



REGION GUADELOUPE

Etude relative à la desserte maritime inter-îles en Guadeloupe, évolution depuis 2009, perspectives et recommandations.

Rapport de phase 1

Diagnostic prospectif des liaisons inter-îles et des connexions intermodales

N° DE L'AFFAIRE : 10007362

JUILLET 2021



VOTRE INTERLOCUTEUR :
Dominique BERTHET
Tél. : +33 6 79 59 83 63
E-mail : d.berthet@inddigo.com

www.inddigo.com
www.catram-consultants.com



CONTACT ADMINISTRATIF

Cathy MANCEL

Ligne directe : +33 01 42 78 28 63

E-mail : c.mancel@inddigo.com

Tout droit de reproduction et représentation sont réservés et la propriété exclusive d'INDDIGO SAS, y compris les textes et les représentations iconographiques, photographiques. L'utilisation, la reproduction, la transmission, modification, rediffusion ou vente de toutes les informations reproduites sur ce document (articles, photos et logos compris) ou partie de ce document (texte y compris) sur un support quel qu'il soit, ou encore la diffusion sur un site internet par le biais d'un groupe de discussion, forum ou autre système ou réseau informatique que ce soit, et ce dans le cadre d'une utilisation à caractère commercial ou non lucratif, sont formellement interdites sans l'autorisation préalable et écrite de la société INDDIGO SAS.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
TABLES DES ILLUSTRATIONS	5
1 PREAMBULE	7
2 DIAGNOSTIC DE LA DESSERTE MARITIME INTER-ILES	8
2.1 GEOGRAPHIE	8
2.2 LES DETERMINANTS SOCIO-ECONOMIQUES	9
2.2.1 Démographie : Une population guadeloupéenne vieillissante qui fait face à la décroissance démographique.	9
2.2.2 Une économie fortement tertiaisée	10
2.2.3 Une forte dynamique touristique ces 5 dernières années.....	13
2.3 ORGANISATION ET EVOLUTION DES SERVICES MARITIMES INTRA-ARCHIPEL	15
2.3.1 Les trafics passagers.....	15
2.3.2 Les trafics Fret	26
2.4 INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET INTEROPERABILITE DES RESEAUX DE TRANSPORT	31
2.4.1 Les infrastructures portuaires	31
2.4.2 L'interopérabilité des réseaux de transport	37
2.4.3 La politique tarifaire.....	39
2.5 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES LIAISONS EXISTANTES	42
2.5.1 Méthodologie d'évaluation environnementale	42
2.5.2 Évaluation des émissions de polluants atmosphériques	42
3 LES PREVISIONS DE TRAFICS	49
3.1 DETERMINANTS DES PREVISIONS DE TRAFICS	49
3.1.1 Les perspectives démographiques.....	49
3.1.2 Les projets en cours pouvant impacter la desserte intra-archipel	50
3.2 LES PREVISIONS DE TRAFIC PASSAGERS	51
3.2.1 Typologie des flux actuels (2019)	51
3.2.2 Hypothèses et projections de trafic « <i>fil de l'eau</i> ».....	53
3.3 LES PREVISIONS DE TRAFIC FRET	54
4 LE CADRE ORGANISATIONNEL DE LA MOBILITE EN GUADELOUPE	55
4.1 L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE TERRITORIALE EN GUADELOUPE	55
4.2 LA DEFINITION DES COMPETENCES SUR LE TRANSPORT MARITIME	56
4.3 LES MODALITES D'EXERCICE DES COMPETENCES	58
5 ANALYSE AFOM ET ENJEUX DE LA DESSERTE MARITIME	58
5.1 ANALYSE AFOM.....	58
AFOM MARIE-GALANTE	59
AFOM LES SAINTES	61
AFOM LA DESIRADE	63
5.2 DEFINITION DES ENJEUX.....	64
ENJEUX PAX	64
ENJEUX FRET	64
ENJEUX PAR ILE	64

6	ESQUISSES DE SCENARIOS D'ORGANISATION	65
7	SYNTHESE	67

TABLES DES ILLUSTRATIONS

Carte 1 : Cartographie de la Guadeloupe. Source : https://gwadaplans.com	8
Carte 2 : Les principaux pôles touristiques de Guadeloupe	14
Carte 3 : Carte des liaisons maritimes en 2019/2020	18
Carte 4 : Organisation administrative territoriale de Guadeloupe	55
Carte 5 : Répartition des compétences pour le transport maritime en Guadeloupe	57
Figure 1 : Solde naturel et solde apparent des entrées/sorties en Guadeloupe – Source : Insee	9
Figure 2 : Répartition de l'emploi à Marie-Galante par secteur d'activité- Insee, RP2014	11
Figure 3 : Scénario de projection démographique à l'horizon 2030 – Source : Insee	50
Tableau 1 : Evolution de la population municipale dans les îles du Sud – Source Insee	10
Tableau 2 : Répartition des emplois salarié privé - Source : ACOSS	11
Tableau 3 : Navires à passagers par compagnie – Source : opérateurs	17
Tableau 4: Nombre de rotations hebdomadaires par compagnie et par liaison	19
Tableau 5 : Estimation des coûts d'exploitation des vedettes à passagers – Source : opérateurs	20
Tableau 6 : évolution du trafic total de passagers entre les îles de Guadeloupe – 2012/2020	21
Tableau 7 : Caractéristiques des barges de transport de Fret par opérateur	27
Tableau 8 : Organisation des services de transport de fret – Source : opérateurs	28
Tableau 9 : Modes de gestion des différents ports concernés par la desserte intra-archipel	32
Tableau 10 : Etat des infrastructures des ports historiquement gérés par le CD971	34
Tableau 11 : Etat des infrastructures et équipements des ports gérés par le GPMG	35
Tableau 12 : Situation de la connexion des ports aux autres réseaux de transport - Trafic voyageurs	38
Tableau 13: Evaluation et valorisation des rejets dans l'atmosphère des navires- Source : Projets européens ECOPOTS et REALISE	42
Tableau 14: Puissance moteur des vedettes passagers (en KW) – Source : Compagnies maritimes	43
Tableau 15 : Nombre de rotations hebdomadaires par compagnie et par liaison	43
Tableau 16 : Hypothèses d'affectation des navires par liaison maritime	44
Tableau 17 : Nombre d'A/R et d'heures de navigation pour la desserte passagers intra-archipel	45
Tableau 18 : Impact environnemental des services maritimes de transport de passagers	46
Tableau 19 : Puissance moteurs des barges de transport de fret (en rouge : estimé)	47
Tableau 20 : Nombre de rotations par liaiso	47
Tableau 21 : Prévisions démographiques – Base tendances passées 2011-2021	49
Tableau 22 : Reconstitution des flux maritimes intra-archipel de Guadeloupe par motif	53
Tableau 23 : Hypothèses d'évolution des flux maritimes intra-archipel de Guadeloupe	53
Graphique 1 : Evolution de la fréquentation touristique	13
Graphique 2 : Evolution du trafic maritime de passagers entre les îles de la Guadeloupe	22
Graphique 3 : Evolution de la fréquentation des principales liaisons maritimes entre les îles de la Guadeloupe	23
Graphique 4 : Estimation du trafic intra-archipel – Source : Données opérateurs	28
Graphique 5 : Investissements réalisés par le CD971 dans les ports concernés par la desserte intra-archipel ces 5 dernières années – Source : CD971 traitement Inddigo	36
Graphique 6 : Niveau des redevances portuaires par passager et par port – Source : Autorités et gestionnaires portuaires	39
Graphique 7 : Prévisions démographiques - Base tendances passées 2011-2021	49
Graphique 8 : Décomposition des flux touristiques en Guadeloupe (2019)	52
Graphique 9 : Décomposition des flux touristiques en Guadeloupe (2019)	54
Graphique 10 : Perspectives d'évolution du trafic Fret	54

1 PREAMBULE

L'archipel de la Guadeloupe, situé dans les Antilles françaises, est administrativement un Département et une Région française d'un peu plus de 400 000 habitants. Il est composé de la Guadeloupe Continentale (Basse-Terre et Grande-Terre), qui polarise l'archipel (97% de la population, regroupement des activités économiques et des services) et des îles du Sud, dénommées les dépendances (archipel des Saintes, île de Marie-Galante, île de la Désirade).

La desserte inter-île de la Guadeloupe est un enjeu majeur du principe de continuité territoriale. Ces liaisons sont essentielles pour l'économie avec d'une part, les navetteurs domicile-travail qui résident dans les îles du Sud et travaillent en Guadeloupe Continentale et, d'autre part, l'économie touristique pour laquelle Marie-Galante et les Saintes sont les destinations privilégiées. Le trafic annuel inter-îles s'élève à 1 million de passagers avec une augmentation de +50% depuis 20 ans.

L'organisation des services maritimes inter-îles, entièrement soumise au jeu de la libre concurrence entre les armateurs privés, ne fait l'objet d'aucune obligation de service public.

Il en résulte notamment :

- ✓ Une offre pas toujours adaptée en termes de fréquence des rotations (horaire, journalière, hebdomadaire), de qualité de services et de politique tarifaire, et faiblement connectée aux autres réseaux de transport terrestre ;
- ✓ Une relative instabilité de la présence des armateurs, certaines liaisons étant abandonnées puis reprises ;
- ✓ Un sentiment d'éloignement lié à cette double insularité (voire triple insularité pour Terre-de-Bas).

Ainsi, la concentration des activités et des services sur Basse-Terre et Grande-Terre conjuguée à une qualité de service maritime en partie inadaptée induit une iniquité du principe de continuité territoriale et une dégradation du dynamisme des îles du Sud. Ce constat a été mis en avant dans différentes études préalables dont la version provisoire du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT, 2012) et l'étude pilotée par l'ADEME (Analyse de la desserte inter-îles en Guadeloupe, 2010).

Face à cette situation, la volonté des représentants des collectivités territoriales est de garantir un meilleur équilibre de développement social et économique entre les îles et une qualité de services de l'offre de transport tant au niveau de la desserte maritime que des connexions intermodales pour desservir l'ensemble du territoire. L'objectif est d'inverser les tendances de décroissance économique et démographique récemment enregistrées sur les îles. L'aspect social (fort taux de chômage, fuite des population jeunes...) est également prégnant sur le territoire des îles du Sud et il existe une demande forte pour améliorer la qualité de service ainsi que les prix pratiqués sur les traversées.

Depuis la publication de la **loi NOTRe et la définition des compétences des AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité) attribuées par cette loi, les compétences sont réparties entre plusieurs collectivités et EPCI (voir § 4). La Région est cependant identifiée comme « Chef de file » de l'organisation des mobilités en Guadeloupe (y compris les dessertes maritimes).**

Dans ce contexte, la Région Guadeloupe souhaite la réalisation d'une étude qui vise à définir les orientations à suivre et les modalités de leur mise en œuvre afin de rompre avec le système actuel qui est inadapté. L'objectif étant d'aboutir à la définition d'un modèle organisationnel garant d'un niveau de services et d'un équilibre économique des opérateurs et de la puissance publique adapté aux enjeux de développement et à l'équilibre social de la Guadeloupe.

