulant, la cartographie de l'activité des T3P/LOTI sur le territoire et les conditions d'exercice, dans la limite des données disponibles.

Préconisations et rapport - La dernière étape a été la finalisation du présent rapport avec l'approfondissement des préconisations.

🔍 Précautions de lecture du rapport

La principale difficulté rencontrée lors de l'étude est liée à l'absence de données récentes et qualitatives sur le secteur T3P : LOTI, Taxis et VTC. Cette contrainte a représenté un frein essentiel dans la complétude de l'étude sur le modèle économique. De nombreuses données à la fois techniques comme financières (quand elles existent) sont incomplètes et peu exploitables.

La mission est marquée par une forte implication des acteurs au regard des nombreux entretiens réalisés dont la liste est présentée en page suivante.

L'ambition de fournir une première base solide au travail a ainsi nécessité une forte implication de tous et mériterait une poursuite du travail auprès des acteurs.

Sources de l'étude

Deux études :

- Assemblée Nationale – Max MATHIASIN, Bruno MILLIENNE, Adapter les conditions d'exercice du transport routier de voyageurs avec des véhicules légers n'excédant pas neuf places assises dans les territoires ultramarins de Guadeloupe, Guyane, La Réunion, Martinique, Mayotte et St-Pierre-et-Miquelon pour répondre aux enjeux de développement territorial, août 2020
- ORT, Etude du prix de revient du transport de voyageur en Guadeloupe (réalisée par Espelia et Tecurbis), juin 2020

Les données transmises:

- Fichier des LOTI, DEAL
- Liste des taxis, DEAL
- Liste des VTC, DEAL
- Liste des entreprises LOTI ne possédant que des véhicules de moins de 9 places, DEAL
- Rapports annuels 2020, AOM CANBT
- Flyer des lignes, AOM CANBT
- Suivi des infractions et réclamations, AOM CANBT
- Liste des taxis conventionnés, CGSS
- Convention et annexe à la convention CGSS

Deux enquêtes réalisées :

- Enquête en ligne (18 réponses)
- Enquête téléphonique (70 réponses)

21 Entretiens réalisés :

- AOM :
 - Loïc LEROUX (AOM CAGSC)
 - Alexandra BERNANRD (AOM CANBT)
 - Charly SAHAI (AOM CANGT)
 - Georges DAUBIN (SMT)
 - Laurent CHERALDINI (SMT)
- Elus transports :
 - Georges DAUBIN (Baie-Mahault)
 - Denis BERNADOTTE (Baie-Mahault)
 - Maddy PAULIN-GARGAR (Pointe-à-Pitre)
- Institutionnels :
 - Karine MATHURIN (CGSS)
 - Emilie CABIROL (DEAL)
 - Ludovic DE GAILLANDE (DEETS)
 - Yannick RUART (Région)
 - Maïté JULAN-MORVAN (Région)
 - Bruno ANDE (Sous-préfecture)
 - Chantal DIDON (Sous-préfecture)
- Syndicats / associations :
 - Madame MOHAMMED (LOTI)
 - Jocelyn BOURGAREL (Taxi)
 - Françoise COUCHY (Tous)
 - Willy MOULIA (Tous)
 - Elie LOLLIA (VTC)
 - Yannick MORMONT-MEDERIC (VTC)

Glossaire

- **AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- **CGSS** : Caisse Générale de Sécurité Sociale
- **DSP** : Délégation de Service Public
- **LOTI** : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (et par extension, profession dont la réglementation se base sur cette loi)
- **ORT** : Observatoire Régional des Transports
- **PDU** : PDU
- **SMT** : Syndicat Mixte des Transports
- **T3P** : Transport Public Particulier de Personnes
- **TAD** : Transport à la Demande
- **VTC** : Voiture de Transport avec Chauffeur

Table des illustrations et tableaux présentés dans le présent rapport

<i>Figure n° 1 : Tableau l'organisation de du transport routier de personnes des – de 9 places</i>	13
<i>Figure n° 2 : Tableau des caractéristiques des entretiens T3P / LOTI étudiées</i>	14
<i>Figure n° 3 : Tableau des contrôles du secteur T3P</i>	15
<i>Figure n°4 : Tableau des sanctions encourues dans le cadre des contrôles</i>	16
<i>Figure n°5 : Tableau des spécificités de la réglementation et de mise en application sur le territoire</i>	17
<i>Figure n° 6 : Répartition des différentes professions représentées dans l'enquête</i>	20
<i>Figure n° 7 : Nombre de salariés par entreprise ayant répondu à l'enquête</i>	22
<i>Figure n° 8 : Part du conventionnement dans le CA, pour les entreprises conventionnées</i>	23
<i>Figure n° 9 : Part de l'activité liée à l'ADS dans le chiffre d'affaire</i>	25
<i>Figure n°10 : Evolution du nombre de conventionnement annuel avec la CGSS 2008-2021</i>	25
<i>Figure n°11 : Répartition du nombre d'entreprises taxis par commune de rattachement</i>	26
<i>Figure n°12 Répartition du nombre d'entreprises VTC par commune de rattachement</i>	28
<i>Figure n°13 : Répartition des entreprises LOTI par commune de rattachement</i>	30
<i>Figure n°14 : Répartition des inscriptions au registre des LOTI par décennie</i>	31
<i>Figure n°15 : Représentation de la fin de validité de la licence par année</i>	31
<i>Figure n° 16 : Tableau de comparaison du nombre de T3P sur 3 régions</i>	33
<i>Figure n° 17 : Répartition de l'activité selon les professions</i>	36
<i>Figure n°18 : Part de l'activité nocturne selon les professions</i>	36
<i>Figure n° 19 : Carte des principales courses effectuées par les entreprises du T3P</i>	38
<i>Figure n° 20 : Carte des réseaux des lignes interurbaines régionales</i>	39
<i>Figure n°21 : Plans schématiques des réseaux de transport urbain des 4 AOM</i>	40
<i>Figure n°22 : Tableau de la tarification relative aux taxis (arrêté de 2016)</i>	42
<i>Figure n°23 : Nombre de véhicules par entreprise</i>	43
<i>Figure n°24 : Répartition de la flotte par âge moyen des véhicules</i>	43
<i>Figure n° 25 : Tableau des aides mobilisables pour le verdissement du parc roulant</i>	44
<i>Figure n° 26 : Perspectives d'évolutions de l'activité</i>	45

Partie 1

Etat des lieux du secteur des transports
de voyageurs en Guadeloupe



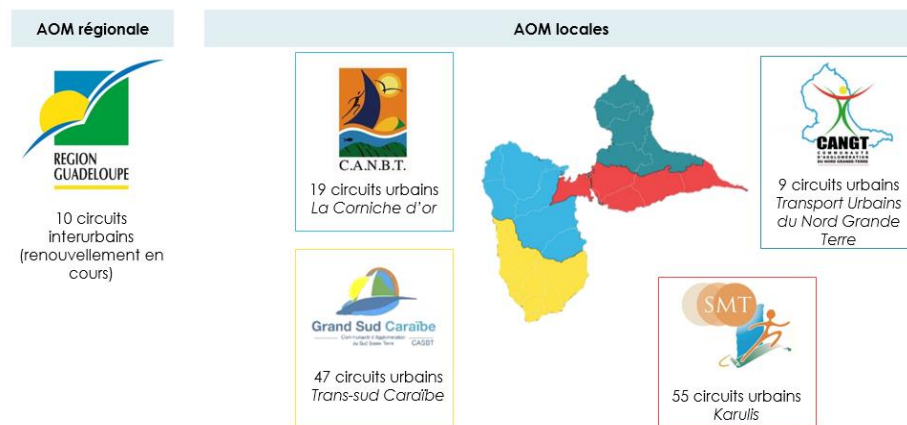
Etat des lieux du transport régulier en Guadeloupe: les différentes AOM

Le transport de voyageurs en Guadeloupe a fonctionné historiquement sur une offre de transporteurs indépendants avant la mise en place de marchés scolaires depuis la décennie 2000. Une première DSP a été lancée au Moule en 2010 initiant ainsi le lancement d'un ensemble de DSP sur le territoire. Ainsi, la structuration des acteurs du transport est encore assez jeune en Guadeloupe, ce qui peut expliquer la difficulté qu'ont certains acteurs à se positionner.

Aujourd'hui, différentes **Autorités Organisatrices de la Mobilité** organisent les transports routiers réguliers en Guadeloupe continentale. Les communes restent compétentes pour le « social » et la « voirie ».

Le sujet des T3P/LOTI doit être travaillé au regard des AOM présentes pour deux raisons :

- Dans certains cas et pour certains motifs de déplacements, le **transport léger vient en complément du transport en commun régulier**. Un état des lieux du fonctionnement et des dysfonctionnements de ce transport régulier permet de comprendre comment l'offre de T3P/LOTU s'organise.
- Les AOM étant compétentes en matière de mobilité sur leur ressort territorial, ce sont elles qui peuvent **conventionner avec des acteurs des T3P/LOTI** pour mettre en place un complément à l'offre de transport public (notamment sur la forme de la densification des navettes et transport à la demande etc.).



Les perspectives d'évolution de la gouvernance

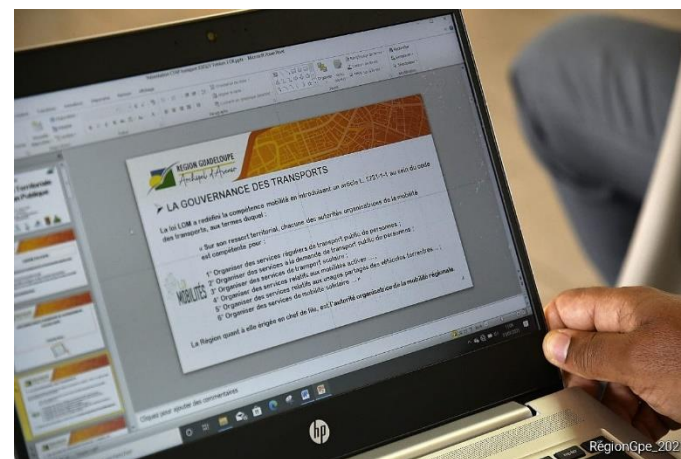
La **Conférence Territoriale de l'Action Publique**, qui s'est tenue en mars 2021, envisage de faire évoluer la gouvernance de la compétence mobilité sur le territoire guadeloupéen par la création d'une Autorité Unique d'Organisation de la Mobilité (AUOM), probablement par l'adhésion et le transfert de compétence des autres AOM au SMT.

Les **conséquences** d'un transfert de compétence seraient les suivants.

- **Pour les anciennes AOM** : perte de la qualité d'AOM et donc impossibilité d'agir dans le domaine de la mobilité sur leur ressort territorial ;
- **Pour les AOM et le SMT** : transferts des contrats, du patrimoine et du personnel et transfert des recettes ;
- **Pour le SMT unique** : harmonisation du taux du Versement Mobilité.

Un pilotage renforcé de l'offre de transports permettrait d'adapter les services en fonction de la demande : au regard du taux de fréquentation des lignes, de la régularité et fiabilité des horaires des lignes, entre autres.

Ce serait alors le syndicat unique qui pourrait accompagner la structuration du secteur **des T3P/LOTI** (notamment sur la forme de la densification des navettes et transport à la demande etc.).



Photographies publiées par la Région Guadeloupe

Les enjeux du transport en commun en Guadeloupe

Au cours de nos entretiens, plusieurs difficultés ont été pointées à propos des transports en commun :

- **Pour les usagers** : le manque de fiabilité des horaires (notamment du fait de la congestion) , la difficile lisibilité du réseau et le manque d'accessibilité de certaines zones (mornes, Grands Fonds, zones montagneuses, ...)
- **Pour les transporteurs** : la présence de bus/véhicules informels comme en témoigne le « tableau de suivi des infracteurs et fraudes » de la CGTS (un des 3 transporteurs du réseau de la Corniche d'Or)
- **Pour les AOM** : la difficulté de suivi de l'offre de transport régulier (taux de fréquentation, tableau de bord) et la difficulté à intégrer dans leur offre de transport urbain, les autres modalités de transports dont font partie les OTI, VIC et taxis.

Par ailleurs, l'étude ORT pointait deux services de transport en difficulté, du fait d'une difficile gouvernance (conventionnement etc.) et des enjeux budgétaires :

- **Transport à la demande**. L'offre de TAD est principalement sous gestion des AOM. Les transporteurs estiment que de nombreux usagers pourraient être éligibles mais qu'il y a très peu de

communication réalisée. Par ailleurs, la rentabilité reste un vrai enjeu pour les transporteurs car les recettes ne permettent pas de couvrir les charges : les grilles tarifaires n'ont pas évolué depuis 2017 et les transporteurs demandent donc une augmentation du tarif, une prise en charge du temps d'attente et d'accompagnement et des tarifs spécifiques aux trajets de nuit ou le weekend.

- **Transport des enfants en situation de handicap**. Cette offre portée par le **Département** manque de lisibilité dans son processus de sélection des transporteurs.

La structuration des transports en commun et la gestion du secteur T3P/LOTI sont corrélées. L'offre actuellement déployée par les T3P / LOTI et par les transports illicites répond à une demande. La structuration des T3P / LOTI ne peut trouver ainsi un écho que dans une organisation publique des lignes principales, cadre dans lequel les acteurs en place pourront exercer.

D'autre part, le contrôle strict des règles par les T3P / LOTI ne sera acceptable que dans un cadre de lutte prioritaire contre les illicites (aménagement de parkings, affichage des règles et risques aux principaux points d'attraction, contrôles).