L'étude se déroule en 2 étapes avec une première phase de diagnostic de la desserte intra-archipel Fret et passagers et une 2^{ème} phase de proposition de scénarii de desserte intermodale. Le présent rapport de phase 1 a été rédigé à la suite d'une première visite réalisée Guadeloupe. Il comprend :

- ✓ Présentation des étapes de la phase 1,
- ✓ Données obtenues,
- ✓ Début de propositions.

2 DIAGNOSTIC DE LA DESSERTE MARITIME INTER-ILES

2.1 GEOGRAPHIE

L'archipel de la Guadeloupe est constitué par :

- ✓ La **Guadeloupe continentale**, composée de **Basse-Terre** (848 km²) et **Grande-Terre** (590 km²). Les deux parties de cette grande île de 1 438 km² sont séparées par la Rivière Salée, au-dessus de laquelle passent deux routes nationales (N1 et N11). Le centre économique du département, Pointe-à-Pitre, se situe sur Grande-Terre et la ville de Basse-Terre, qui est le chef-lieu administratif du département, se trouve sur Basse-Terre.



Carte 1 : Cartographie de la Guadeloupe. Source : <https://gwadaplans.com>

- ✓ **La Désirade**, Longue de 11 km et large de 2 km (21,1 km²), l'île de la Désirade se situe à l'est de la Grande-Terre. Le transport maritime de passagers est assuré depuis Saint-François. Devenus réserve naturelle depuis 1998, les deux îlets de Petite-Terre sont situés à 12 km de la Désirade à laquelle ils sont rattachés administrativement.
- ✓ **Marie-Galante** : d'une superficie de 158 km², Marie-Galante constitue la troisième île la plus importante de l'archipel guadeloupéen, après la Grande-Terre et la Basse-Terre. Située à 30 km des côtes de la Guadeloupe dite « continentale », elle est desservie par des liaisons maritimes quotidiennes. Les trois communes (Grand-Bourg, Saint-Louis et Capesterre) se sont regroupées en intercommunalité dès 1965 de manière à répondre aux défis de la « double insularité », pénalisant le développement économique du territoire.
- ✓ **L'archipel des Saintes** est composé des îles de Terre-de-Haut et de Terre-de-Bas (14 km²). Elles se situent au sud de la Guadeloupe dite « continentale », à laquelle elles sont reliées par des liaisons maritimes quotidiennes. L'archipel des Saintes est célèbre pour sa baie (la baie des Saintes), considérée comme l'une des plus belles du monde et classée par l'UNESCO.

2.2 LES DETERMINANTS SOCIO-ECONOMIQUES

2.2.1 DEMOGRAPHIE : UNE POPULATION GUADELOUPEENNE VIEILLISSANTE QUI FAIT FACE A LA DECROISSANCE DEMOGRAPHIQUE.

La population guadeloupéenne est aujourd'hui principalement concentrée sur la **Guadeloupe continentale** et ses grandes villes Les Abymes, Baie-Mahault et Le Gosier. C'est en effet là que se trouve la concentration du tissu économique et des services administratifs de l'archipel. Avec une population¹ estimée à **387 629 habitants au 1^{er} janvier 2021**, la Guadeloupe est en situation de **décroissance démographique** depuis plusieurs années.

Depuis 2010, l'archipel, accuse en effet un déficit apparent des entrées-sorties croissant. Le départ des jeunes vers l'Hexagone joue un rôle prépondérant dans l'augmentation de ce déficit migratoire. Ce phénomène est accentué par un solde naturel qui diminue avec une population vieillissante.

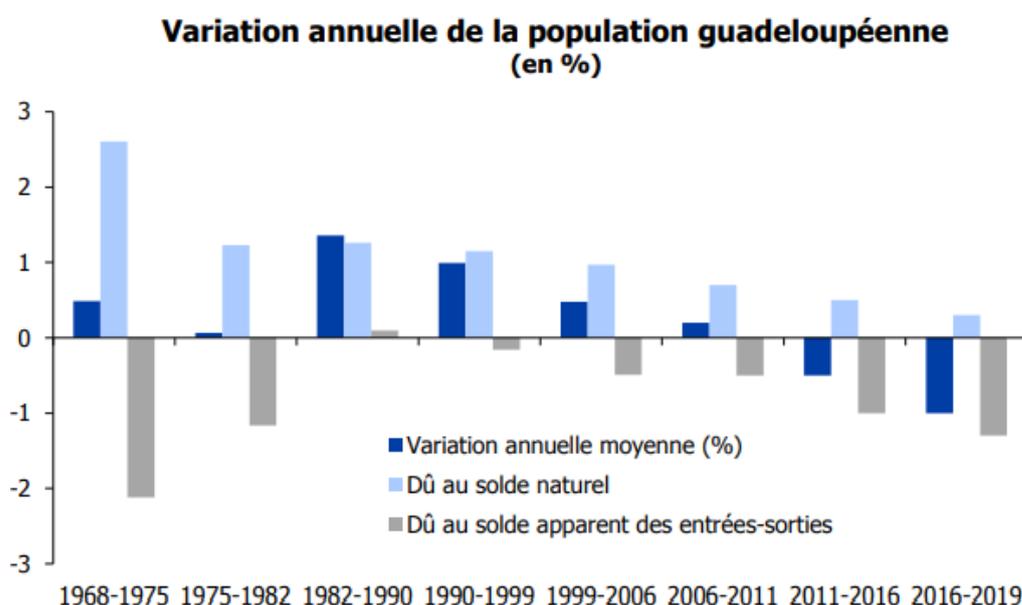


Figure 1 : Solde naturel et solde apparent des entrées/sorties en Guadeloupe – Source : Insee

La baisse démographique est davantage marquée dans les îles du Sud avec un facteur de 1 à 3,3 par rapport à la Guadeloupe Continentale. Le taux de croissance annuel moyen sur la période 2021/2011 est de -0,33% pour la Guadeloupe continentale contre -1,09% pour les îles du Sud en moyenne, avec une baisse plus sensible à Terre-de-Haut (-1,8%/an).

¹ Au sens population municipale de l'Insee qui constitue la référence pour l'établissement des statistiques et permettant d'éviter les doubles comptes. La population municipale comprend les personnes ayant leur résidence habituelle sur le territoire de la commune, dans un logement ou une communauté ; détenues dans les établissements pénitentiaires de la commune ; les sans-abri recensés sur le territoire de la commune ; résidant habituellement dans une habitation mobile recensée sur le territoire de la commune.

Population	2011	2011%	2021	2021%	Evol. 2011-2021	TCAM 2011/2021
Guadeloupe continentale	385 463	95,9%	373 005	96,2%	-12 458	-0,33%
Désirade	1 587	0,4%	1 432	0,4%	-155	-1,02%
Marie-Galante	11 872	3,0%	10 655	2,7%	-1 217	-1,08%
Terre-de-Haut	1 831	0,5%	1 526	0,4%	-305	-1,81%
Terre-de-Bas	1 031	0,3%	1 011	0,3%	-20	-0,20%
Total Saintes	2 862	0,7%	2 537	0,7%	-325	-1,20%
Total Iles du Sud	16 321	4,1%	14 624	3,8%	-1 697	-1,09%
Total Guadeloupe	401 784	100,0%	387 629	100,0%	-14 155	-0,36%

Tableau 1 : Evolution de la population municipale dans les îles du Sud – Source Insee

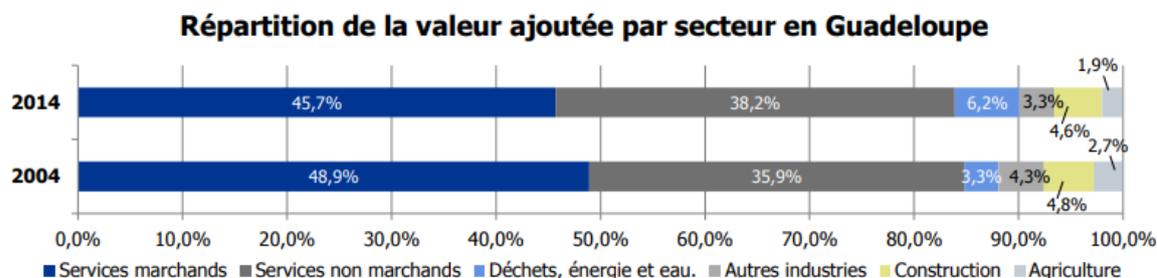
La Guadeloupe enregistre une baisse démographique structurelle depuis plus de 10 ans liée à un déficit migratoire, ainsi qu'à l'érosion du solde naturel. La population guadeloupéenne se répartit à 96% en Guadeloupe continentale, 2,7% sur Marie-Galante, 0,7% sur les Saintes et 0,4% à la Désirade. La baisse démographique globale des îles du Sud est 3,3 fois plus forte que sur la Guadeloupe continentale.

2.2.2 UNE ECONOMIE FORTEMENT TERTIARISEE

2.2.2.1 Emploi : situation globale

L'économie guadeloupéenne connaît depuis le début des années 90 une profonde transformation structurelle. L'émergence du secteur privé, principalement des activités de services, favorise sa modernisation, supplantant les secteurs traditionnels de l'agriculture et de la construction.

La part des services dans la création de valeur ajoutée s'élevait à 83,9% en 2014 contre 78,5% au niveau national cette même année. La contribution des services non marchands (administration publique, éducation, santé et action sociale) à la création de richesse est plus grande qu'en métropole (38,2% contre 22,8%).



En 2019, la population active au sens du Bureau international du travail est estimée à 150 600 personnes âgées de 15 ans ou plus. Elle regroupe **119 700 actifs ayant un emploi** et **30 900 personnes au chômage**.

L'emploi salarié privé (76 983 emplois en 2019) représente près de 65% des emplois totaux. Il se répartit globalement à 60% dans les services, 20% dans le commerce, 11% dans l'industrie et près de 9% dans le commerce.

Sur la période 2009-2019, la création d'emploi salarié dans le secteur privé est de de +13,6%, (+9 200 emplois) avec une bonne dynamique des services administrés, du tourisme (Hébergement-restauration), du BTP mais aussi de l'industrie agro-alimentaire.