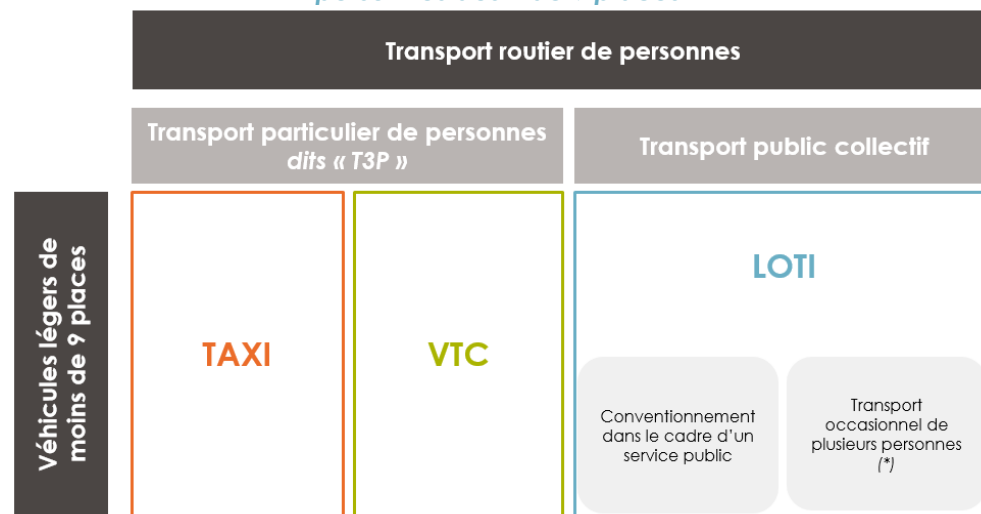
Les acteurs du transport de voyageurs en véhicules légers

« Trois professions relevant de réglementations différentes assurent le transport public de personnes au moyen de véhicules légers n'excédant pas neuf places assises, conducteur compris » (Rapport Mathiasin-Millienne)

La présente étude s'intéresse aux transports de voyageurs en véhicules légers de moins de 9 places. Les acteurs en présence sont là encore nombreux, et ce service peut être assuré par **trois professions** : les taxis, les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et les transporteurs dits « LOTI » (car issu de la Loi Orientation des Transports Intérieurs de 1982). Par ailleurs, un petit nombre de **transporteurs illégaux** (dont une partie des chauffeurs historiques) continuent à effectuer des transports, sans autorisation ni assurance, engendre à la fois une concurrence déloyale entre les acteurs et une problématique de sécurité pour les conducteurs (absence d'assurance et véhicules souvent vieillissants, absence de sécurité sociale et de retraite...).

Comme le présente le schéma ci-contre, le transport de voyageurs en véhicules légers se distingue entre le transport particulier (les taxis et les VTC) dit « T3P » et le transport collectif assuré par les transporteurs LOTI, qui assurent un service public dans le cadre d'un conventionnement ou qui, dans les territoires d'Outre-Mer, peuvent assurer du transport occasionnel (souvent touristique) à la condition de transporter plusieurs personnes.

Figure n° 1 : Tableau l'organisation de du transport routier de personnes des – de 9 places



(*) En France hexagonale, interdiction de faire du transport occasionnel en véhicules légers sous le régime LOTI dans les zones à enjeux (loi du 29 décembre 2016)

Les acteurs du transport de voyageurs en véhicules légers

Le tableau ci-contre présente les caractéristiques des entreprises T3P / LOTI étudiées. Il est noté la multiplicité des acteurs impliqués dans la réglementation de ces professions :

- 7 acteurs majeurs : la préfecture de Guadeloupe, le Ministère des transports et la DEAL, les mairies, les AOM, le Département, la Région et la CGSS
- La commission T3P, créée en 2018 intervient en amont de l'autorisation de stationnement délivrée par les Mairies pour définir le nombre d'ADS attribués par commune. Néanmoins, il est remonté que le suivi des ADS n'est pas réalisé.

Figure n° 2 : tableau des caractéristiques des entretiens T3P / LOTI étudiées

	TAXI	VTC	LOTI
Conditions d'aptitude	Prérequis (notamment pas d'infractions graves au code de la route) Examen à la suite duquel est délivrée la carte professionnelle par la PREFECTURE		Attestation de capacité (pour le gestionnaire de l'entreprise et non pour les conducteurs) délivrée par la PREFECTURE
Licence	Autorisation de stationnement (ADS) délivrée par les MAIRIES Validité : 5 ans	Inscription au registre des VTC (MINISTERE DES TRANSPORTS) Validité : 5 ans	Inscription au registre national des transports (DEAL)
Fonctionnement	Maraude sur la voie publique (sur le périmètre de l'ADS) Obligation d'un dispositif lumineux « taxi » Possibilité de conventionnement dans le cadre d'une mission de service public (en lien la CGSS)	Réservation préalable obligatoire , stationnement sur une place de stationnement en cas d'absence de réservation : stationnement entre deux courses : à l'établissement de l'exploitant ou sur une place de stationnement, hors chaussée.	Soit conventionnement dans le cadre d'une mission de service public (en lien avec une AOM, le Département, la Région ou la CGSS) Soit transport occasionnel avec réservation préalable, pour au moins 2 personnes
Tarification	Tarif kilométrique, non connu à l'avance	Tarif forfaitaire connu à l'avance	Dans le cas d'un conventionnement, tarif fixé Dans le cas d'un transport occasionnel, tarif forfaitaire

Focus sur les contrôles : ce qui concerne le secteur

Plusieurs manquements sont remontés sur le terrain et nécessitent des contrôles poussés, parmi les plus mentionnés :

- Le non respect du type de tarification affilié à chaque profession (forfait / compteur)
- Le non respect du périmètre de l'ADS ou l'absence d'ADS
- Le non respect de l'obligation de réservation préalable
- La pratique illégale d'une des professions

Les contrôles du secteur T3P s'organisent autour des 2 grands types de contrôles :

- Les contrôles liés au code de la route et du métier du transport**
- Les contrôles de l'exécution du contrat** et les règles relatives à la sous-traitance

D'autres contrôles non spécifiques aux entreprises de transport s'appliquent : droit du travail, droit social, droit fiscal.

Les acteurs du contrôle sont :

- Les contrôleurs de la DEAL** (5 contrôleurs)
- Les agents de la DGCCRF**
- Les agents des force de l'ordre assermentés** : police nationale, police municipale, gendarmerie
- L'inspection du travail** (1 seul inspecteur)
- Les commanditaires des contrats de transports affiliant des transports T3P** : Région, Département, CGSS, ARS, AOM, communes, ...

Figure n° 3 : Tableau des contrôles du secteur T3P

TYPE DE CONTRÔLE	RÉGLEMENTATION	RESPONSABLE	ACTEURS	LIEU
Contrôles de la route et du transport	Code de la route et code de l'environnement	Ministère chargé des transports et la DEAL	Police municipale Police nationale Gendarmerie	Sur route
	Code des métiers et des transports (ADS, carte professionnelle, ...)	Ministère chargé des transports et la DEAL	Contrôleurs des transports terrestres sous l'autorité du ministre chargé des transports.	Sur route ou en entreprise
	Code de la concurrence et des prix	La DGCCRF (Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes)	Inspecteurs et contrôleurs du travail du ministère chargé du travail Agents du service de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes	en entreprise
Contrôle de l'exécution	Contrôle contractuel : pilotage et suivi	AOM / Communes / CGSS / ARS	AOM / Communes / CGSS / ARS avec la police municipale, nationale et la gendarmerie	Sur route ou en entreprise

Focus sur les contrôles : Ce qui concerne le secteur

Les sanctions liées au contrôle sont les mêmes sur l'ensemble du territoire. A noter qu'il n'a pas été identifié de CTSA sur le territoire de la Guadeloupe.

Deux commissions de disciplines auraient été mises en place en 2018 : une pour les taxis, une pour les VTC. **Lors de l'étude menée, aucun acteur n'a fait mention de ces commissions et de leur action sur les enjeux identifiés.**

Figure ° 4 : Tableau des sanctions encourues dans le cadre des contrôles

TYPE DE SANCTIONS	DÉTAIL DE LA SANCTION ENCOURUE	RESPONSABLE
Pénales	Ce sont soit des délits, soit des contraventions (de 45 à 130 euros) dont la plupart sont de quatrième ou cinquième classe (les plus élevées jusqu'à 3000 euros)	Ministère de la justice
Administratives	Il existe dans chaque région une ou des commission(s) territoriale(s) des sanctions administratives (CTSA). Présidée par un magistrat de l'ordre administratif, elle réunit les représentants de l'État, de la profession, des salariés et des usagers. La sanction est une décision de cette commission	Commission territoriale des entreprises infractionnistes

Focus : les compétences de la commission des T3P (arrêté SG/PSPA/4456 du 26/12/2017)

L'arrêté cité ci-dessus prévoit le fonctionnement et les compétences de la commission T3P tels que cités ci-après :

- La commission des T3P se réunit au moins une fois par an et établit son règlement intérieur de fonctionnement.
- La commission des T3P établit chaque année un rapport rendant compte de son activité et de l'évolution du secteur sur le périmètre de son ressort géographique. Le rapport peut aborder les points suivants : la satisfaction des de la demande, l'économie et l'état de l'offre du secteur, les offres de formations et les statistiques d'accès aux professions, le respect de la réglementation sectorielle et des différents organismes représentant les professionnels, les statistiques dont disposent les pouvoirs publics relatifs à l'exercice de l'activité de transport public de personnes(par exemple : cartes professionnels délivrées, registres, agréments de formation, résultats des centres d'examen, registres des ADS, sanctions prononcées)
- Le rapport doit être transmis tous les ans, avant le 1^{er} juillet de chaque année à l'Observatoire nationale des transports publics particuliers de personnes.

Le rapport cité n'a pas été transmis en donnée d'entrée et aucun acteur n'en a fait mention.

Focus sur les contrôles :

Les possibilités d'évolution pour allier prévention et contrôle

Figure n° 5 : Tableau des spécificités de la réglementation et de mise en application sur le territoire

TYPE DE CONTRÔLE	RÉGLEMENTATION	SPÉCIFICITÉS ET DIFFICULTÉS SUR LE TERRITOIRE	AXES D'AMÉLIORATION POSSIBLES
Contrôles de la route et du transport	Code de la route et code de l'environnement	- Les contrôleurs de la DEAL ne peuvent intervenir seuls sur route. Ils doivent être accompagnés des forces de l'ordre qui opèrent à l'arrêt des véhicules. - Ces contrôles nécessitent une coordination entre les agents des forces de l'ordre et les contrôleurs pour cibler les actions de contrôle sur des lieux et des horaires permettant une intervention pertinente.	Adaptation des interventions avec les forces de l'ordre au regard des pratiques des transporteurs (interventions entre 6h et 7h30, sur les zones identifiées comme Cocoyer, Jarry, ...)
	Code des métiers et des transports (ADS, carte professionnelle, ...)	- Les contrôles spécifiques aux métiers du transport sont menés actuellement par les 5 contrôleurs de la DEAL qui se chargent de l'ensemble du territoire et interviennent sur plusieurs types de contrôles : transport de personnes et de marchandises - Les interventions conjointes forces de l'ordre et contrôleurs de la DEAL sont très souvent dénoncées sur les réseaux sociaux et autres groupes de communication.	- Sur les zones spécifiques telles que l'aéroport ou le grand port, les agents des forces de l'ordre : ils peuvent réaliser les contrôles dont ils ont la charge. - Les agents des forces de l'ordre et autres acteurs assermentés (comme les douaniers) peuvent également être des relais terrain pour demander des interventions ciblées des contrôleurs de la DEAL lorsqu'il y a suspicion d'infraction sur ces zones. Un circuit d'information peut être mis en place entre les agents sur ces zones et les contrôleurs de la DEAL.
	Code de la concurrence et des prix	- Les contrôles en entreprise sont menés actuellement par les 5 contrôleurs de la DEAL qui se chargent de l'ensemble du territoire et interviennent sur plusieurs types de contrôles : transport de personnes et de marchandises - Les interventions en entreprises peuvent être préventives (actions de sensibilisation) ou curatives (après détection d'infractions) et coordonnés avec les commanditaires tels que les AOM.	Les actions de sensibilisation et de prévention peuvent être organisées par d'autres acteurs (AOM, CCI ou CMA par exemple) avec le concours de la DEAL.
Contrôle de l'exécution	Contrôle contractuel : pilotage et suivi	- Les contrôles contractuels sont à organiser par le commanditaire. Ils peuvent se faire avec ou sans l'intervention des forces de l'ordre ou des contrôleurs de la DEAL en fonction des éléments de contrôles souhaités. - Concernant les AOM sur le transport urbain, les contrôles s'effectuent auprès des transporteurs mandataires du contrat donc hors du périmètre des T3P si les transporteurs ne sont pas conventionnés. - Concernant les transporteurs T3P, le commanditaire du conventionnement est responsable du contrôle à réaliser : les communes pour les taxis avec ADS, la CGSS pour les taxis conventionnés, ...	Les contrôles contractuels sont des éléments à porter par le commanditaire. Aujourd'hui, pas ou peu de contrôles sont demandés et réalisés.

Les enjeux du secteur T3P/LOTI

Plusieurs attentes ont été remontées, au cours des entretiens ou dans le cadre du rapport ORT et du rapport Mathiasin-Millienne.

- Les AOM et transporteurs ont unanimement estimé nécessaire que des **aménagements soient réalisés pour l'amélioration et la compétitivité du service** : création de zones dépose-minute sur les secteurs à fort enjeux
- Le rapport ORT pointait des **enjeux économiques pour les entreprises de transport**, qui pourraient s'être renforcés du fait de la crise sanitaire du Covid-19 et de la baisse conséquente des clients (touristes, clients nocturnes en lien avec les bars etc.). Les charges (coûts d'achat, d'assurance, de maintenance) sont très élevées alors que les recettes s'amoindrissent. Il y a une vraie difficulté de suivi du modèle économique des acteurs **dans le secteur T3P/LOTI**, difficulté liée à la faible maîtrise des coûts et des dépenses par les entreprises et les indépendants ainsi que difficulté de prévoir l'activité au regard de la fluctuation (tourisme, clients nocturnes, ...)
- Des **ambiguïtés dans l'activité** de certains transporteurs : notamment les LOTI qui ont déjà un contrat avec une AOM et qui réalisent du transport occasionnel en complément, parfois non déclaré auprès de l'AOM.