	2009	2014	2019	2019%	Evol 2009-2019	
					Nombre	%
INDUSTRIE	7 144	7 708	8 711	11,3%	1 567	21,9%
Industrie Agro-alimentaire	2 197	2 549	3 241	4,2%	1044	47,5%
Eau, assainissement, déchets, dépollution	902	1 071	1 165	1,5%	263	29,2%
Métallurgie	804	844	914	1,2%	110	13,7%
Machines et équipements	699	686	821	1,1%	122	17,5%
Energie	678	798	810	1,1%	132	19,5%
Bois et papier	700	639	640	0,8%	-60	-8,6%
Autres	1 164	1 121	1 120	1,5%	-44	-3,8%
BTP	5 454	5 499	6 337	8,2%	883	16,2%
COMMERCE	14 262	13 972	15 286	19,9%	1024	7,2%
SERVICES	40 902	41 957	46 649	60,6%	5747	14,1%
Services administratifs	6 181	6 822	8 584	11,2%	2403	38,9%
Transports et entreposage	5 855	5 475	6 093	7,9%	238	4,1%
Santé et action sociale	7 594	8 333	9 581	12,4%	1987	26,2%
Hébergement et restauration	4 109	4 346	5 742	7,5%	1633	39,7%
Finances et assurances	3 194	3 202	3 116	4,0%	-78	-2,4%
Autres activités de services	5 891	5 886	5 934	7,7%	43	0,7%
Administration publique	1 642	1 697	1 592	2,1%	-50	-3,0%
Enseignement	1 734	1 831	1 494	1,9%	-240	-13,8%
Autres	4 702	4 365	4 513	5,9%	-189	-4,0%
TOTAL GENERAL	67 762	69 136	76 983	100,0%	9221	13,6%

Tableau 2 : Répartition des emplois salarié privé - Source : ACOSS

2.2.2.2 Economie des îles du Sud

✓ Marie-Galante : Une économie tertiarisée

Historiquement à dominante agricole, 74,3 % des emplois à Marie-Galante sont désormais dans le secteur tertiaire. Cependant, en période de récolte de la canne, quelques 1500 emplois sont pourvus sur l'île auprès des presque 11 000 résidents de l'île.

Dans le détail, 47,7 % des emplois se trouvent dans les administrations publiques, l'enseignement, la santé et l'action sociale. Les secteurs du transport, du commerce et des services divers, en grande partie tributaires du tourisme, représentent 26,6 % de l'emploi.

Au 1er janvier 2019, Marie-Galante comptabilise 4 hôtels et 65 chambres.

En 2018, 79 entreprises ont été créées (dont, 49 entreprises individuelles), portant le tissu économique à 1 095 unités.

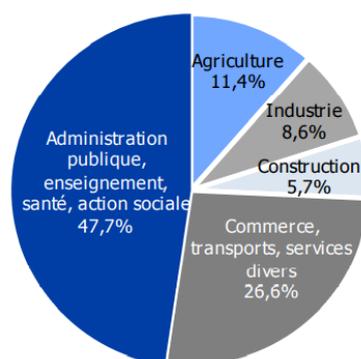


Figure 2 : Répartition de l'emploi à Marie-Galante par secteur d'activité- Insee, RP2014

L'île compte également sur son territoire l'**usine sucrière de Grand'Anse** à Grand-Bourg et dispose de 6 récolteuses.

En 2019, le volume de cannes récoltées à Marie-Galante s'élève à 78 100 tonnes (contre 84 823 tonnes en 2018, soit une baisse de 8 % sur un an). Ce déclin est dû d'abord, à des difficultés d'entretien des parcelles pendant l'intercampagne. Avec le retrait en 2018 de l'herbicide « Asulox », interdit du fait de sa toxicité, les planteurs recourent désormais à des méthodes alternatives plus consommatrices en temps. De plus, la succession d'un temps trop sec, suivi d'un excès d'eau a fortement perturbé et retardé le programme de replantation des parcelles arrivées en fin de cycle.

Par ailleurs, l'outil industriel est victime de la vétusté de ses installations qui enregistre 20 à 25% de taux de panne. Un projet de centrale thermique est en cours à l'horizon 2022 pour fournir à la sucrerie-rhumerie la vapeur et l'électricité nécessaires à son fonctionnement. Ce projet fait cependant mais fait face à des contraintes budgétaires et bute sur la viabilité d'un modèle économique qui, pour rentabiliser le projet de nouvelle centrale, nécessite de revendre l'électricité à EDF mais à un prix aujourd'hui estimé à 3 fois celui du marché.

Un risque de fermeture du site industriel plane donc sur les quelque 1500 planteurs réquisitionnés localement lors de la récolte. Se poserait donc la question du transport de la canne vers la Guadeloupe continentale dont le sujet est criant d'actualité avec l'interruption de la campagne sucrière 2021 pour cause de panne majeure.

La campagne sucrière 2021 a été interrompue deux jours après son ouverture à la sucrerie de Marie-Galante, après une panne dont la réparation pourrait prendre « huit à dix mois » selon la direction de l'usine. **« Le transfert des cannes depuis le site de l'usine Sucrerie Rhumerie de Marie-Galante (SRMG) de Grande-Anse vers l'usine de Gardel à Moule, a été décidé de façon unanime »**, à l'issue d'une réunion de tous les acteurs de la filière, « sous la coordination des services de l'État », a déclaré la préfecture dans un communiqué.

« Cette solution assurerait, pour cette année, le déroulement de la campagne sans perte économique pour les planteurs de l'île. **L'ensemble des acteurs travaillent de concert au scénario d'un transport par barge, dans les meilleurs délais.** La cellule de crise se réunira à nouveau dans les tout prochains jours pour valider une solution technique et financière », a ajouté la préfecture.

✓ Les Saintes : Une économie portée par le secteur marchand lié au tourisme

Le secteur marchand regroupe 92,1 % des établissements saintois en 2015 (69,1 % de l'emploi salarié). Bénéficiant d'un climat tempéré et d'une image favorable, l'île mise sur les activités touristiques. La croisière se développe avec l'augmentation du nombre d'escales et du nombre de paquebots, essentiellement américains, de faibles capacités (100 à 800 passagers) et embarquant à son bord une clientèle à fort pouvoir d'achat. En parallèle, l'archipel peut également s'appuyer sur le trafic de passagers au départ de la Guadeloupe continentale.

Les secteurs du transport, du commerce et des services divers concentrent 68,7 % des établissements.

✓ La Désirade : La pêche, un secteur important et une volonté de développer le tourisme

Les activités de transport, de commerce et de services divers regroupent 48 % des établissements. L'industrie et la construction en représentent respectivement 11,8 % et 8,6 %.

Le port de la Désirade est le 1^{er} port de pêche de la Guadeloupe. La Désirade fournit près de 30 % du poisson frais de la Guadeloupe continentale. En 2016, il constitue le principal port d'exploitation de 75 navires. Corollaire de l'importance de la pêche sur l'île, le secteur primaire rassemble 13,1 % des établissements.

Sur le plan touristique, les élus et acteurs locaux ont des velléités de relance de certains projets (musée océanographique, activités ludo-sportives, inscription de la Désirade sous le statut de réserve naturelle

etc.) et souhaiteraient d'une manière ou d'une autre capter les retombées liées aux visites touristiques de la réserve naturelle des 2 îlets de Petite-Terre à 12km et administrativement liés à la Désirade.

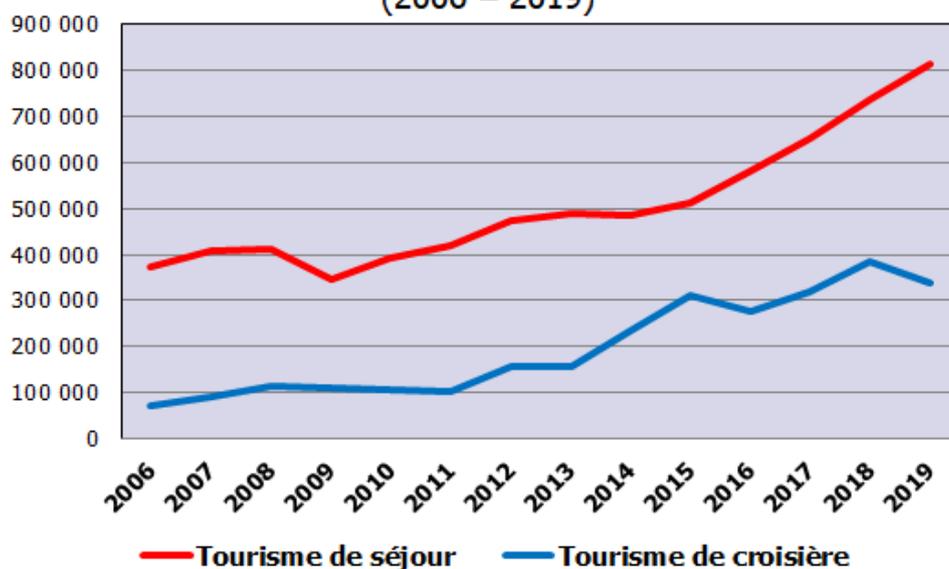
L'économie de la Guadeloupe s'inscrit depuis 30 ans dans une économie fortement tertiaisée soutenue par l'importance des services administrés et le développement des services liés notamment à l'activité touristique. Les économies des îles du Sud sont fragiles car très dépendantes de 3 secteurs : l'activité touristique principalement aux Saintes et dans une moindre mesure à Marie-Galante et la Désirade ; Un appareil industriel vétuste à Marie-Galante, l'importance du secteur de la pêche à la Désirade.

2.2.3 UNE FORTE DYNAMIQUE TOURISTIQUE CES 5 DERNIERES ANNEES

Le tourisme, de plus en plus tourné vers une montée en gamme, a connu une augmentation explosive de la fréquentation depuis 5 ans permettant d'effacer l'impact de la crise de ce secteur des années 2000.

Il représentait 9,5% du PIB de Guadeloupe en 2019 contre 5% en 2005. Considérées comme des exportations, les dépenses des touristes en Guadeloupe représentent l'équivalent de 37% du « commerce extérieur » de l'archipel (Sources : INSEE, bilans économiques & IEDOM, rapports annuels)

Evolution de la fréquentation touristique de l'archipel de Guadeloupe (2006 – 2019)



Graphique 1 : Evolution de la fréquentation touristique

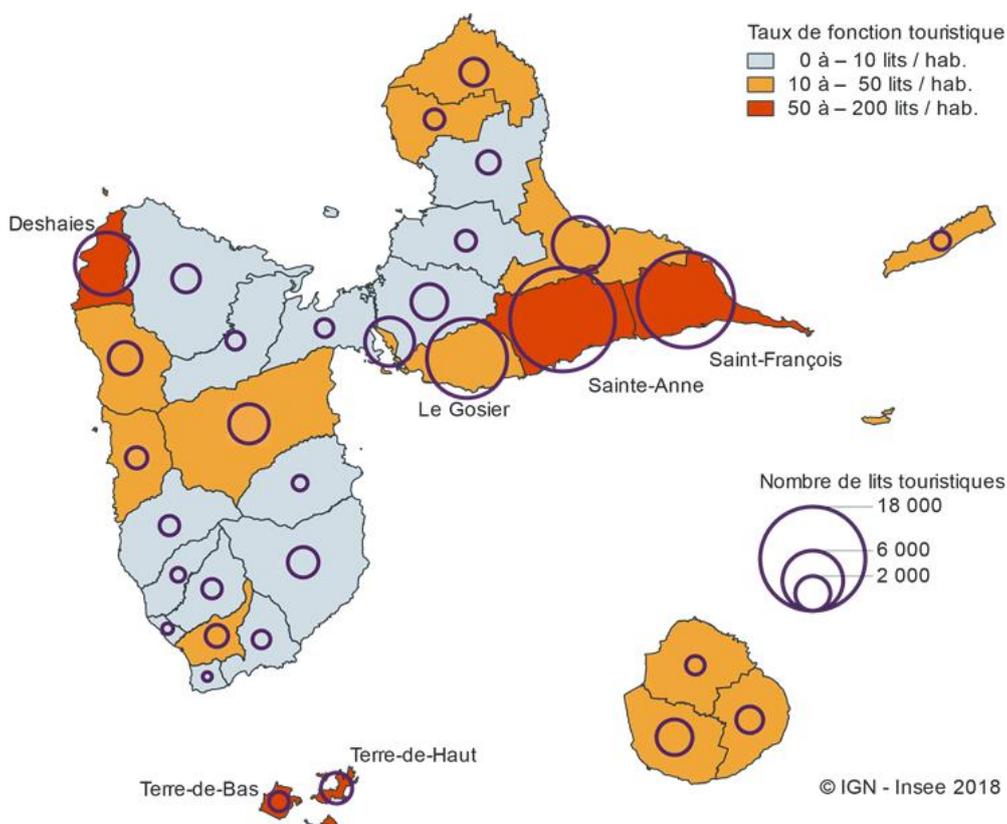
En termes d'intensité ou de fonction touristique (exprimée en nombre de lits touristiques pour 100 habitants), la Guadeloupe compte 3 pôles majeurs : Sainte-Anne et Saint-François (Riviera), Deshaies (Côte sous le vent) et l'archipel des Saintes.

Les autres îles du Sud, Marie-Galante et La Désirade, enregistrent également une activité touristique d'un niveau significatif.

D'une manière générale, l'accueil touristique est structuré par un réseau d'hôtels classés, surtout localisés entre Le Gosier et Saint-François, ainsi qu'à Deshaies. De manière complémentaire, l'hébergement en meublés touristiques représente 30% des capacités d'accueil selon les enquêtes de l'Observatoire Régional du Tourisme – ORT.

En revanche pour les îles du sud, les hébergements d'accueil sont plutôt constitués par des meublés de tourisme, notamment aux Saintes où ils représentent 90% des capacités. A Marie-Galante, ce type d'hébergement touristique s'est fortement développé ces dernières années, avec une amélioration qualitative de l'offre locale.

D'ailleurs la stratégie actuellement envisagée par les responsables du tourisme guadeloupéen viserait plutôt à favoriser une montée en gamme des produits touristiques, les objectifs de fréquentation en volume étant considérés comme atteints et même dépassés.



Carte 2 : Les principaux pôles touristiques de Guadeloupe

Outre l'hébergement, l'activité touristique comprend également les visites (sans hébergement) et les loisirs qui se localisent dans l'ensemble de l'archipel de Guadeloupe. Ces activités génèrent de nombreux déplacements, dont des traversées maritimes en direction des îles du Sud et notamment vers Les Saintes, première destination touristique par mer.

Les visites à la journée, à destination des îles du Sud, sont le fait des touristes hébergés en Guadeloupe continentale, mais aussi le fait des résidents habituels de Guadeloupe. Ce tourisme « intérieur » constitue d'ailleurs un des axes de valorisation pour les responsables de la politique touristique de l'archipel.

2.3 ORGANISATION ET EVOLUTION DES SERVICES MARITIMES INTRA-ARCHIPEL

2.3.1 LES TRAFICS PASSAGERS

2.3.1.1 Structuration de l'offre

✓ Les opérateurs et les navires

Les services de transport de passagers étaient assurés au moment de l'étude par cinq compagnies privées et une compagnie publique.

- ✓ La compagnie **EXPRESS DES ILES** et sa filiale **JEANS** qui dessert, au départ de la gare maritime de Bergevin à Pointe-à-Pitre, les lignes suivantes :
 - Pour la Guadeloupe (avec les navires « Gold express » et « Pearl express ») :
 - Pointe-à-Pitre / Les Saintes
 - Pointe-à-Pitre / Marie-Galante
 - Pour l'international, la Dominique et Sainte-Lucie, ainsi que La Martinique. La filiale JEANS a été créée spécialement pour l'exploitation du navire « Liberty express » armé sous immatriculation RIF pour les dessertes à l'international.
- ✓ La compagnie **VAL FERRY** dessert à l'aide de 3 navires (« Marcus Garvey », « Atlantic Jet » et « Sunnyday ») les lignes suivantes :
 - En Guadeloupe
 - Trois-Rivières / Les Saintes
 - Basse-Terre / Les Saintes
 - Pointe-à-Pitre / Marie-Galante
 - Ainsi que la Dominique à l'international au départ de Pointe-à-Pitre.
- ✓ La compagnie **CTM-DEHER** dessert les Saintes depuis Trois-Rivières et Basse-Terre à l'aide de 3 navires (Antoinette, Miss des îles, Miss Karaïbes). La Compagnie a engagé des démarches pour l'acquisition d'une 4^{ème} vedette afin de développer les liaisons au départ de Basse-Terre notamment mais aussi pour combler les arrêts techniques et les avaries.
- ✓ La compagnie **BEATRIX** dispose d'un navire qui est la propriété de la commune de Terre-de-Haut et qui a été financé par la CASBT (Communauté d'Agglomération de Sud Basse-Terre). Le bateau appartient à la commune jusqu'en 2021 selon la convention CASBT/commune qui le met à disposition de la mairie. L'exploitation de la navette est faite par un SPIC depuis 2019 suite à la dissolution de l'EPIC qui le gérait. Après 2021, se posera donc la question de la gestion de ce bateau avec plusieurs options possibles :
 - Reprise du bateau ou renouvellement par la CASBT ou la Région
 - Transfert de compétences globales de la CASBT à la commune (déchets, assainissement, OM, transport, tourisme) auquel cas l'exploitation du Beatrix serait assurée par la commune

- Suppression du bateau et accords avec les armateurs privés

✓ La compagnie **COMADILE**

La COMADILE dessert la Désirade depuis Saint-François à l'aide de 3 navires (Archipel I, Saint-Germain et Capo Rosso).

✓ La compagnie **COMATRILE**

La COMATRILE dessert en saison Marie-Galante et les Saintes depuis Saint-François à l'aide d'un navire (Iguana beach).



Iguana Beach & Archipel à St-François



Le St Germain à La Désirade



Le Capo Rosso à La Désirade



Miss des Iles & Beatrix aux Saintes



Navette TdeH / TdeB aux Saintes



Le Marcus Garvey aux Saintes



Atlantic Jet à Bergevin



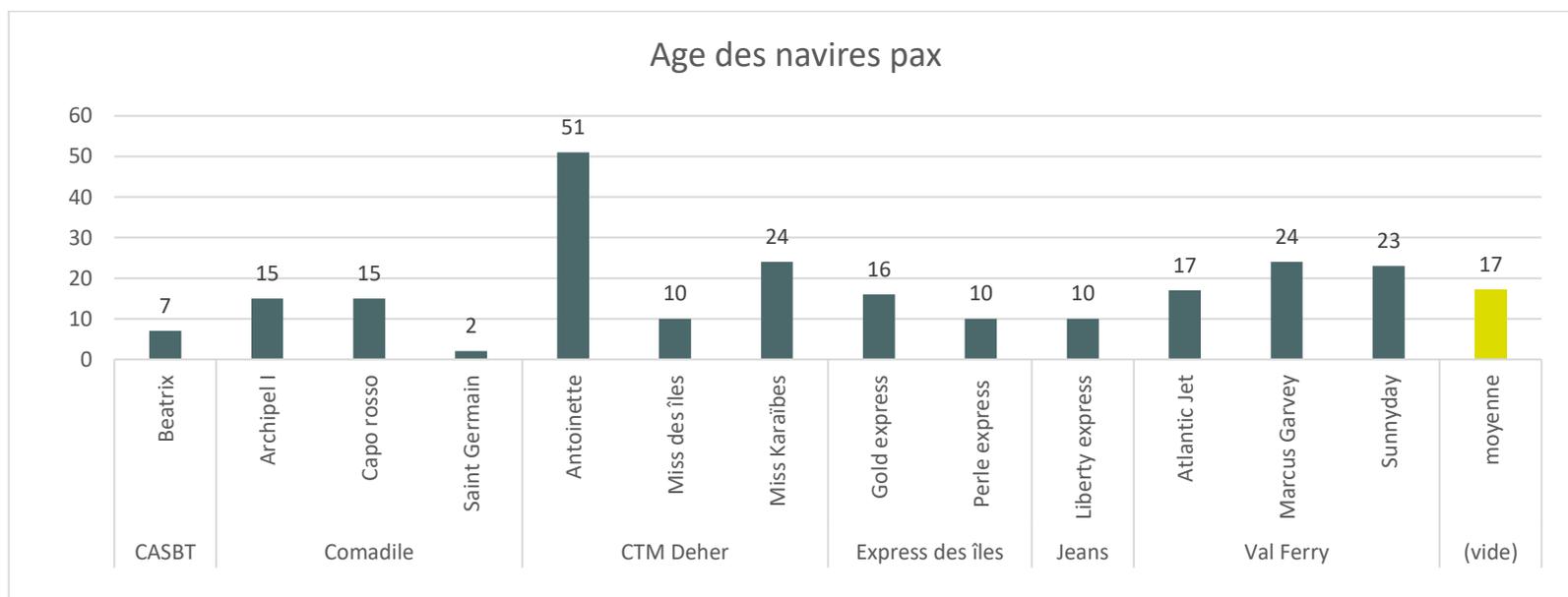
Le Liberty à Bergevin



Le Pearl Express à Grand-Bourg

Société		Express des îles		Jeans	Val Ferry			CTM Deher			Beatrix	Comadile			Comatrive	
Navires		Gold Express	Pearl express	Liberty express	Marcus Garvey	Atlantic Jet		Sunnyday	Antoinette	Miss des îles	Miss Karaïbes	Beatrix	Archipel I	Saint Germain	Capo rosso	Iguana beach
Desserte		PAP/MG/TDH	PAP/MG/TDH	PAP/TDH	TR/TDH/TDB	PAP-TDH	PAP/MG	PAP/TDH/Dominique	TDH/TR/BT	TDH/TDB/TR/BT	TDH/TDB/TR	TR/TDH	Désirade	Désirade + SF/MG/TDH	Désirade	SF/MG/TDH
Dimension	Longueur (m)	45,25	47,00	47,00	23,50	40,20		40,34	33,53	25,00	24,60	19,90	30,00	24,40	18,00	27,00
	Largeur (m)	12,30	11,10	11,10	6,50	10,10		10,1	6,40	6,70	8,00	5,70	8,50		4,70	7,50
	T.E	1,80	1,80	1,40	1,20	2,30		1,7	1,70			1,75			1,35	
Capacité	Pax (Nb)	446	364	437	130	264,00		264	88	180	130	96	287	167	90	270
Puissance (KW)		4x1979	2x2465	2x2465	1830,88	2x2000		2x2000	1 559	1576	1560		993	2x883	735	809
Année de construction		2005	2011	2011	1997	2004		1998	1970	2011	1997	2014	2006	2019	2006	1999
Année d'acquisition		2005	2011	2011	NC	NC		2018	1990	2017	2015	2014	NC	2019	2020	NC
Vitesse d'exploitation (nds)		39,1	32,5	34,1	25	31,40		34	22			18		25		27
Propriété / Affrété		P	P	P								P				

Tableau 3 : Navires à passagers par compagnie – Source : opérateurs



✓ Cartographie des services

En dehors de la Désirade desservie actuellement par une seule compagnie, au départ de Saint-François, les Iles du Sud sont desservies par plusieurs compagnies :

- ✓ Les Saintes (Terre-de-Haut principalement) sont desservies :
 - En liaison avec le port de Trois-Rivières par CTM Deher, Beatrix et Val Ferry
 - En liaison avec Basse-Terre par CTM Deher et Val Ferry
 - En liaison avec Pointe-à-Pitre par Val Ferry et l'Express des îles
 - En liaison avec Saint-François par la Comatile, avec une escale sur Marie-Galante
- ✓ Des navettes entre Terre-de-Haut et Terre-de-Bas sont assurées par CTM Deher et le Beatrix en continuité avec les arrêts à Terre-de-Haut et VMB.
- ✓ Marie-Galante est desservie
 - En liaison avec Pointe-à-Pitre par l'Express des îles et Val Ferry
 - En liaison avec Saint-François par la Comatile (et poursuite sur les Saintes)
- ✓ La Désirade est desservie par la Comadile depuis le port de Saint-François.