Focus : l'accueil des touristes sur les secteurs Aéroport / Grand Port Maritime / Jarry / Cocoyer

L'activité des T3P/LOTI étant fortement liée à l'activité touristique, le secteur de l'aéroport et du port (qui voient arriver bon nombre de touristes) sont des secteurs à forts enjeux économiques pour les différentes entreprises.

Les tensions sont à priori exacerbées par le manque de lisibilité des droits des différentes professions et par le non-respect de la réglementation en vigueur.

Par exemple, l'accès au Port est conditionné par l'ADS pour les taxis (Zone Unique de Prise en Charge) ou par une réservation préalable via la plateforme institutionnelle Fwi Cab pour les LOTI et les VTC. Néanmoins, ces dispositions ne sont ni respectées, ni contrôlées, ce qui engendre des tensions entre les différentes professions.

La clarification des zones de parking dédiées et l'affichage des règles établies sur les zones touristiques constituent des leviers d'actions.

Partie 2

Les différentes professions des T3P/LOTI



Sociologie des professions

Caractéristiques de l'échantillon selon les professions

Les résultats présentés dans la partie 2 sont issus de:

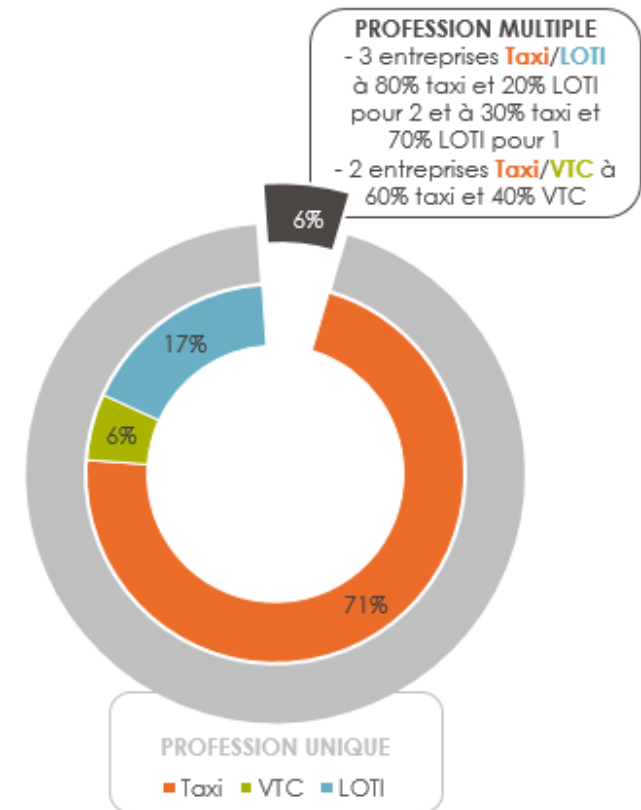
- l'analyse des données des registres 2021 transmis par la DEAL et ses partenaire
- des deux enquêtes ont été menées auprès des acteurs du secteur :
 - une enquête téléphonique réalisée par Qualistat = 70 réponses
 - une enquête web réalisée par Tecurbis = 18 réponses

Concernant l'enquête web, le faible taux de réponse, pour laquelle plusieurs relances ont été effectuées par le groupement et par la DEAL, ne permet pas d'avoir un échantillon représentatif, notamment pour les VTC et les LOTI.

Les résultats présentés ci-après sont l'analyse des trois sources d'informations (données des registres et enquêtes) sur le périmètre de la Guadeloupe (hors îles du sud)

- L'enquête s'adressait à toutes les entreprises du secteur des T3P/LOTI. Le premier enseignement de l'enquête est la très forte proportion des entreprises n'exerçant qu'un type de profession (ce qui peut notamment s'expliquer par la taille très petite des entreprises ayant répondu) : seules 5 entreprises expliquent exercer plusieurs professions (taxi/LOTI ou taxi/VTC).
- L'enquête est marquée par une très forte représentation des entreprises de taxi (73% des répondants). En revanche, les VTC et les LOTI ne représentent respectivement que 6% et 17% des répondants.

Figure n° 6 : Répartition des différentes professions représentées dans les deux enquêtes



Une très forte proportion de taxis dans l'enquête.

Synthèse en quelques chiffres clés :

	Global T3P/LOTI (moyenne des 3 professions)	TAXI	VTC	LOTI
Âge moyen du conducteur	Plus de 50** ans	Plus de 50** ans	Plus de 50 ans**	Entre 41 et 50** ans
Nombre total d'entreprises	507* entreprises en cumulé sur les 3 registres	311* entreprises inscrites au registre des taxis	77 inscrits* au registre	119* entreprises avec licences de moins de 9 places
Nombre total de véhicules	Hypothèse : 1115 véhicules Moyenne de 2,2 véhicules par gérant en moyenne	Hypothèse : 653 véhicules Moyenne de 2,1 véhicules par gérant	Hypothèse : 77 véhicules NC	385 véhicules déclarés* Soit moyenne de 3 véhicules par gérant
Trois communes principales de rattachement	1. Les Abymes 2. Pointe-à-Pitre 3. Baie-Mahault	1. Pointe-à-Pitre 2. Les Abymes 3. Baie-Mahault	1. Le Gosier 2. Saint François 3. Les Abymes	1. Trois Rivières 2. Les Abymes 3. Capesterre-Belle-Eau

*analyse des registres transmis (2021)

** données des enquêtes

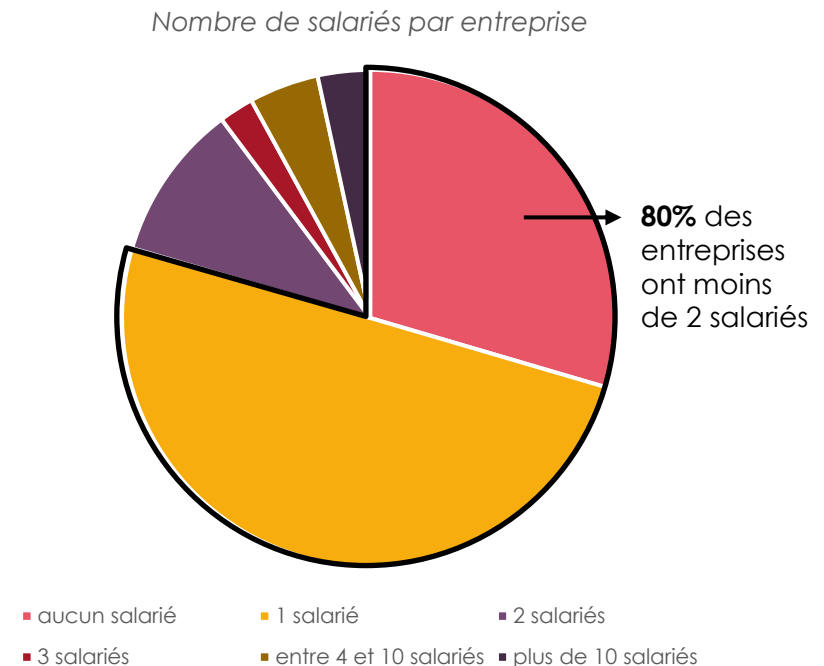
Sociologie des professions

Nombre de salariés des entreprises

- Le secteur des T3P/LOTI est marqué par la petite taille des entreprises : en effet, **30% des entreprises interrogées disent ne pas avoir de salariés et la moitié répond employer un salarié**. Seules 3 entreprises disposent de plus de 10 salariés (respectivement une entreprise de VTC avec 17 salariés, une entreprise de taxi avec 23 salariés et une entreprise de taxi avec 30 salariés).
- 10% des entreprises sous-traitent une partie de leur activité.
- Concernant l'assurance des véhicules, la très grande majorité des entreprises a souscrit à une assurance professionnelle, seules 5 entreprises ont une assurance classique. En moyenne, le montant annuel de l'assurance s'élève à 2 000€.
- Les enquêtes menées révèlent que, dans plus de 60% des cas, le gérant des entreprises de taxis interrogé a plus de 50 ans. Le fichier des VTC révèle que la **moyenne d'âge du conducteur VTC est de 51 ans**, plus de la moitié ayant plus de 50 ans (âge déclaré entre **36 et 84 ans**).

L'âge moyen observé des professionnel est une opportunité de réorganisation de la filière.

Figure n° 7 : Nombre de salariés par entreprise ayant répondu à l'enquête



Des entreprises de très petite taille : 80% des entreprises n'ont aucun ou qu'un salarié.

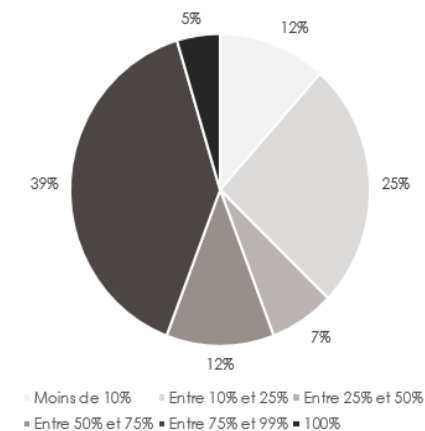
Caractéristiques de l'activité

Conventionnement et contractualisation

- Toutes les entreprises ayant répondu à l'enquête sont inscrites à la CCI ou à la Chambre des Métiers. En ce qui concerne les conventionnements : 55% des entreprises sont conventionnées avec des instances publiques. Ce sont dans la très grande majorité des sociétés de taxis qui font l'objet de conventionnement.
- Le principal conventionnement concerne le transport sanitaire sous **conventionnement CGSS** pour 46 entreprises, soit 95% des entreprises conventionnées. Par ailleurs, 5 entreprises sont conventionnées par le département au titre du **transport d'élèves handicapés** et une entreprise a signé une convention avec une AOM pour le **transport scolaire**.
- La part du conventionnement dans le CA de l'entreprise est assez variable, comme en témoigne le graphique ci-dessous, même si pour 44% des entreprises conventionnées, le conventionnement représente plus de 75% du CA.
- Par ailleurs, 12 entreprises LOTI contractualisent avec des entreprises privées, soit 14% des entreprises interrogées et les 2/3

des LOTI. Les acteurs de cette contractualisation sont les suivants : **tours opérateurs, entreprises privées, hôtels**. La part de cette contractualisation dans le CA est, ici encore, très variable : moins de 50% du CA pour la moitié des LOTI et plus de 50% pour l'autre moitié (dont une entreprise pour laquelle cela représente 100%).

Figure n° 8 : Part du conventionnement dans le CA, pour les entreprises conventionnées



Des conventionnements pour plus de la moitié des entreprises, notamment avec la CGSS, mais très peu d'entreprises interviennent dans le cadre d'un conventionnement lié au transport public. Les 2/3 des LOTI contractualisent avec des entreprises privées notamment touristiques.

Sociologie des professions

Zoom sur la profession taxi

En juin 2020, le nombre de **cartes professionnelles de conducteur de taxi délivrées s'élève à 449** (*Rapport Mathiasin-Millenne, 2020*).

L'ADS (**Autorisation de Stationnement**), délivrée par les mairies, est rattachée à une zone de prise en charge et de maraude (communes ou EPCI). Les taxis doivent stationner et attendre les passagers sur leur zone de rattachement mais peuvent déposer les clients partout. Cependant, il leur est possible de stationner dans d'autres communes si le trajet a fait l'objet d'une réservation préalable.

La **Loi Thévenoud** a modifié les conditions d'attribution et de cession des ADS :

- Les ADS délivrées avant octobre 2014 : sans durée de validité, cessibles, exploitées personnellement ou par un salarié / coopérateur
- Les ADS délivrées après octobre 2014 : durée de validité de 5 ans, incessibles, exploitées personnellement par le titulaire,

Par ailleurs, la loi Thévenoud cadre l'attribution des ADS :

- L'inscription sur une liste d'attente rendue publique (interdiction de s'inscrire sur plusieurs listes d'attente)
- L'inscription conditionnée à l'obtention d'une carte professionnelle de taxi en cours de validité, du département de la liste d'attente

Le suivi de l'application de la loi Thévenoud n'est pas effectif : de nombreux dysfonctionnements sont remontés par les acteurs concernant l'application des attributions et cessions des ADS ainsi que l'attribution des ADS.

Sociologie des professions

Zoom sur la profession taxi

LES AUTORISATIONS DE STATIONNEMENT (ADS)

L'enquête à destination des professionnels taxi révèle que l'activité liée à l'ADS représente en moyenne une faible part du CA. En effet, **pour plus de la moitié des entreprises ayant répondu, l'ADS représente moins de 10% du CA**. Cependant, pour 10%, l'ADS représente la quasi-totalité de leur CA. Beaucoup de taxis fonctionnent donc grâce à une activité non liée à l'ADS.

Concernant les données liées aux ADS, il y a un enjeu de remontées des informations et du suivi des ADS : aucun fichier ne semble compiler ces données et il ne semble pas y avoir de suivi à l'échelle intercommunal. Alors que **le secteur est déjà en surcapacité, il semble primordial d'avoir un suivi des ADS**.

LE CONVENTIONNEMENT CGSS

Au 6 octobre 2021, il y a 149 taxis conventionnés avec le CGSS : soit **1/3 des taxis**. Le nombre de conventionnement a fortement augmenté en 2021, comme en témoigne le graphique ci-dessous.