Carte 3 : Carte des liaisons maritimes en 2019/2020

✓ Organisation des services

Les services sont organisés autour de 3 saisons où les fréquences varient, avec un niveau de service minimum dont les horaires sont les mêmes sur les 3 saisons (les différentes saisons sont identifiées sur la base de la fréquentation touristique).

L'offre de service peut être schématisée comme ceci :

- ✓ Une basse saison qui se déroule d'avril à juin, puis de septembre à novembre
- ✓ Une moyenne saison sur les mois d'été, juillet et août
- ✓ Une haute saison qui s'étend de décembre à mars

La basse saison correspond à la desserte minimale alors que le niveau de service est renforcé en moyenne et haute saison.

En moyenne et haute saison, certaines compagnies desservent des destinations non desservies en basse saison (par ex, la compagnie Val Ferry dessert Trois-Rivières / Les Saintes en été et haute saison).

Le nombre d'allers-retours par compagnie et liaison est présenté, dans le tableau ci-dessous, par semaine :

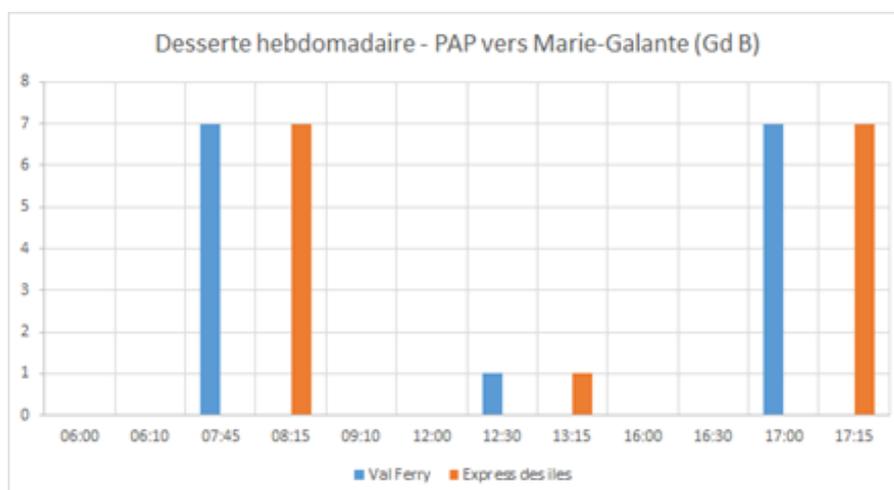
Nombre d'Allers-retours par liaison, par semaine et par compagnie	Basse saison	Moyenne saison	Haute saison
Nb semaines par saison	26	9	17
PAP <> Marie-Galante (Gd B)	23	42	35
Express	15	21	21
Val Ferry	8	21	14
Basse-Terre <> Saintes (TDH)	5	5	5
CTM	2	2	2
Val Ferry	3	3	3
Trois-Rivières <>TDH	39	57	62
CTM	21	28	33
Beatrix	18	18	18
Val Ferry	0	11	11
St François <> Désirade	12	13	13
Comadile	12	13	13
St François <> Marie-Galante, Les Saintes	6	6	6
Comatrilé	6	6	6
PAP <> Saintes	6	6	6
Express	2	2	2
Val Ferry	4	4	4
TDH <> TDB	22	24	27
CTM	14	16	19
Beatrix	3	3	3
VMB	5	5	5
Val Ferry	0	11	11
TOTAL	113	164	165

Tableau 4: Nombre de rotations hebdomadaires par compagnie et par liaison

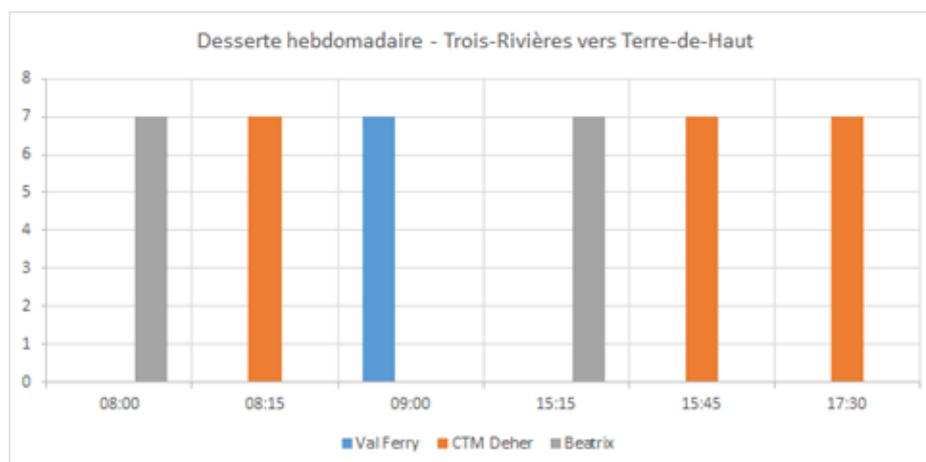
Le niveau de desserte hebdomadaire est équivalent entre la moyenne saison (saison estivale) et la haute saison touristique (décembre à mars).

En revanche, sur une même liaison les compagnies proposent des horaires rapprochés, et il est parfois difficile de faire l'aller-retour sur une même journée (ex. le mardi et le jeudi sur la Désirade).

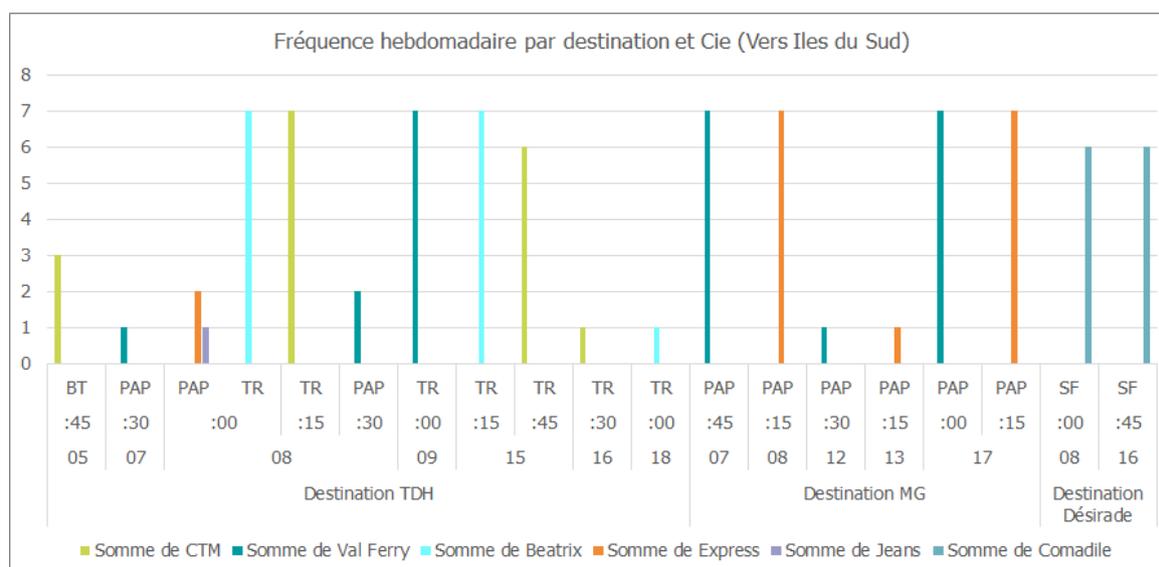
Par exemple, sur la liaison Pointe-à-Pitre vers Marie-Galante, les deux compagnies proposent le matin des départs quotidiens à 7h45 et 8h15, et le soir à 17h et 17h15. Le vendredi, la rotation de milieu de journée est également proposée à 45 minutes d'écart (12h30 et 13h15). Dans le sens retour, les horaires varient entre 10 et 30 minutes selon les deux compagnies.



La problématique est la même sur la desserte des Saintes. Le schéma ci-dessus présente les horaires par compagnie depuis Trois-Rivières vers Terre-de-Haut : les trois compagnies proposent un bateau le matin le matin entre 8h et 9h, et des services l'après-midi espacés de 30 minutes (15h15 et 15h45).



Concernant la Désirade, les bateaux sont placés en début et fin de journée, et en basse saison, la rotation n'est pas quotidienne.



Sur l'ensemble des liaisons, les horaires sont très souvent concentrés sur les mêmes heures. Et il y a très peu d'offre en milieu de journée.

✓ Coûts d'exploitation

Sur la base des échanges avec les opérateurs, les coûts d'exploitation des vedettes à passagers sont les suivants :

Type vedettes à passagers	Coûts d'exploitation
Navires catamarans capacité moyenne 400 pax	2500 à 3000 € / heure de navigation
Navires catamarans capacité moyenne 220 pax	1000 à 1200 € / heure de navigation
Vedettes 100 pax	500 € / heure de navigation

Tableau 5 : Estimation des coûts d'exploitation des vedettes à passagers – Source : opérateurs

La flotte des vedettes de transport de passagers est globalement assez jeune et régulièrement renouvelée. Il ressort des échanges avec les armateurs les points suivants :

- Des problématiques d'entretien-maintenance récurrentes (coûts, proximité chantier, disponibilité pièces...)
- Une maintenance préventive variable selon les compagnies et selon le nombre de navires équipant la flotte
- Problématique sargasse / avaries navires (casse moteur...)
- Renouvellement navires fortement corrélé aux attentes d'aides à l'investissement et à la défiscalisation
- Pas d'ambitions particulières pour des modes de propulsion plus vertueux écologiquement. Les armateurs sont frileux vis-à-vis des navires aux technologies innovantes en raison de l'éloignement et des difficultés d'entretien-maintenance encore plus fortes qui pourraient se présenter sur de tels types de technologies
- Un enjeu d'équilibre d'exploitation et de transfert de compétences pour l'exploitation de la navette Beatrix

2.3.1.2 Evolution de la demande

La dernière étude d'ensemble disponible datait de 2012. Les données les plus fiables étaient basées sur les statistiques du Grand Port Maritime de Guadeloupe, et concernaient principalement le port de Pointe-à-Pitre. Les données concernant les autres ports étaient partielles ou correspondaient à des estimations basées sur les capacités de transport offertes.