Figure n° 9 : Part de l'activité liée à l'ADS dans le chiffre d'affaire

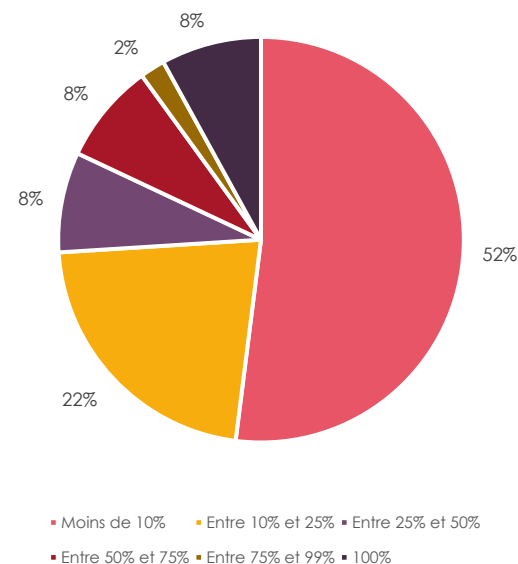
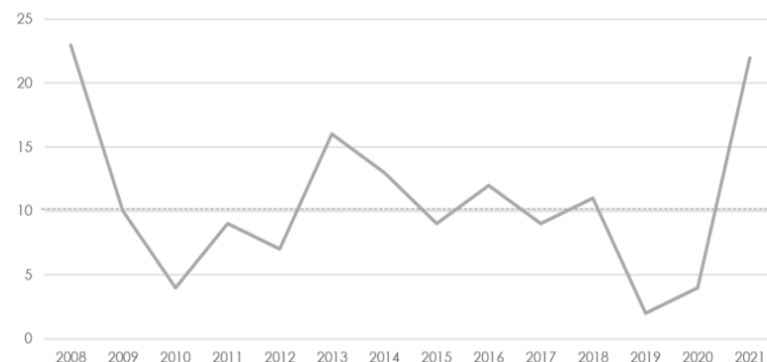


Figure n° 10 : Evolution du nombre de conventionnement annuel avec la CGSS 2008-2021



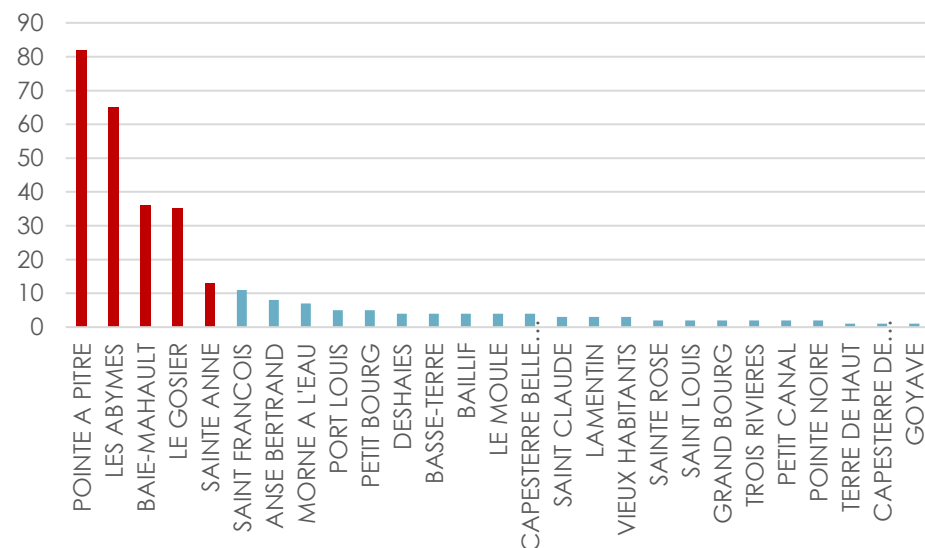
Sociologie des professions

Zoom sur la profession taxi

La répartition des taxis selon la commune de rattachement est présentée dans le graphique ci-contre. Les communes principales de rattachement sont : Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Baie-Mahault et le Gosier.

On note une part importante de taxis dont la commune de rattachement est Pointe-à-Pitre : **26% des 311 entreprises de taxis.**

Figure n°11 : Répartition du nombre d'entreprises taxis par commune de rattachement lors de l'inscription au registre



Sociologie des professions

Forces et faiblesses de la profession taxi

SYNTHESE TAXI	
FORCES	FAIBLESSES
• Un statut clair auprès de la préfecture et des communes qui délivrent les ADS, profession plutôt structurée • Une visibilité dans l'espace public : connaissance par le grand public, bornes taxis identifiés sur les zones touristiques • Une représentativité forte et organisée de la profession au regard de l'antériorité de son exercice sur le territoire	• Une congestion routière : liée à la fois à la concentration de l'activité sur des secteurs à enjeux (ZAE, aéroport, Grand Port Maritime) et à l'état des routes des axes routiers principaux et des communes périphériques • Un périmètre communal de délivrance des ADS peu pertinent au regard de la zone d'activité des taxis (celui de la CA pourrait être plus pertinent)
OPPORTUNITES	MENACES
• Une étude de faisabilité de places prioritaires pour les T3P sur les points d'intérêt touristiques • Des aides pouvant être actionnées pour le renouvellement du parc de véhicules vers des véhicules moins polluants	• Une baisse de l'activité liée de la crise sanitaire : la demande sur le volet touristique ne peut être anticipée • La difficulté du suivi des ADS : utilisation des ADS, nombre d'ADS attribuées, surcapacité identifiée dans certaines communes

Sociologie des professions

Zoom sur la profession VTC

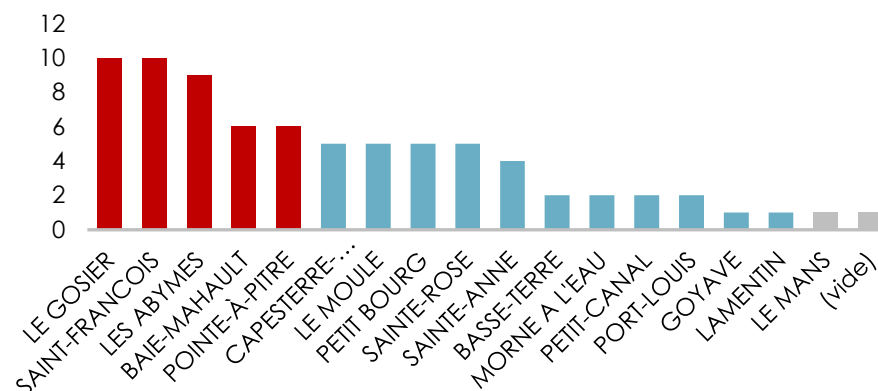
ANALYSE DES ENTREPRISES

En 2020, le nombre de **VTC immatriculés s'élève à 112** contre 22 en 2016 (*Rapport Mathiasin-Millienne, 2020*). On observe ainsi une progression fulgurante de cette profession dans le secteur des T3P/LOTI, avec une multiplication par 5 du nombre de VTC en 4 ans.

Cela engendre des enjeux de surcapacité et de concurrence, d'autant plus qu'une petite dizaine d'entreprises de VTC offrent des trajets à des prix très bas.

La répartition des VTC selon la commune d'inscription est présentée dans le graphique ci-contre, à partir des données du registre VTC.

Figure n°12 : Répartition du nombre d'entreprises VTC par commune de rattachement lors de l'inscription au registre



Sociologie des professions

Forces et faiblesses de la profession VTC

SYNTHESE VTC

FORCES

- Une tarification libre et un périmètre d'activité non-délimitée
- Une **activité concentrée sur des types de courses peu réalisés par les autres acteurs** (taxis et LOTI) : activité nocturne, horaires périphériques (hors heures creuses)
- Une diversité de clientèle avec des entreprises privées comme les conciergeries

FAIBLESSES

- Une **congestion routière** : liée à la fois à la concentration de l'activité sur des secteurs à enjeux (ZAE, aéroport, Grand Port Maritime) et à l'état des routes des axes routiers principaux et des communes périphériques
- Une **difficulté d'accès aux secteurs à enjeux** (zones avec des points de stationnement taxis, zones de parking de ces lieux peu adaptés à la prise en charge VTC) qui induit une perte de clientèle
- Une obligation de réservation préalable inhérente au statut de VTC :
 - Une **plateforme de réservation en ligne** légale jugée trop couteuse et donc peu utilisée par les chauffeurs
 - Une **multiplicité de plateformes de réservations individuelles** qui peinent à atteindre les clients potentiels
- La **volatilité des demandes** : désistement de dernière minute, ...
- Une **difficulté d'exercice** : le découragement de nombreux chauffeurs, le conflit récurrent avec les autres professions du transport

OPPORTUNITES

- Une étude de faisabilité de places prioritaires pour les T3P sur les points d'intérêt touristiques
- Des aides pouvant être actionnées pour le renouvellement du parc de véhicules vers des véhicules moins polluants

MENACES

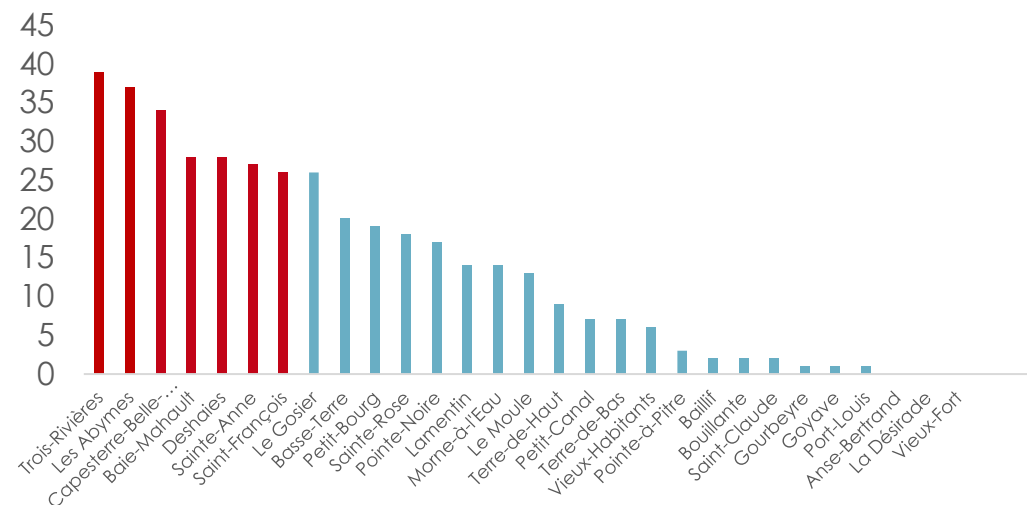
- Une **baisse de l'activité liée de la crise sanitaire** : la demande sur le volet touristique ne peut être anticipée
- Une dizaine de VTC pratiquent des **prix très faibles dans le cadre d'une activité annexe** à leur activité principale (*non quantifiables*)
- Une concurrence prégnante avec les taxis sur les modalités d'exercice : (compteur ou forfait, point d'intérêt touristique, ...)

Sociologie des professions

La profession LOTI

- Le registre national des transporteurs de la DEAL Guadeloupe (2019) compte **317 entreprises** LOTI (légers de moins de 9 places et véhicules de plus de 9 places), soit 1 368 véhicules (d'après le *Rapport Mathiasin-Millienne*, 2020).
 - 42% de ces véhicules ont moins de 9 places, soit 576 :** un chiffre en augmentation
 - 84 taxis bénéficient d'une passerelle d'inscription au registre
- Le fichier, transmis au début de l'étude, des entreprises LOTI disposant exclusivement de véhicules légers sur la Guadeloupe (hors îles du Sud) présente **119 entreprises LOTI** de moins de 9 places, avec **385 véhicules**. En se concentrant sur les entreprises effectuant exclusivement du transport en véhicule de moins de 9 places, ce fichier ne permet d'analyser que **385 véhicules sur les 576 véhicules** légers au total.
- La **répartition des LOTI selon la commune d'inscription** est présentée dans le graphique ci-dessous. Les LOTI ne sont pas circonscrits à leur commune de rattachement.

Figure n°13 : Répartition des véhicules LOTI par commune de rattachement



Sociologie des professions

La profession LOTI

INSCRIPTIONS ET LICENCES

Sur **les 119 entreprises** n'effectuant que du transport en véhicules légers : plus de la moitié des entreprises LOTI disposent de deux véhicules maximum (45% des entreprises disposent d'un seul véhicule et 18% des entreprises disposent de deux véhicules). 5 entreprises ont plus de 10 véhicules (respectivement 12, 12, 16, 17 et 18 véhicules).

Les graphiques ci-dessous représentent la date d'inscription des entreprises au registre ainsi que l'année de fin de validation de la licence (renouvelable tous les 5 ans). La plupart des entreprises sont assez récentes (moins d'une dizaine d'année) et **11 entreprises LOTI ont été inscrites au cours des 2 dernières années** malgré une activité est en baisse du fait de la crise du Covid-19.

Par ailleurs, **22 entreprises LOTI** voient leur licence en fin de validité dans l'année 2021 et en 2022 : le suivi et l'accompagnement réalisés par la DEAL concernant le renouvellement de licences nécessitent un renforcement et une plus grande communication auprès des LOTI : lettre de notification de fin de licence, accompagnement à la démarche administrative, ...