Les données présentées ci-dessous correspondent aux statistiques fournies par les entités suivantes :

- ✓ Le Département,
- ✓ Le port de Saint-François,
- ✓ Le port de Grand-Bourg de Marie-Galante,
- ✓ Le Grand Port Maritime de Guadeloupe,
- ✓ Le Conseil Régional (billets aidés).

Les statistiques des montants des aides régionales, couplées aux éléments issus des entretiens avec les armateurs ont permis de reconstituer les quelques données manquantes.

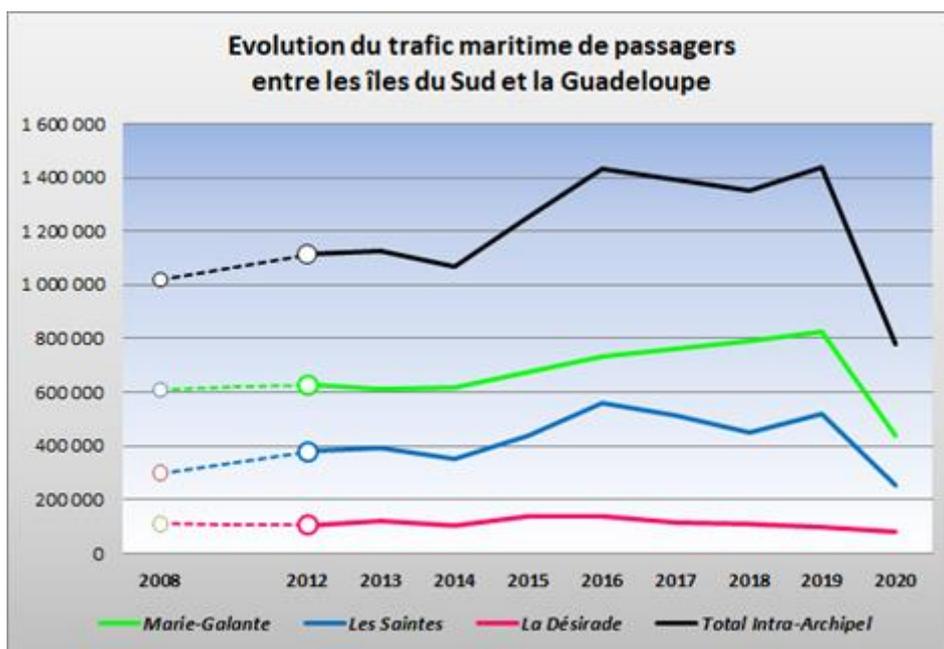
✓ Evolution des trafics

Le trafic passagers maritimes de l'Archipel est estimé à 1,4 million en 2019, avec une relative stabilité depuis l'année 2016.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total Millions pax	1,11	1,12	1,07	1,25	1,43	1,39	1,35	1,44	0,78
Evolution annuelle	-	1%	-5%	17%	14%	-3%	-3%	6%	-46%

Tableau 6 : évolution du trafic total de passagers entre les îles de Guadeloupe – 2012/2020

Chaque année, plus de la moitié des passagers sont en lien avec Marie-Galante (824 000 pax en 2019, soit 57% du trafic total).



Graphique 2 : Evolution du trafic maritime de passagers entre les îles de la Guadeloupe

L'essentiel du trafic se structure autour de 3 liaisons principales (données 2019) :

- ✓ Pointe-A-Pitre / Marie-Galante : 776 000 voyageurs (en rose),
- ✓ Trois-Rivières / Les Saintes : 439 000 voyageurs (en bleu),
- ✓ Saint-François / La Désirade : 98 000 voyageurs (en bleu clair).

Les autres liaisons enregistrent les fréquentations suivantes (statistiques 2019) :

- ✓ Saint-François / Marie-Galante, Les Saintes : 48 000 voyageurs,
- ✓ Basse-Terre / Les Sainte : 31 000 voyageurs,
- ✓ Terre-de-Haut / Terre-de-Bas : 30 000 voyageurs,
- ✓ Pointe-A-Pitre / Les Saintes : 17 000 voyageurs.

En termes d'historique détaillé par liaison, les fréquentations passagers ont été collectées ou reconstituées, de manière complète, depuis 2012, et sont indiquées dans le tableau ci-après avec les explications de méthode suivante :

Les données du port de Saint-François sont fournies pour les passagers au départ du port. En multipliant par 2 le flux vers La Désirade ont obtenu une estimation des déplacements totaux, allers et retours.

Le GPMG a fourni des statistiques concernant les Saintes de manière globale sans distinction du port (Pointe-à-Pitre ou Basse-Terre). Le GPMG a également fourni les fréquentations au départ de Basse-Terre, sans distinction de destination. Les fréquentations en lien avec les Saintes ont donc été réparties entre les ports de Pointe-à-Pitre et Basse-Terre, à partir des billets AR bénéficiant de l'aide régionale et des échanges avec le GPMG, tout en tenant compte du trafic (marginal) entre Basse-Terre et Antigua.

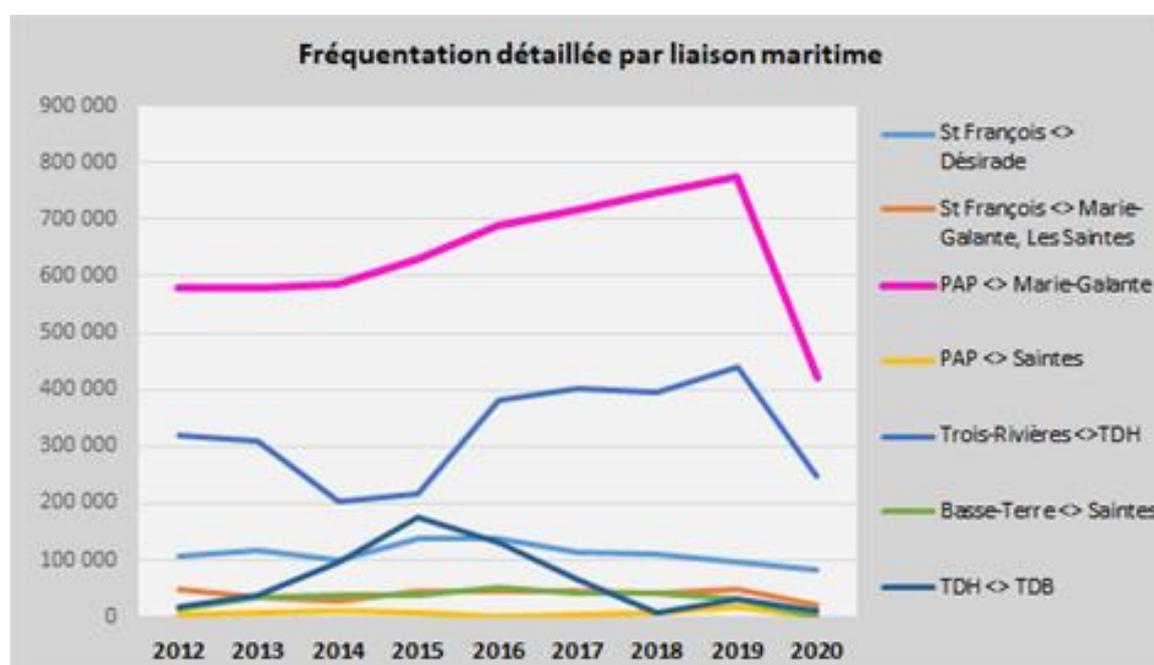
Entre 2014 et 2017, aucune statistique n'a été collectée pour la liaison entre Trois-Rivières et les Saintes. Depuis 2018, chaque compagnie déclare au Département les fréquentations mensuelles au départ et à l'arrivée du port de Trois-Rivières.

Les données en gris et italique correspondent aux statistiques reconstituées à partir des volumes de billets AR bénéficiant de l'aide régionale et des données recueillies lors des interviews auprès des compagnies maritimes.

Liaison	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
St François <> Désirade	106 200	118 332	101 010	138 926	139 112	115 428	109 494	97 856
St François <> Marie-Galante, Les Saintes	49 756	34 084	29 018	46 638	45 902	46 352	41 164	47 620
PAP <> Marie-Galante (Gd B)	577 603	577 975	586 105	630 411	687 961	715 915	748 744	775 995
PAP <> Saintes *	2 100	8 837	9 930	8 809	935	5 029	8 501	16 980
Trois-Rivières <>TDH	318 190	311 184	<i>203 633</i>	<i>216 500</i>	<i>380 020</i>	<i>403 327</i>	393 996	438 943
Basse-Terre <> Saintes (TDH) *	38 987	35 349	39 720	37 028	50 826	40 125	40 621	31 333
TDH <> TDB *	<i>19 030</i>	<i>38 765</i>	<i>97 035</i>	<i>174 725</i>	<i>129 820</i>	<i>65 040</i>	8 680	29 565
Total passagers (en millions)	1.11	1.12	1.07	1.25	1.43	1.39	1.35	1.44

* Les statistiques en lien avec les Saintes (hormis Trois-Rivières) ont fait l'objet de plusieurs hypothèses combinées.

Les statistiques détaillées sont reprises dans le graphique ci-après :



Graphique 3 : Evolution de la fréquentation des principales liaisons maritimes entre les îles de la Guadeloupe

Une estimation des taux de remplissage moyen a été réalisée à partir des fréquentations par liaison, des nombres de rotations hebdomadaires et des capacités de bateaux. Cet exercice est théorique, il se peut qu'un autre bateau soit utilisé sur certaines rotations.

A partir de la ventilation des trafics par saison touristique, nous obtenons les résultats suivants sur les liaisons où nous disposons des fréquentations mensuelles :

	Taux de remplissage moyen		
	Basse saison	Moy saison	Haute saison
Pointe-à-Pitre – Marie-Galante	73%	57%	53%
Basse-Terre – Saintes	62%	72%	86%
Trois-Rivières – Les Saintes	66%	62%	55%
Saint-François – La Désirade *	24%	37%	33%

* Données 2018

Les taux de remplissage sont assez disparates selon les liaisons, Les bateaux pour les Saintes étant les plus chargés en haute saison.