Figure n° 14 : Répartition des inscriptions au registre des LOTI par décennie

Décennie d'inscription au registre

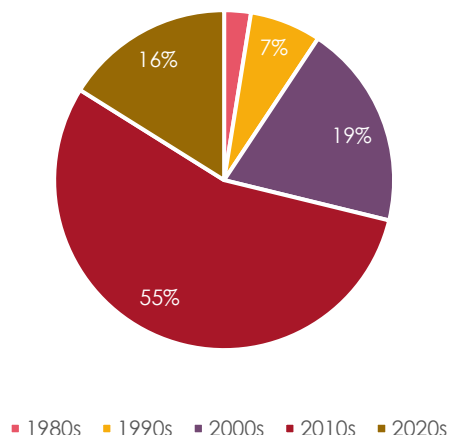
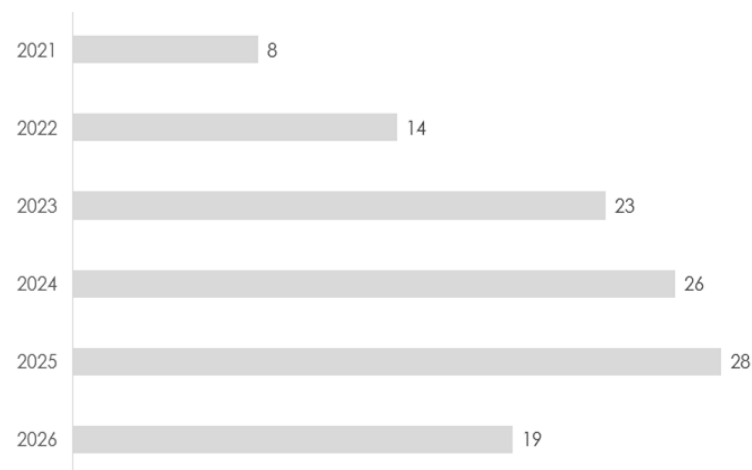


Figure n° 15 : Représentation de la fin de validité de la licence par année



Sociologie des professions

Forces et faiblesses de la profession LOTI

SYNTHESE LOTI	
FORCES	FAIBLESSES
• Un périmètre d'activité non-délimité • Un conventionnement possible auprès de plusieurs acteurs publics et privés : CGSS / ARS, hébergements touristiques et tours opérateurs, centres privés, DSP de certaines communes...	• Une congestion routière : liée à la fois à la concentration de l'activité sur des secteurs à enjeux (ZAE, aéroport, Grand Port Maritime) et à l'état des routes des axes routiers principaux et des communes périphériques • Une difficulté de conventionnement avec les AOM (notamment sur les secteurs à enjeux pour le transport urbain : Jarry, Cocoyer / Grands fonds, Pointe-à-Pitre)
OPPORTUNITES	MENACES
• Des aides pouvant être actionnées pour le renouvellement du parc de véhicules vers des véhicules moins polluants	• Une baisse de l'activité liée de la crise sanitaire : la demande sur le volet touristique ne peut être anticipée • Une spécificité guadeloupéenne : les LOTI étant en obligation de conventionnement, le respect de la réglementation sur ce point induit un changement de statut pour ces entreprises : conventionnement obligatoire ou statut de taxis ou VTC

Conclusion

TROIS PROFESSIONS, UNE ACTIVITÉ, TROIS MODALITÉS D'INTERVENTION, SEPT ACTEURS PUBLICS IMPLIQUÉS :

- Une communication publique auprès des trois professions permettraient aux professionnels d'appréhender les caractéristiques des acteurs du secteur et ainsi lever la confusion qui peut s'opérer entre les trois professions.

LES DONNÉES POUR ALLER PLUS LOIN DANS L'ANALYSE :

- Conformément à la loi Thevenoud, il est important de s'assurer auprès des communes de l'aspect public des listes d'attente des attributions d'ADS :
- Par ailleurs, un outil de suivi et d'analyse permettrait d'éviter la surcapacité du secteur, en identifiant les demandes et en limitant les renouvellements si nécessaire.
- Il est de même pour le renouvellement des licences de VTC et de LOTI.

UN SECTEUR EN SURCAPACITÉ ET POURTANT TOUJOURS EN AUGMENTATION :

- Un nombre de taxis et de VTC supérieur à toutes les moyennes de France hexagonale (hors Ile-de-France)

Figure n° 16 : Tableau de comparaison du nombre de T3P sur 3 régions (rapport Mathiasin-Millienne)

Région / département	Habitants en 2018 (en milliers)	Densité (en hab/km²)	Nombre de taxis	Nombre de VTC	Nombre de LOTI
GUADELOUPE	388	238	449 ADS Soit 12 taxis/10 000 habitants	112 (en 2020) Soit 3 VTC/10 000 habitants	576 véhicules
CORSE	338	39	300 ADS Soit 9 taxis/10 000 habitants (taux le plus élevé de France Métropolitaine)	53 (en 2018) Soit 1,6 VTC/10 000 habitants	Pas de LOTI occasionnel
HAUTS-DE-FRANCE	5 977	189	2 600 ADS Soit 4,4 taxis/10 000 habitants	1 512 (en 2018) Soit 2,5 VTC/10 000 habitants	

Partie 3

Analyse du modèle économique et du
parc roulant des entreprises T3P/LOTI



L'analyse du modèle économique

Synthèse en quelques chiffres clés

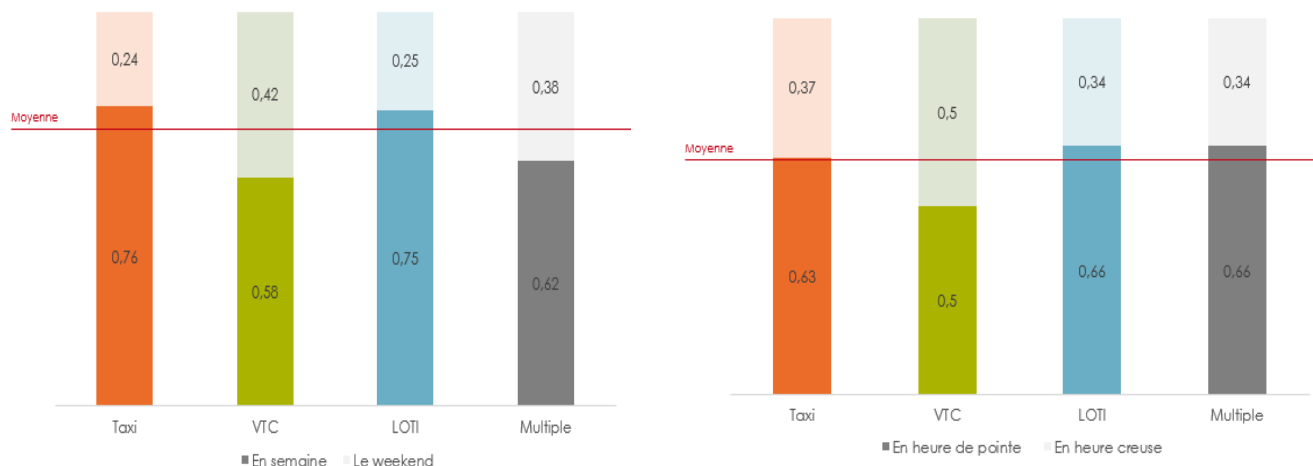
Les résultats présentés dans la partie 3 sont exclusivement issus des deux enquêtes menées auprès des acteurs du secteur (détail des résultats en page 20).

Global T3P/LOTI (moyenne des 3 professions)	
Horaires de l'activité	73% de l'activité en semaine 27% de l'activité le weekend
Chiffres des courses	61%** des entreprises font moins de 5 courses par jour
Chiffre d'affaire moyen	Entre 50 000 et 80 000** euros par an
Zone d'activité	80% de l'activité des acteurs du secteur est réalisée sur la Grande Terre et particulièrement sur le territoire de Cap Excellence

Caractéristiques de l'activité

Une répartition de l'activité différente entre les entreprises

Figure n° 17 : Répartition de l'activité selon les professions



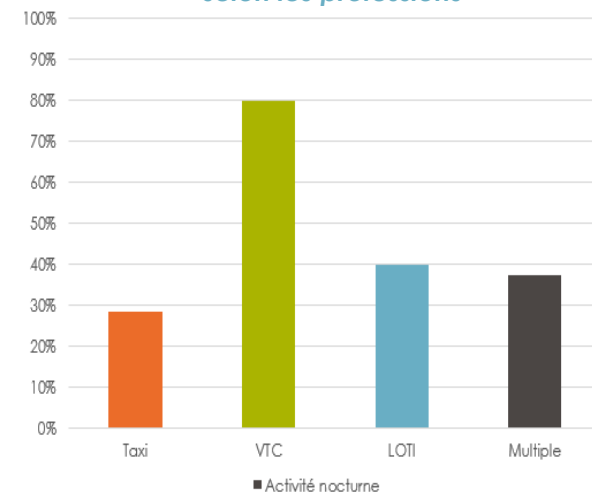
Semaine / weekend. En moyenne, 73% de l'activité est exercée en semaine et 27% de l'activité est faite le weekend. Cependant, ce chiffre varie en fonction de la profession :

- les taxis et les LOTI effectuent **1/4 de leur activité le week-end**
- alors que les VTC n'effectuent que 58% de leur activité la semaine et ont une proportion d'activité plus forte le weekend.

Heure de pointe 7h-9h et 17h-19h / heure creuse. En moyenne, 63% de l'activité est effectuée en heure de pointe contre 37% en heure creuse. Là encore, on observe des similitudes dans cette répartition entre les taxis et les LOTI, alors que les VTC ont une activité plus lissée dans le temps avec la moitié de l'activité en heure de pointe et l'autre moitié en heure creuse.

Concernant l'**activité nocturne** (22h-6h), le graphique ci-dessous représente la proportion des entreprises disant travailler de nuit, selon les professions. Là encore, on remarque que les VTC ont une activité beaucoup moins calquée sur les heures de pointe en semaine, avec 80% des entreprises de VTC effectuant des courses de nuit, contre 40% des LOTI et 28% des taxis.

Figure n°18 : Part de l'activité nocturne selon les professions



Une activité VTC beaucoup plus étalée dans le temps (nuit, heure creuse, weekend) contrairement aux taxis / LOTI qui fonctionnent principalement en heure de pointe en semaine

Caractéristiques de l'activité

Caractéristiques générales des courses

Les entreprises ont été ensuite interrogées sur les deux aspects suivants.

- **Le nombre moyen de courses par véhicule par jour.** Pour les 61% des entreprises, celui-ci est inférieur à 5 courses. 32% entreprises disent faire entre 6 et 10 courses par jour par véhicules. Seules 4 entreprises estiment le nombre moyen de courses entre 11 et 15 et une entreprise l'estime supérieur à 16.
- **Le nombre moyen de clients par course.** Les 2/3 des entreprises disent avoir en moyenne 1 client par course : cela concerne quasiment exclusivement les T3P, cependant un LOTI estime ce chiffre alors que les véhicules LOTI ne sont censés effectuer que du transport collectif dans le cadre d'un conventionnement ou d'un transport occasionnel avec réservation.

Selon les professions et les conventionnements des entreprises, les clients-types sont différents. Les acteurs ayant répondu à l'enquête, identifient 7 catégories de clients :

- Les **actifs** représentent le type de client principal, identifiés par plus de 50% des répondants.
- Les **touristes** sont aussi des clients cibles pour environ 25 entreprises.
- Par ailleurs, les **PMR et les personnes malades** sont transportés respectivement par une vingtaine et une dizaine d'entreprises (du fait notamment des conventionnements CGSS et transport TMR).
- Enfin les **scolaires**, les **retraités** et les **clients dits « locaux » (pour des déplacements du quotidien)** sont un public-cible pour certaines entreprises.

**Un nombre moyen de courses par jour assez faible :
moins de 5 courses/jour pour 61% des entreprises.**

Caractéristiques de l'activité

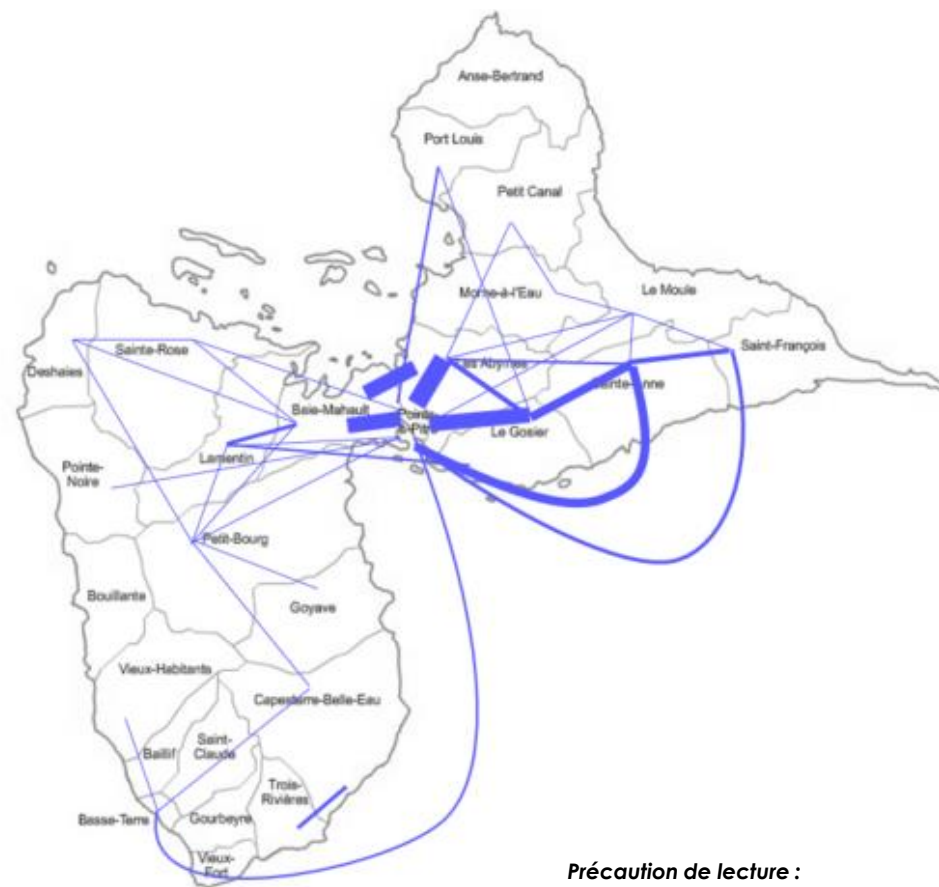
Localisation de l'activité

La carte ci-contre représente les principales courses effectuées par les entreprises ayant répondu aux enquêtes, de manière proportionnelle selon la récurrence de la course.

- On observe ainsi une très forte activité dans le triangle **Baie-Mahault/Point-à-Pitre/Les Abymes et Le Gosier/Ste-Anne**. Les secteurs de l'aéroport, de Grand Port Maritime, de Jarry et de Cocoyer sont les plus cités comme secteur d'activité principal.
- Au contraire, certaines communes périphériques ne semblent être le lieu d'aucun trajet (Anse-Bertrand, Bouillante, Baillif, St-Claude, Gourbeyre, Vieux-Fort).

Il est estimé que **80% de l'activité des acteurs du secteur est réalisée sur la Grande Terre** et particulièrement sur le territoire de Cap Excellence.

Figure n° 14 : Carte des principales courses effectuées par les entreprises du T3P (base des réponses aux enquêtes)



Précaution de lecture :
La taille du trait représente la récurrence / fréquence des courses sur ledit trajet.

Une activité concentrée sur Baie-Mahault / Pointe-à-Pitre / Les Abymes / Le Gosier.

Caractéristiques de l'activité

Localisation de l'activité - Les zones sans transport public en Guadeloupe

En l'absence de données SIG des lignes de transport régulier, nous n'avons pas été en capacité de déterminer les zones blanches sur lesquelles un service de TAD pourrait être opportun.

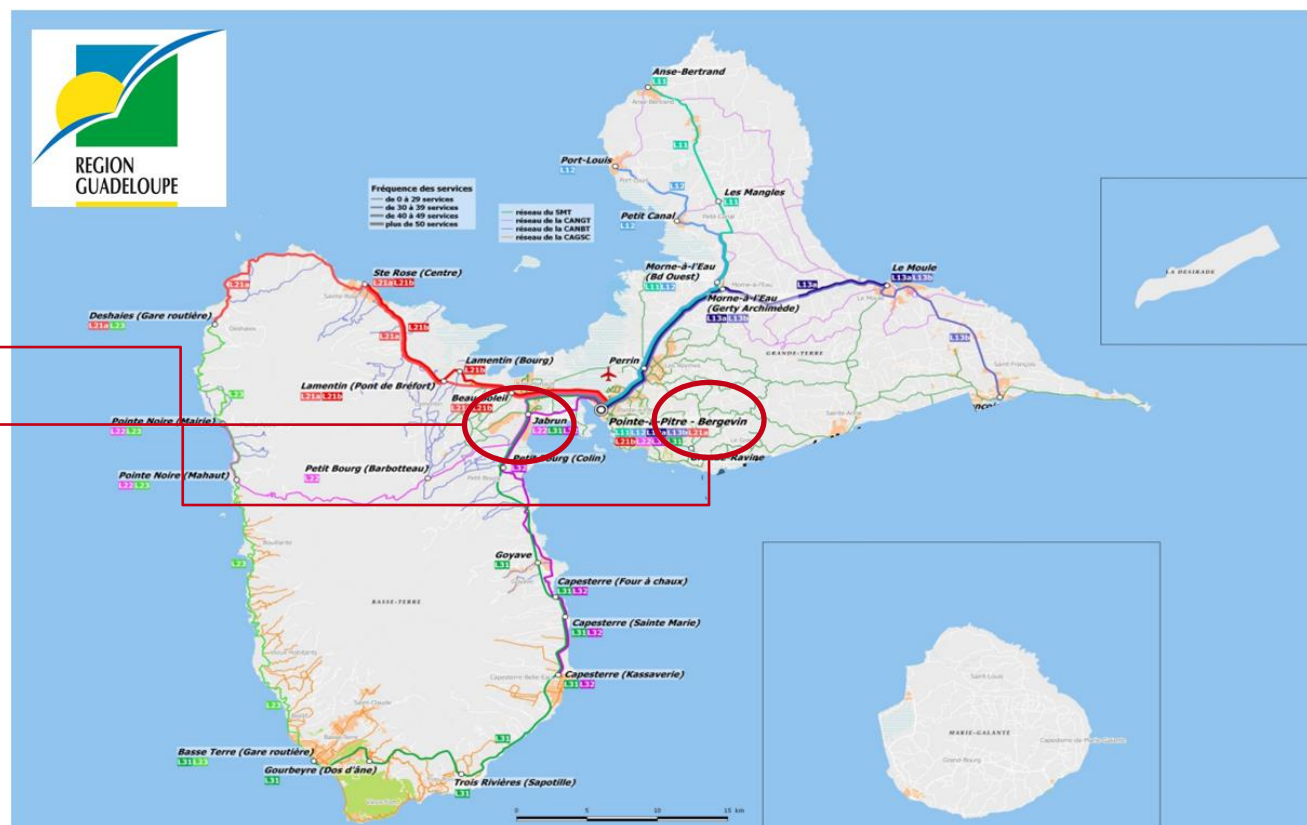
Néanmoins, les plans schématiques des réseaux présentés ci-contre permet une premier vision de la desserte du territoire.

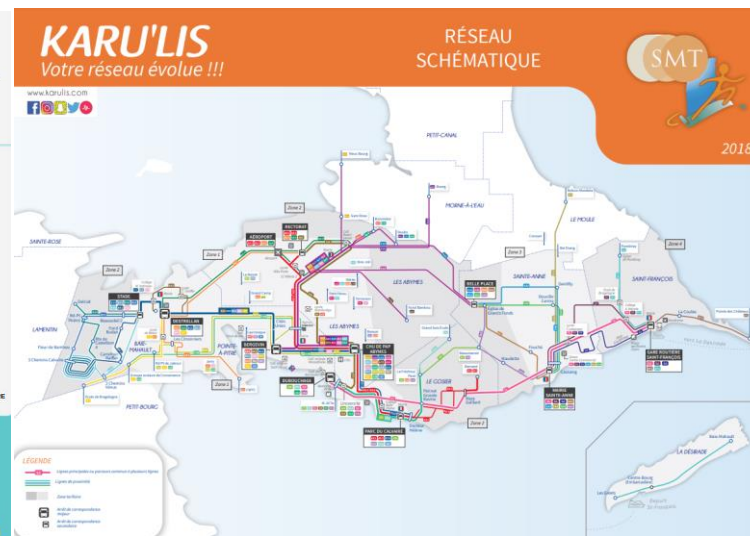
Figure n° 20 : Carte des réseaux des lignes interurbaines régionales

Les plans schématiques des transports publics ne permettent pas une cartographie précise des zones blanches (sans transport en commun) précises.

Les zones identifiées lors des entretiens sont :

- Jarry
- Grands fonds / Cocoyer
- Les zones de montagnes / mornes sur tout le territoire





Caractéristiques de l'activité

Réservation préalable

- Concernant la réservation préalable : **43% des entreprises disent avoir une réservation préalable à la prise en charge du client, via une plateforme de réservation ou autre modalité.**
 - Le statut des VTC impose la réservation préalable pour le transport de personnes. Cette modalité devrait être l'intégralité de leur activité pourtant, il ne s'agit pas de 100% du chiffre d'affaire. Les taxis et LOTI utilisent également la réservation préalable.
 - Environ 4 taxis sur 10 et 3 VTC sur 10 utilisent un système de réservation préalable individuel (propre à chaque entreprise).
- Les modalités de réservation sont variées :
 - Les deux modalités privilégiées sont le standard téléphonique et le site internet de type plateforme en ligne de réservation ou par mail.
 - La réservation peut aussi être faite des messageries instantanées (WhatsApp, Messenger) et deux entreprises disent utiliser une application mobile.
 - L'ensemble des répondants se dit satisfait par les modalités de réservations utilisées actuellement.
- Les modalités de réservation sont principalement individuelles chaque entreprise a développé une modalité de réservation en direct. Il n'y peu ou pas de modalités collectives.

43% des entreprises fonctionnent sur réservation préalable.

Caractéristiques de l'activité

Tarification

Les tarifs utilisés par les entreprises sont divers.

- **Tarif kilométrique.** Ce tarif est appliqué par 60% des entreprises interrogées, : en grande majorité par des taxis, et 3 LOTI.
- **Tarif forfaitaire.** Ce tarif est appliqué par 1/3 des entreprises interrogées : cela concerne des VTC et des LOTI mais aussi 13 entreprises de taxi, qui sont pourtant censées appliquer un tarif kilométrique.
- Certaines entreprises appliquent des tarifs fixés par le conventionnement dont elles font l'objet.

Le tarif moyen d'une course est de 24€ mais le coût est très variable selon les entreprises, allant de 2€ à 130€ pour une course. En comparaison, la moitié des entreprises ont exprimé avoir un coût moyen inférieur ou égal à 20€ pour une course.

Le chiffre d'affaire, sur la base des réponses aux enquêtes, est entre **50 000 euros à 80 000 euros** (ce qui correspond aux moyennes nationales).

Figure n°22 : Tableau de la tarification relative aux taxis (arrêté de 2016)

1°- Tarifs

A compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, les tarifs maxima, toutes taxes comprises, applicables aux transports de personnes par taxi, tels que définis à l'article 1^{er}, sont fixés comme suit :

- Valeur de la chute : 0,10 € ;
- Prise en charge : 3,00 € ;
- Heure d'attente ou marche lente : 22,00 €, soit une chute de 0,10 € toutes les 16 secondes et 36 centièmes ;
- Nature des tarifs et prix au kilomètre :

Nature et définition des tarifs	Tarifs par Km	Distance parcourue durant une chute (en mètre)
Tarif A : Course de jour avec retour en charge à la station	0,75 €	133,33
Tarif B : Course de nuit, dimanche ou jour férié, avec retour en charge à la station	1,13 €	88,89
Tarif C : Course de jour avec retour à vide à la station	1,50 €	66,67
Tarif D : Course de nuit, dimanche ou jour férié, avec retour à vide à la station	2,25 €	44,44

Analyse du parc de matériel roulant

- Le secteur du T3P/LOTI est marqué par la petite taille des entreprises : **56% des entreprises ayant répondu aux enquêtes ne disposent que d'un seul véhicule** et seulement 10 entreprises ont plus de 3 véhicules.
- L'âge de la flotte des entreprises est variable comme en témoigne le graphique ci-dessous : 6 entreprises ont des véhicules de plus de 10 ans, ce qui engendre des enjeux de sécurité et de pollution (seule une de ces entreprises envisage de remplacer sa flotte).
- Par ailleurs, 4 entreprises louent quelques véhicules et 2 entreprises louent l'ensemble de leur flotte. Les véhicules à faible émission ne sont que très peu utilisés : une entreprise possède des véhicules électriques et une entreprise dispose de véhicule GNV. Un peu plus d'**1/3 des entreprises envisagent de changer leur flotte** pour des véhicules moins polluants, notamment des véhicules électriques.
- L'analyse du parc roulant et la perspective de remplacement du parc vers des véhicules électriques mettent en exergue la question de la logistique de maintenance des parcs. La filière de maintenance en Guadeloupe présente plusieurs dysfonctionnements : le manque de structuration de la filière, le monopole de certains acteurs, la dépendance à l'importation, la nécessité de compétences en maintenance électronique.

Figure n°23 : Nombre de véhicules par entreprise

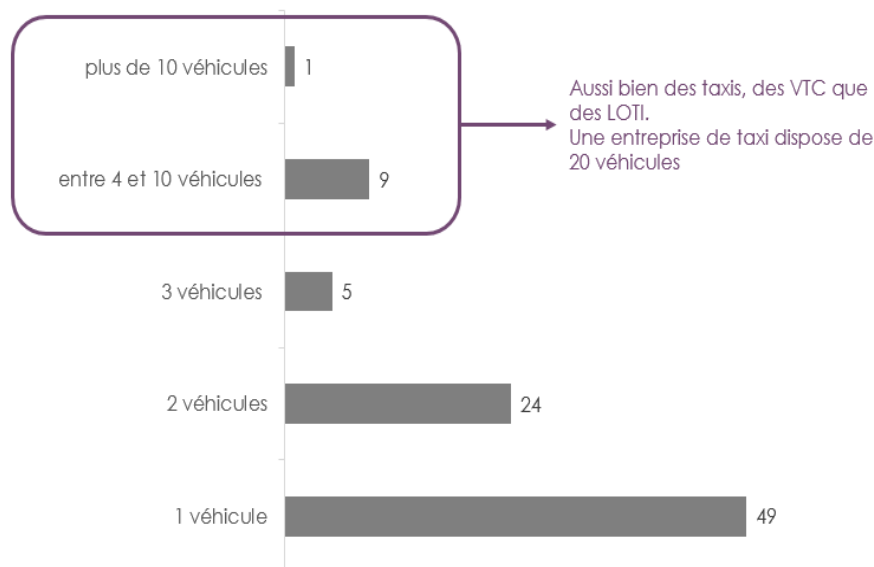
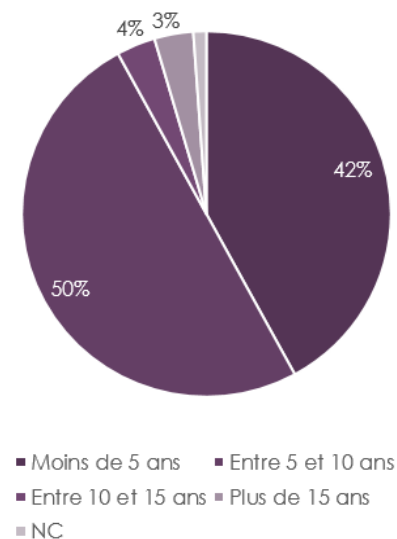


Figure n°24 : Répartition de la flotte par âge moyen des véhicules



Analyse du parc de matériel roulant

Des aides pouvant permettre le verdissement du parc

- Les entreprises T3P peuvent faire appel à plusieurs fonds pour financer le verdissement de leur parc roulant. Ces fonds peuvent prendre la forme de subventions ou de prêts.
- La plateforme lesaides.fr met à disposition l'ensemble des fonds mobilisables. Les aides identifiées sont les suivantes :
 - Des aides nationales sont mises à disposition des entreprises souhaitant renouveler leur flotte pour des véhicules moins polluants.
 - L'aide régionale concerne le démarrage et le développement des entreprises (hors professions libérales).
- Le conventionnement des entreprises de T3P peut également être le lieu d'un accompagnement au verdissement du parc roulant des entreprises conventionnées.
- L'activation de ces fonds ne prend pas en compte les autres dysfonctionnements identifiés pour la structuration de l'offre T3P et la maintenance des véhicules sur le long terme. Si les entreprises peuvent faire appel à ces fonds, la structuration de l'offre reste le levier principal d'accompagnement des entreprises et transporteurs indépendants pour pérenniser le modèle économique.