✓ Impact des aides régionales sur la fréquentation des liaisons maritimes

L'aide régionale au titre du désenclavement maritime vise à favoriser la mobilité entre la Guadeloupe et les îles de la Désirade, de Marie-Galante et des Saintes, pour certaines catégories de personnes. Cette aide consiste, pour l'achat d'un billet aller/retour, à accorder une réduction sur le prix du billet pour les liaisons maritimes Désirade / Saint-François, Marie-Galante / Pointe-à-Pitre, Les Saintes / Basse-Terre ou Les Saintes / Trois-Rivières.

L'aide régionale s'élève, par billet aller-retour, depuis l'année 2015 :

- ✓ Pour la Désirade, à 14€
- ✓ Pour Marie-Galante à 15€
- ✓ Pour les Saintes / Trois-Rivières à 13€
- ✓ Pour les Saintes / Basse-Terre à 14€
- ✓ Pour les Saintes / Pointe-à-Pitre à 15€
- ✓ Pour la liaison Terre-de-Haut / Terre-de-Bas à 4€

Pour profiter du dispositif, les Guadeloupéens doivent en faire la demande à la Région, accompagnés de certains justificatifs. Les Guadeloupéens éligibles peuvent obtenir jusqu'à 10 allers-retours mensuels aidés, selon leur catégorie.

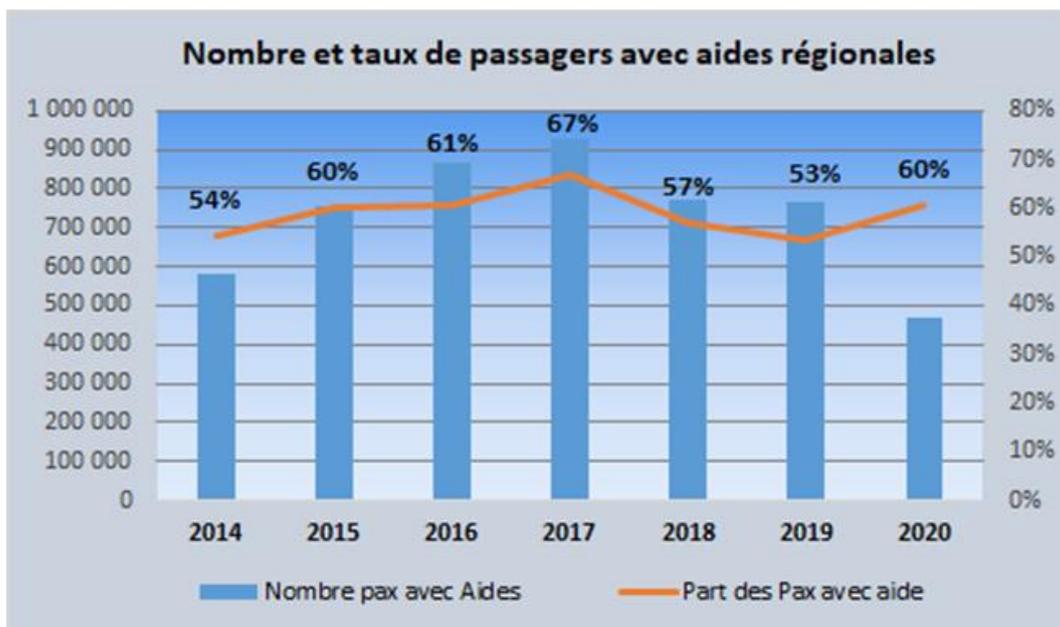
Le montant des aides régionales s'élève annuellement à :

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Budget annuel M€	2,76	5,17	6,06	6,67	5,60	5,52	3,38
Nbre de voyages aidés	578 400	755 800	869 092	929 327	772 120	765 088	470 573

Une fois le dispositif mis en place, les critères d'éligibilité ont été étendus (aux motifs professionnels, aux personnes disposant d'une habitation sur une île par exemple), la communication a été renforcée et le montant des aides par billet a été augmenté en 2015. Cela a profité à de nouveaux bénéficiaires, et le budget régional consacré aux aides a augmenté jusqu'en 2017 (6,67 millions en 2017).

Dans un contexte de contrainte budgétaire publique, le budget de la Région a été revu à la baisse, et le nombre de billets autorisés mensuellement a été réduit (entre 5 et 10 selon les types de bénéficiaires).

Selon les années, la part des voyages bénéficiant de l'aide est assez stable autour de 60%. Ce niveau d'aide est important pour les résidents des îles ainsi que pour les déplacements contraints vers îles (travail, étude).



En revanche, selon les liaisons, la part des aides est très hétérogène.

L'aide régionale concerne environ 70% des voyages en lien avec Marie-Galante chaque année, alors que ce taux est d'environ 30% pour les voyages en lien avec les Saintes/Trois-Rivières. Les Saintes comptabilisent plus de billets Touristes.

Pour la liaison vers la Désirade, la proportion de billets aidés est autour de 60% des voyages.

Toutefois il existe un manque de contrôles sur ces billets aidés et il n'est pas toujours vérifié si le détenteur du billet présenté à l'embarquement est bien le titulaire d'une carte de bénéficiaire de l'aide régionale. Certains propriétaires de meublés touristiques proposent aussi des billets aidés à leurs locataires.

✓ Les aides régionales à l'investissement pour les navires à passagers

Outre les aides aux passagers, la Région intervient également au titre de l'aide à l'investissement, notamment pour favoriser la mise aux normes des navires à passagers.

Les aides régionales à l'investissement ont représenté près de 651 000 € sur une période de 5 ans.

Elles se répartissent ainsi :

- ✓ 2016 : 102 482,21 € Subvention de mise en conformité d'un navire,
- ✓ 2020 : 284 513,00 € « Aide au financement d'un navire pour assurer la liaison entre la Désirade et le reste de la Guadeloupe afin d'éviter une rupture de la continuité territoriale en cas de panne du seul navire effectuant la liaison »,
- ✓ 2020 : 263 599,70 € Subvention de reclassification d'un navire concernant la réalisation des visites réglementaires périodiques (5 ans).

On pourra noter à ce sujet que certaines collectivités publiques assortissent ce type d'aides de conditions d'éligibilité telles que l'entreprise soit sous statut de société et non sous statut d'entreprise en nom propre. Il s'agit en effet de s'assurer de la distinction entre le patrimoine social de l'entreprise et le patrimoine personnel ou familial.

La Région réfléchit à l'homogénéisation du traitement des demandes d'aides à l'investissement et souhaite prendre une délibération cadre qui préciserait les modalités de l'aide régional en fonction des postes d'investissement.

2.3.2 LES TRAFICS FRET

2.3.2.1 Structuration de l'offre

✓ Les opérateurs et les navires

Les services de transport de marchandises sont assurés par deux compagnies au départ principalement de Pointe-à-Pitre/Jarry et plus marginalement de Basse-Terre :

- ✓ La société TMDD (Transport Maritime Des Dépendances), sous le nom commercial CARIBDESIR, a une position monopolistique pour la desserte de l'ensemble du fret (hors granulats) de La Désirade et de Marie-Galante. Elle dispose par ailleurs d'un contrat d'exclusivité avec le SYVADE pour le transport des déchets de ces deux îles. Elle dessert également l'archipel des Saintes mais principalement pour le transport de produits pétroliers.
- ✓ La Compagnie Saintoise de Transport (CST) assure 80% du transport de fret avec l'archipel des Saintes (Tous trafics hors Produits pétroliers et granulats), dont les déchets qui représentant 50% du chiffre d'affaires et pour lesquels elle dispose d'un contrat renouvelé en février 2020 (2 ans fixe renouvelable 2 ans) avec la Communauté d'Agglomération du Sud Basse-Terre (CASBT).

La flotte utilisée pour le transport de fret est constituée de barges régulièrement renouvelées.

- ✓ TMDD possède 5 barges construites par le chantier PIRIOU (dont 4 pour la desserte intra-archipel et 1 pour les îles périphériques de la Guadeloupe) équipées de rampes avant pour le transport de véhicules.

Les plus grosses barges « Orca » et « Caribdésir II » sont des sister-ships dédiés à la desserte de Marie-Galante. Les plus petites barges « Transud » et « Gwo ka » sont également des sister-ships adaptés aux infrastructures de la Désirade et des Saintes.

TMDD renouvelle régulièrement ses barges (1 tous les 5 ans en moyenne) dont la dernière en date avec le remplacement de la barge « Caribdésir » par « Orca » en 2019.



Barge CARIBDESIR II



Barge ORCA



Barge GWO KA



Barge TRANSUD

- ✓ CST dispose d'une barge dédiée au transport des déchets « La Parisienne II » et une barge dédiée au transport de matériaux et produits réfrigérés (équipée de deux conteneurs) « La Saintoise ».

CST a également sorti de la flotte la barge « La Parisienne » pour la remplacer par « La Parisienne II » en 2020. Ce renouvellement est lié au besoin de disposer d'une plus grande capacité afin de réduire les rotations et mieux répondre aux futurs appels d'offres de transport des déchets. L'investissement de 2 millions d'euros auprès du chantier français ODC en Chine a bénéficié au jour de l'entretien avec l'opérateur d'une aide régionale de 190 k€ sur les 500 k€ promis au départ. L'investissement bénéficie par ailleurs d'une défiscalisation sur 5 ans représentant ¼ de la valeur d'achat.



Barge La Saintoise



Barge La Parisienne II

Les caractéristiques techniques des navires des 2 compagnies sont reprises dans le tableau suivant :

Barges		ORCA	CARIBDESIR II	TRANSUD	GWO KA	LA PARISIENNE II	LA SAINTOISE
Société		TMDD	TMDD	TMDD	TMDD	CST	CST
Desserte		Marie-Galante	Marie-Galante	Désirade / Saintes	Désirade / Saintes	Les Saintes	Les Saintes
Dimension	Longueur (m)	49,90	49,90	39,00	39,00	26,70	25,00
	Largeur (m)	11,00	11,00	NC	NC	8,00	7,00
	Fret (t)	300	300	170	170	60	50
Puissance (KW)		984	984	588	596	NC	NC
Année de construction		2019	2012	2006	1998	2020	2000
Année d'acquisition		2020	2012	2008	2005	2021	2011
Vitesse d'exploitation (nds)		10	10	NC	NC	NC	NC
Propriété / Affrété		P	P	P	P	P	P
Fret transporté		Multi	Multi	Multi	Multi	Transport déchets - remplace la Parisienne	Transport réfrigéré + matériaux

Tableau 7 : Caractéristiques des barges de transport de Fret par opérateur

✓ Cartographie et organisation des services

L'offre de services est capacitaire et régulière avec environ 970 rotations / an et un remplissage des navires pour l'approvisionnement des îles estimé à 25% de la capacité en moyenne contre 5% à la sortie.