Figure n° 25 : Tableau des aides mobilisables pour le verdissement du parc roulant (liste non exhaustive)

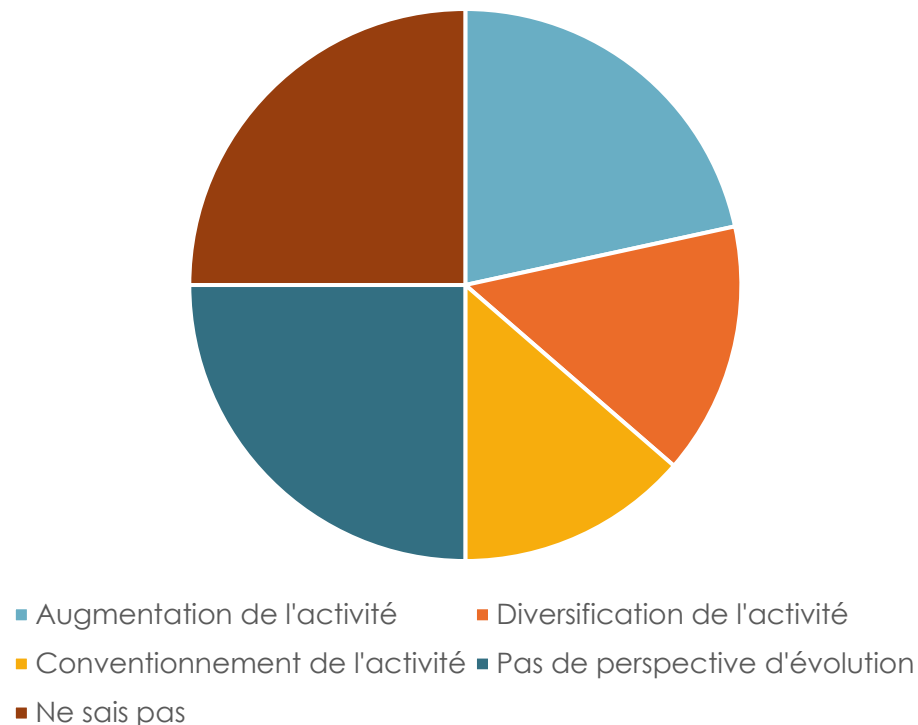
ECHELLE	NOM DE LA SUBVENTION	PORTEUR	DESTINATAIRE	DESCRIPTIF	MONTANT (PLAFOND)	LIEN VERS PLUS D'INFORMATIONS
Nationale	Prime à la conversion : Acquisition ou location de véhicules peu polluants	ASP	tous les professionnels qui souhaitent renouveler leur flotte en faveur de véhicules peu polluants	Véhicule électrique, Véhicule hybride rechargeable, Vélo à assistance électrique.	En fonction du type de véhicule acheté et des énergies	Prime à la conversion : Acquisition ou location de véhicules peu polluants - les-aides.fr
Nationale	Bonus écologique : Acquisition ou location de véhicules peu polluant	ASP	les entreprises qui souhaitent acheter ou louer un véhicule électrique, hydrogène ou hybride rechargeable neuf : voiture, camionnette, scooter, moto, quadricycle à moteur, vélo cargo	Le véhicule (voiture ou camionnette) Le vélo cargo (à assistance électrique ou non) ou remorque électrique pour cycle	En fonction du type de motorisation et du prix du véhicule	Bonus écologique : Acquisition ou location de véhicules peu polluants - les-aides.fr
Régionale	ARDDA - Aide Régionale au Démarrage et au Développement d'Activité	Région / CMA / CCI	Toutes les entreprises en création ou en développement de moins de 5 salariés dans les secteurs suivants : commerce, artisanat, tourisme (activités liées à l'animation ou aux loisirs), services. Hors professions libérales	acquisition de matériel d'équipement et de production, de loyers et de licences d'exploitation	10 000 €	https://les-aides.fr/aide/EjcfGTwZTlxuMg/region-guadeloupe/ardda-aide-regionale-au-demarrage-et-au-developpement-d-activite.html

Perspectives d'évolution

- **1/4 des répondants n'a pas de perspective d'évolution** pour son activité et 1/4 ne sait pas se positionner sur la question.
- La faible projection dans l'avenir de l'entreprise peut s'expliquer par plusieurs facteurs (éclairage issu des entretiens) :
 - **Facteur contextuel** : le contexte actuel lié à la crise sanitaire rend très incertain le développement de l'activité de transport sur le segment de clients lié au tourisme
 - **Facteur structurel** : le marché local étant limité, la concurrence entre les trois professions rend les conditions d'exercice d'autant plus difficiles.
- Pour la moitié des répondants expliquant avoir des perspectives d'évolution, cela s'exprime par une **augmentation de l'activité** (19 répondants), une **diversification** de l'activité (13 répondants) ou un **conventionnement** avec une AOM ou le CGSS (12 répondants).

Figure n° 26 : Perspectives d'évolutions de l'activité

Perspectives d'évolution prévues par les répondants



Conclusion

UN SECTEUR PRÉCAIRE ET UNE TARIFICATION PEU APPLIQUÉE :

- Le secteur est très dépendant à l'activité touristique, fortement été impacté par la crise du Covid-19 et dont les perspectives de reprise restent incertaines à ce jour
- La tarification spécifique à chaque profession n'est pas toujours respectée : pour répondre à leurs enjeux économiques, les transporteurs adaptent leurs modes de tarification en fonction de la clientèle notamment : entre le compteur ou le forfait pour les taxis, avec ou sans réservation préalable, prise en charge collective, ...
- Cette adaptation induit un manque de lisibilité des tarifs pour les clients.

UN SECTEUR OÙ L'INFORMEL FAIT FOI :

- Le secteur est historiquement marqué par la présence de conducteurs dits « informels ». Même si les données concernant les pratiques illégales n'existent pas, les remontées des entretiens confirment son existence prégnante notamment sur les secteurs à enjeux (Jarry, Cocoyer / grands fonds) . Cette partie immergée du secteur T3P représente des risques importants à la fois pour les chauffeurs (aucune protection sociale, absence de cotisations sociales ou retraite etc.) et également pour les passagers.
- Pourtant, cette offre informelle trouve bien sa clientèle parmi les actifs de la zone de Jarry ou les habitants des zones blanches comme à Cocoyer / Grands fonds où l'offre de transport public est très peu présente et ne correspond aux besoins de ces usagers du quotidien (en termes d'horaires comme de service rendu)
- La lutte contre la pratique illégale nécessite de garantir un service alternatif aux clients / usagers actuels

Partie 4

Préconisations pour la structuration du secteur



Synthèse des enjeux

ENJEUX D'ADAPTATION À LA DEMANDE

Approfondir la connaissance de la demande sur les populations usagers du secteur T3P/LOTI formel ou informel sur les trois grands segments de demande identifiés

Les passagers du quotidien :

- **Actifs** se rendant au travail sur des zones faiblement dotées de transport public ou de manière non satisfaisante: Jarry, Grands Fonds / Cocoyer, Pointe-à-Pitre
- **Usagers occasionnels pour les actes du quotidien** (courses, rendez-vous médicaux ou administratifs) : principalement **PMR, personnes âgées, ménages précaires**. C'est une demande souvent récurrente, qui se double parfois d'une aide sociale (service porte-à-porte ou capacité financière limitée).

Les touristes : organisés en partie avec des opérateurs privés de voyage ou établissements. Néanmoins, la crise sanitaire impacte fortement ce segment de clientèle et ainsi le modèle économique de nombreuses entreprises. L'enjeu est donc soutenir certaines entreprises par le conventionnement, permettant une activité moins aléatoire. L'activité des transporteurs pendant la saison touristique pourrait être organisée avec les trois professions et les acteurs du tourisme, comme le CTIG, les offices du tourisme et les acteurs privés.

Les voyageurs pour raisons sanitaires : réglementés avec le conventionnement CGSS

Synthèse des enjeux

ENJEUX DE STRUCTURATION DE L'OFFRE

Mettre en place un conventionnement AOM Transports publics / T3P permettant la complétude du réseau

Une offre présente qui répond à un besoin pour les zones identifiées de Jarry, Grands Fonds – Cocoyer ou encore certaines zones entre les Abymes et Pointe-à-Pitre

Dans le cadre du conventionnement ou de création de lignes nouvelles (navettes et TAD), il est envisageable d'offrir un service régularisé sur ces lignes et d'imposer certaines conditions en termes de qualité de service (type de motorisation, âge du véhicule, assurance professionnelle, ...) pour assurer une sécurité des voyageurs.

Assurer la régulation de l'offre du secteur T3P en adéquation avec la demande

Une offre de transport particulier de personnes en surcapacité et peu lisible et accessible. La structuration d'une offre conventionnée et de TAD permettrait de réguler les pratiques.

Au regard de l'âge moyen des chauffeurs une opportunité existe de limitation progressive du nombre d'autorisation au fur et à mesure de la réalisation des lignes publiques et de la retraite des entrepreneurs actuels. La mise en œuvre de contraintes nouvelles (réduction par exemple du nombre d'ADS) sur les acteurs licites ne pourra être acceptée sans un contrôle préalable accru des informels.

L'offre de transport T3P doit pouvoir être suivi et piloté afin de mettre en place des instances de régulations adéquates : sur le suivi des ADS ou encore l'obtention de la carte professionnelle et de l'examen avec la CMA.

Faire évoluer la gouvernance actuelle pour répondre aux enjeux cités

La commission T3P, créée en 2018 pourrait prendre en charge le pilotage des actions permettant la réponse à ces enjeux. Une coordination sera nécessaire avec les autres partenaires à impliquer (notamment de l'emploi ou du tourisme). Les missions des commissions de discipline pourraient également être portées par la nouvelle gouvernance afin d'avoir une vision globale sur les actions de contrôles et de prévention réalisées sur le secteur T3P/LOTI.

Nos préconisations à court terme et long terme pour répondre aux enjeux

Prérequis à la mise en œuvre des préconisations proposées :

- Les préconisations sur le marché informel / illicite nécessitent de :
 - Identifier la **capacité d'investissements en moyens et en organisation des contrôles** de la part des acteurs du contrôle (DEAL, forces de l'ordre et DGCCRF)
 - Proposer une **alternative équivalente en terme de service**
 - Répondre à la **demande des situations spécifiques des gérants** :
 - L'accompagnement au conventionnement
 - La reconversion professionnelle en lien avec une politique d'emploi et de formation

Nos préconisations à court terme et long terme pour répondre aux enjeux

Objectifs	N°	Actions	Responsable	Priorisation
Mettre en place un conventionnement AOM Transports publics / T3P permettant la complétude du réseau	1	Mettre en œuvre le conventionnement d'une partie des entreprises avec les AOM via les DSP ou Marchés en place pour la complétude du maillage territorial de l'offre de transport public sur les zones dites blanches (TAD + Navettes Jarry) Accompagner la structuration de cette offre d'un contrôle plus accru des illicites	Commission T3P	1
	2	Poursuivre les actions de formations (France Groupement et DEETS) pour les entreprises du secteur T3P et du transport avec les AOM pour la réponse à appel d'offre et l'établissement de tarification juste au regard du coût de revient et de l'acceptabilité auprès des usagers / de la population	Commission T3P	1
	3	Accompagner le regroupement des transporteurs du secteur T3P pour la constitution d'entreprises PME pour mutualiser les coûts et les dépenses (économies d'échelle sur la maintenance et l'entretien des véhicules, la répartition de l'activité sur la semaine, ...)	Commission T3P	1
Assurer la régulation de l'offre du secteur T3P en adéquation avec la demande	4	Mettre en œuvre un travail sur le suivi des différentes professions (ADS, autorisation, registre etc.) en coordination avec les acteurs responsables en responsabilité : préfecture et communes. Le coût de cette action repose sur l'achat d'une plateforme de suivi des ADS qui peut être très variable en fonction du logiciel de suivi utilisé (3 000€ à 5 000€ puis 500€/an), par ailleurs un investissement en ETP est nécessaire pour assurer le suivi.	Commission T3P	1
	5	Mettre en œuvre des actions de sensibilisation auprès des acteurs du secteur : la communication autour des fiches techniques disponibles sur l'ORT (étude sur le coût de revient pour les LOTI), les fiches de contrôles, La diffusion du rapport Mathiasin-Millienne aux acteurs du secteur Des actions de formation sur les conditions d'exercice de chaque profession, gouvernance en place etc...)	Commission T3P	1
	6	Mettre en place un affichage des règles dans les zones de parking des points d'intérêt en lien avec les acteurs concernés (aéroport, grand port maritime, ...)	Commission T3P	1
	7	En lien avec l'action 5 sensibilisation, organiser une campagne de prévention des risques auprès des conducteurs T3P avec les acteurs concernés (DEAL, médecine du travail, ...)	Commission T3P	2

Nos préconisations à court terme et long terme pour répondre aux enjeux

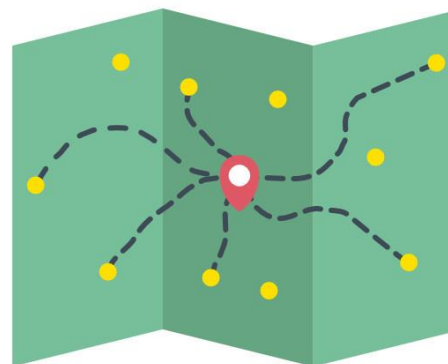
Objectifs	N°	Actions	Responsable	Priorisation
Accompagner les transporteurs vers une reconversion	8	La moyenne d'âge des professionnel est élevé, travailler à une réduction de l'offre dans le temps Mener un travail de coopération avec les acteurs de l'emploi, de l'insertion et de la formation pour proposer un parcours de reconversion aux chauffeurs concernés	Commission T3P	1
Faire évoluer la gouvernance actuelle pour répondre aux enjeux cités	9	Mettre en place une gouvernance adéquate et redéfinir des missions des commissions T3P / CTSA Intégration des usagers au sein de la commission	Commission T3P	1
Approfondir la connaissance de la demande sur les populations usagers du secteur T3P/LOTI formel ou informel sur les trois grands segments de demande	10	Mettre en place un service de TAD adapté à l'échelle locale en concertation avec la population pour structurer le service le plus adéquat	Commission T3P	2
Assurer un service de qualité et la sécurité des voyageurs	11	Réaliser une analyse d'impact et de coût sur les changements liés à la Loi d'orientation des Mobilités avec les véhicules électriques : • Structuration de la filière de logistique de maintenance, • Construction des bornes électriques à destination des transporteurs (valable pour le secteur T3P/LOTI comme pour les transports du réseau urbain et interurbain, ...)	Commission T3P	1
	12	Renforcer les contrôles et la coordination nécessaire entre les quatre acteurs principaux : DEAL, forces de l'ordre et agents de la DGCCRF et inspection du travail.	Commission T3P	1
Renforcer l'offre de transports publics	13	Mettre en place le pilotage et le suivi des offres de transport sur le territoire au regard de la demande sur le territoire (indicateurs clés : couverture de l'offre, taux de fréquentation, actions de communication auprès des usagers,	Commission T3P	2

Zoom sur la préconisation TAD :

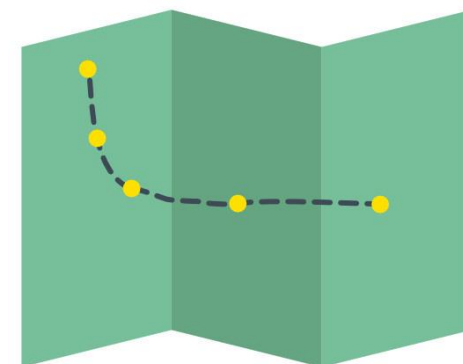
Rappel du fonctionnement d'un service de TAD

- Fonctionne uniquement sur réservation préalable
- Un outil adapté aux zones peu denses, à double fonction
 - Flux de proximité
 - Rabattement
- Il existe plusieurs modalités de fonctionnement pour les TAD:
 - Prise en charge des usagers
 - Horaires et zones de fonctionnement
 - Itinéraires et dessertes
 - Ayants droit et cas particuliers

◆ TAD zonal



◆ Ligne virtuelle



Une structure de coût différente du transport classique: **plus le TAD fonctionne, plus il coûte cher à la collectivité.**

Objectif : rechercher la meilleure adéquation entre utilité sociale et coût du service.

Zoom sur la préconisation TAD : Enjeux à l'origine de la pertinence de ce service

- Une approche **sociale** :
 - Une partie de la population n'a pas accès aux mobilités du quotidien (âge, précarité) => création d'une offre qui répond aux besoins sociaux
 - Certains territoires ne sont pas maillés par du transport régulier, soit du fait de l'inaccessibilité, soit du fait d'une absence de desserte sur le réseau actuel => création d'une offre plus facile à déployer sur l'ensemble du territoire

- Une approche **technique** :
 - Un réseau de transport régulier non-adapté dans certaines zones / à certaines périodes (cars à vide) => transformation de l'offre régulière en TAD possible dans certains cas
 - Face à la crise économique du secteur du tourisme, certaines entreprises des T3P/LOTI ont besoin d'être conventionnées pour parvenir à avoir une activité stable => conventionnement par les AOM
 - Des véhicules vieillissants faute de possibilité

d'investissement de certaines entreprises => une possibilité de mettre en place des critères de qualité de service lors du conventionnement (âge du véhicule, motorisation etc.) et d'accompagner les entreprises dans le renouvellement de leur flotte

- Comme le secteur est trop segmenté, il est nécessaire de mettre en place une plateforme de réservation unique gérée par la puissance publique (AOM, Région ou futur AOMU). Une **digitalisation des outils de réservation** permettrait une meilleure lisibilité pour les clients. Pour le moment, aucune plateforme de réservation globalisée n'est pas présente sur le territoire mais une arrivée de cette structure engendrerait une forte concurrence notamment du fait de la connaissance de l'offre par les usagers et des outils digitaux accessibles.

Estimation d'u coût d'une centrale de réservation : achat du logiciel (50 000€)+ 2 ETP pour le suivi (60 000€)

Zoom sur la préconisation TAD : Exemple d'application - Cas 1 : désenclavement par une ligne virtuelle

La géographie et le relief de la Guadeloupe rendent difficile voire impossible l'accès à certaines zones (montagnes, mornes...) par des cars de plus de 10 places. Par ailleurs, l'état des routes renforce cette difficile accessibilité de zones périphériques.

Une **ligne de TAD virtuelle** peut être une réponse à cette difficile accessibilité : cette offre fonctionne comme une ligne régulière mais tout ou partie de l'itinéraire n'est desservi qu'en cas de réservation. La prise en charge se fait à l'arrêt, les itinéraires sont fixes et parfois selon des horaires prédéfinis.

Cette solution est adaptée lorsque la **demande est faible mais concentrée (en fin de ligne ou en période creuse par exemple)**.

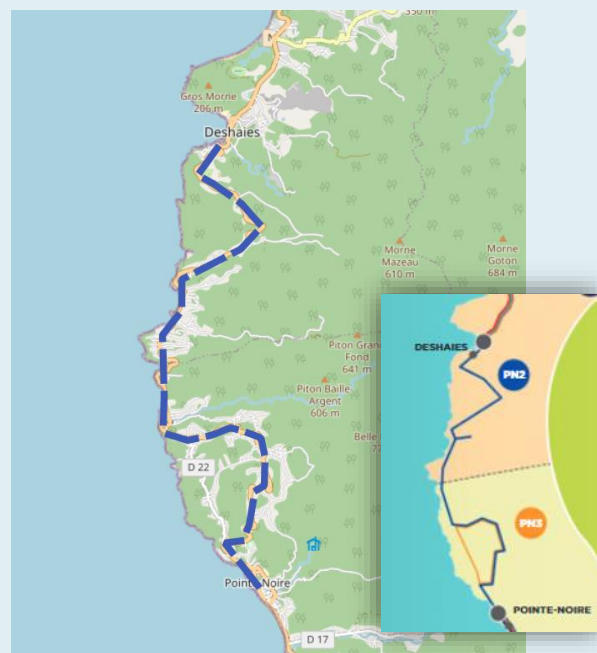
EXEMPLE

La « liste des dysfonctionnements sur le Transport Urbain » élaborée par la CGTS (un des 3 transporteurs du réseau de la Corniche d'Or) suggère de mettre en place un TAD à la place des lignes régulières, les dimanches et jours fériés sur les communes de Lamentin, Deshaies et Pointe-Noire car le taux de remplissage des cars est faible (entre 0 et 3 passagers sur ces jours-là).

Proposition de passer la ligne PN2 en ligne virtuelle le dimanche et les jours fériés.

Coût estimatif : 12 000€ - 15 000€/an (avec 1 véhicule fonctionnant les dimanche)

Ces coûts sont des estimations théoriques qui nécessitent d'être précisées (évolution du coût de la maintenance, évolution du coût kilométrique du fait de la congestion etc.)



Zoom sur la préconisation TAD : Exemple d'application - Cas 2 : rabattement vers les gares maritimes

Un système de **TAD convergent/divergent** permet de rabattre un grand nombre de passager vers un même point (souvent une gare) et ainsi favoriser l'intermodalité. Les horaires de desserte sont organisés pour permettre le rabattement vers la gare – convergence – puis permettre le retour depuis la gare – divergence. Les itinéraires sont construits en fonction des réservations des usagers.

Cette solution est adaptée lorsque la **demande concerne le même lieu de départ ou de destination**. Un point d'attention doit être souligné concernant la concurrence d'une telle offre : le but n'est pas d'exacerber les tensions en mettant en œuvre une offre de plus. Cette offre de TAD ne cible pas le même public que les T3P : le TAD cible les habitués qui font ce trajet régulièrement et ont connaissance du service proposé, alors que les touristes, pour un trajet ponctuel, se tourneront toujours vers les T3P.

EXEMPLE

La gare maritime de St-François offre des liaisons maritimes vers plusieurs destinations (la Désirade, les Saintes etc.). Beaucoup de touristes empruntent ces liaisons, un TAD permettrait de rabattre ces usagers vers la gare à l'heure du départ des navettes.

Arrivée:

- 6h45 (embarquement vers les Saintes)
- 8h (embarquement vers la Désirade)

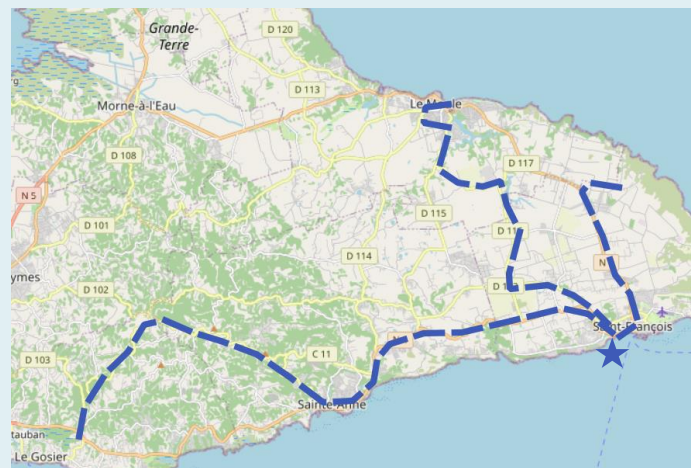
Départ:

- 16h30 (retour de la Désirade)
- 17h (retour des Saintes)

Etc selon les horaires

Cout estimatif : 90 000€ - 120 000€/an (pour 3 véhicules fonctionnant tous les jours)

Ces coûts sont des estimations théoriques qui nécessitent d'être précisées (évolution du coût de la maintenance, évolution du coût kilométrique du fait de la congestion etc)



Zoom sur la préconisation TAD :

Exemple d'application - Cas 3 : visée sociale pour les personnes âgées et PMR

Les communes ayant une part de senior importante (plus du tiers de la population) sont aussi celles qui sont faiblement maillées par les lignes de transport en commun régulier : l'enjeu d'accessibilité des personnes âgées aux services de proximité (santé notamment) est d'autant plus grand.

Une offre de **TAD zonal à vocation sociale** permet de faciliter la mobilité du quotidien pour les personnes moins mobiles. La prise en charge se fait au domicile de la personne, et la dessert se fait à des services de proximité définis. Les horaires sont adaptés à la demande selon des plages horaires définies (souvent une offre en heure creuse).

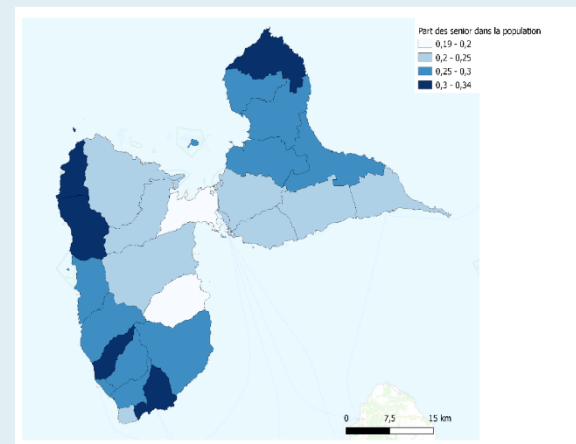
EXEMPLE

La carte ci-contre représente la part des seniors dans la population communale. Il est envisageable de proposer un service sur plusieurs zones.

Zone 1 Bouillante / Vieux-Habitants / Baillif	Lundi 10h-12h Mardi 14h-16h
Zone 2 Vieux-Fort/ Gourbeyre / St- Claude	Lundi 14h-16h Jeudi 10h-12h
Zone 3 Trois-Rivières / Capesterre- Belle-Eau	Mardi 10h-12h Jeudi 14h-16h

Coût estimatif : 25 000€ - 30 000€/an (pour 2 véhicules, 3 jours par semaine en heure creuse)

Ces coûts sont des estimations théoriques qui nécessitent d'être précisées (évolution du coût de la maintenance, évolution du coût kilométrique du fait de la congestion etc.)



Conclusion générale

La DEAL et la Sous-Préfecture font le constat que les données permettant une connaissance fine du secteur T3P/LOTI et de l'ensemble des enjeux associés sont relativement faibles sur le territoire.

L'étude a permis de recueillir une partie des données permettant une première approche pour comprendre la sociologie de entreprises et entrepreneurs du secteur ainsi que le modèle économique associé. Cette approche nécessitera d'être actualisée régulièrement. Il est préconisé que cette actualisation soit portée par la Commission T3P.

L'ensemble des acteurs impliqués souhaitent bénéficier de données fiabilisées et des indicateurs clés pour avoir une vision claire de l'état du secteur. Parmi les indicateurs clés, il est souhaité des indicateurs sur la sociologie des entreprises et sur les procédures liées aux 3 professions : suivi des ADS, suivi de l'obtention des cartes professionnelles et de la réussite de l'examen, actions de prévention et de contrôle, sanctions pénales et administratives, ... Quant à l'offre dite « informelle », elle reste difficilement quantifiable.

Aujourd'hui le conventionnement des acteurs du secteur du T3P et LOTI fait encore l'objet de négociation notamment entre le délégataire, le SMT et les acteurs du secteur T3P.

Au regard des enjeux identifiés, l'un des points qui semble les plus préoccupants est la capacité des acteurs T3P/LOTI à définir leur modèle économique en adéquation avec la réglementation, la demande et à avoir une vision long terme dans un contexte où les principales sources de revenus sont freinés par les mesures de lutte contre la Covid-19 (confinement, couvre-feu, télétravail, ...) et l'impact de la crise sanitaire sur le secteur du tourisme, ou encore les mouvements sociaux de l'année 2021 (mars et novembre) : blocages, barrages, ...

A long terme, la structuration de l'offre de transport en Guadeloupe nécessite d'appréhender également les évolutions en cours et à venir ;

- Les perspectives de développement des mobilités douces ou alternatives type co-voiturage (proposition de l'ADEME issu du PDU SMT) pour remplacer les transports motorisés
- Une accélération du vieillissement de la population qui induit l'anticipation du développement d'une offre dédiée en réponse aux besoins de cette population.