Origines / Destinations	Cies	Nature du Fret	Fréquence rotations		Tonnes / hebdo	Tonnes / an	Capacité navires hebdo / sens	% capacité utilisée		
			/ sem.	/ an				Total (E/S)	Entrée	Sorties (hors véhicules retour)
PAP / Les Saintes	CST	Déchets	3	162	27	1 458	150	9%		18%
	CST	Réfrigéré + autre	4	216	100	5 400	200	25%	50%	
	TMDD	Divers (hors P.P)	2	108	13	675	340	4%	8%	
Produits pétroliers		15			810					
PAP / La Désirade	TMDD	Réfrigéré et sec	2	108	120	6 480	340	25%	44%	6%
		PP			30	1 620				
		Déchets			20	1 080				
PAP / Marie-Galante	TMDD	Déchets	2	108	70	3 780	2 100	12%	21%	3%
		Réfrigéré + roulant			450	24 300				
	TMDD	Sec	5	270						
Total			18	972	845	45 603	3 130	13%	24%	5%
dont TMDD			11	594	718	38 745	2 780	13%	23%	4%
dont CST			7	378	127	6 858	350	18%	50%	18%
dont MG			7	378	520	28 080	2 100	12%	21%	3%
dont Saintes			9	486	155	8 343	270	29%	24%	18%
dont Désirade			2	108	170	9 180	340	25%	44%	6%

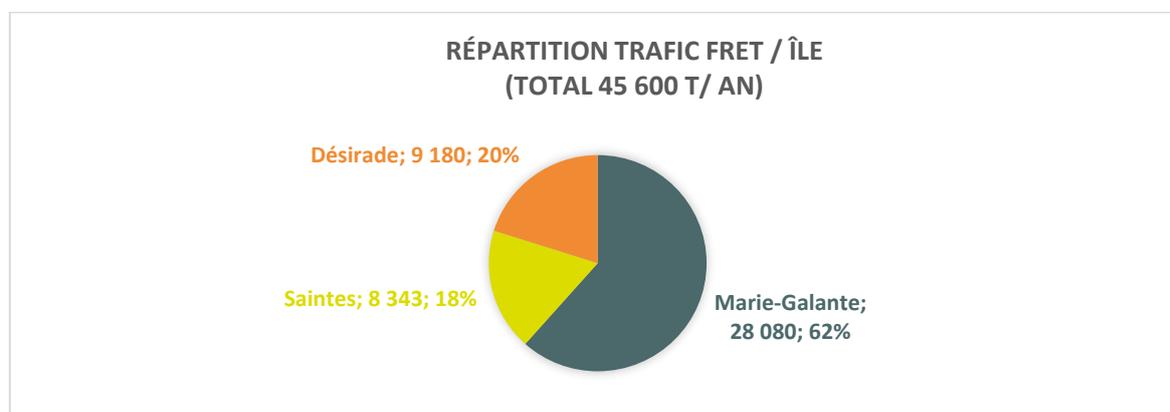
Tableau 8 : Organisation des services de transport de fret – Source : opérateurs

2.3.2.2 Evolution de la demande

L'absence de données statistiques liée en grande partie à l'absence de tarification portuaire (ni sur les navires, ni sur les marchandises) ne permet pas d'apprécier l'évolution de la demande dans le temps.

Sur la base des informations transmises par les opérateurs lors des entretiens réalisés sur place, le trafic fret intra-archipel est estimé (hors trafic informel des passagers) à 45 000 tonnes / an dont 86% à l'import et 14% à l'export => déchets). Ce trafic ne tient pas compte de l'approvisionnement en granulats pour les chantiers qui est réalisé par d'autres opérateurs à l'aide de grandes barges dédiées directement depuis la Dominique principalement.

Cette estimation est très éloignée de celle de l'étude réalisée en 2009 qui estimait ce trafic à 172 000 t mais qui se basait sur un taux d'utilisation moyen de la capacité des navires, qui était par ailleurs, identique en entrée et sortie des îles. Or, l'on sait pertinemment que hormis les trafics de déchets, le trafic est principalement réceptionnaire et non expéditeur.



Graphique 4 : Estimation du trafic intra-archipel – Source : Données opérateurs

2.3.2.3 Système d'aide au transport de fret

✓ Le système d'aide à l'investissement en vigueur

Le système d'aide au fret en vigueur est identique pour le transport de passagers ou le transport de fret. Les compagnies maritimes peuvent bénéficier d'une aide à l'investissement pour le renouvellement des navires, leur mise en conformité ou encore la visite réglementaire de reclassification des navires.

Ces aides sont allouées sur la base du régime cadre exempté n°SA 39252, relatif aux aides à finalité régionale pour la période 2014-2020 adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n°631/2014 du 17 juin 2014 de la commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014 ;

✓ Le projet de système d'aide au transport envisagé

Un système d'aide au transport a été envisagé en 2014-2015 par le Conseil régional. Il visait à apporter une aide au transport à destination des entreprises des îles du Sud afin de compenser le surcoût général sur les prix lié à leur double insularité.

Délibération d'adoption du système d'aide au transport par le Conseil Régional

« Par délibération CR/11-1893 du 27 décembre 2011, la commission permanente a autorisé le président à entamer des démarches pour la mise en place d'une aide au cabotage destinée à réduire le coût d'acheminement des marchandises entre la Guadeloupe continentale et les îles du sud.

Par délibération CR/13-888 du 09 juillet 2013, la commission permanente a approuvé la mise en place d'un régime d'aide au cabotage au sein des îles de Guadeloupe.

L'aide accordée couvre 50% du coût du transport. Elle est non cumulable avec l'aide au fret. Elle s'appuie sur le régime général d'exemption par catégorie (R.G.E.C) n° 651/2014 du 17 juin 2014 (SA39252).

Son financement est envisagé par le biais de l'allocation spécifique de compensation des surcoûts liés aux handicaps des RUP dans le cadre du programme opérationnel 2014- 2020.

Les bénéficiaires effectuent leur demande par le biais d'un dossier de demande de subvention. Suite à l'analyse du dossier, l'entreprise est informée de son éligibilité ou de sa non-éligibilité et signe une convention d'adhésion au dispositif.

Toute entreprise désirant faire partie du dispositif et bénéficier de l'aide doit :

Remplir un dossier de demande d'aide au cabotage

Être éligible au dispositif, à savoir :

- *être basée dans les îles depuis au moins une année,*
- *s'approvisionner en Guadeloupe continentale en marchandises et équipements destinés à la revente et ne faisant pas l'objet d'une transformation ultérieure,*
- *être à jour de ses cotisations sociales et fiscales.*

Signer la convention »

Extrait du cahier des charges de la mission visant à la : « MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTEME D'EXPLOITATION DANS LE CADRE DU DISPOSITIF D'AIDE REGIONALE AU CABOTAGE ENTRE LA GUADELOUPE CONTINENTALE ET LES ILES DU SUD DE LA GUADELOUPE (DESIRADE, MARIE-GALANTE, TERRE DE BAS, TERRE DE HAUT) » datant de 2014.

« L'acheminement par voie maritime des marchandises entre la Guadeloupe continentale et les îles du sud constitue un surcoût qui pénalise les entreprises et les populations. De ce fait, la Région Guadeloupe a décidé de mettre en place une « aide au cabotage » qui vise à faciliter le transport de marchandises et d'équipements entre la Guadeloupe continentale et les îles de la Désirade, de Marie-Galante, de Terre de Bas et de Terre de Haut. L'aide vise à compenser le surcoût du transport de marchandises et d'équipements circulant à l'intérieur de l'archipel de la Guadeloupe.

L'aide prend la forme d'une subvention qui s'applique aux entreprises répondant à la définition communautaire de petite ou moyenne entreprise, à l'exclusion des entreprises en difficulté répondant aux critères contenus dans les lignes directrices pour les aides au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté (JOUE C 244, du 1^{er} octobre 2004, p.2). Elles doivent être basées dans les îles de la Désirade, de Marie-Galante, de Terre de Bas et de Terre de Haut depuis au moins une année et s'approvisionner en Guadeloupe continentale en marchandises et équipements destinés à la revente et qui ne font pas l'objet d'une transformation ultérieure.

La compensation accordée correspond à 50 % du coût du transport des marchandises. La grille tarifaire est un élément contractuel du dispositif qui sera appliquée par les armateurs partenaires du dispositif. Celle-ci correspond à huit catégories de types d'emballages.

Le nombre d'entreprises bénéficiaires de l'aide (toutes îles confondues) est estimé entre 51 et 100 entreprises. L'aide est accordée aux entreprises basées dans les îles du sud. Elles en bénéficient par subrogation, c'est-à-dire que le montant de l'aide est directement déduit du prix facturé par les armateurs aux entreprises pour le transport de leurs marchandises. La Région rembourse mensuellement les armateurs sur la base de la présentation du double des factures établies par eux à leurs clients. Les factures doivent être acquittées.

Note interne du Conseil régional suite à la rétractation des armateurs sur le principe adopté de projet d'aide

« A l'origine, l'aide au cabotage devait être versée directement aux deux armateurs présents sur le marché. La région Guadeloupe avait lancé un marché (14A272) pour la création d'un logiciel spécifique qui permettrait aux armateurs d'y verser leurs factures pour un remboursement mensuel des 50% du montant du transport maritime.

Le marché a été notifié à la seule entreprise ayant répondu à la consultation à savoir IPEOS. Cependant, au moment d'installer et de tester le logiciel dans leurs entreprises, ces derniers ont indiqué au prestataire IPEOS qu'ils ne souhaitaient plus faire partir du dispositif.

Le cabinet les a conviés à une réunion mais ils n'ont pas répondu à l'invitation. De ce fait, il a été décidé de verser l'aide directement aux entreprises.

Il a dû falloir faire un avenant au marché pour procéder aux modifications de paramétrage dans le logiciel et réécrire le régime d'aide qui devait être transmis aux autorités françaises ainsi qu'à la Commission européenne pour information aux Etats Membres.

Le régime d'aide a été présenté et validé en commission permanente le 08 décembre 2016. Depuis, nous étions en attente de la réponse du SGAE (Secrétariat Général des Affaires Européennes) pour l'information à la Commission européenne. Compte tenu des échéances de la Présidentielle, cette réponse a tardé à arriver d'autant plus que notre contact à la DGOM a été remplacé mais que nous n'arrivions pas à avoir les coordonnées du remplaçant, ni même son nom.

Nos derniers échanges laissent à penser que le régime d'aide au cabotage pourrait bénéficier d'une exemption d'information aux états membres et être considéré comme une activité purement locale. Le SGAE est en attente de la proposition à la Commission européenne.

La région Guadeloupe doit faire un écrit officiel à la DGOM pour demander à la commission européenne de reconnaître l'aide au cabotage comme une activité purement locale.

Pour ce qui concerne l'instruction des dossiers de demande d'aide, celle-ci se fera normalement au niveau de la direction déléguée aux affaires européennes à l'instar de l'aide au fret. Ce point a été confirmé par M BON à Mme COQUIN lors de notre dernière réunion au mois d'août 2017.

Pour le contrôle des pièces en provenance des porteurs de projet, il semble que la direction déléguée aux fonds structurels et à l'autorité de gestion ait lancé un marché pour déléguer cette partie à un prestataire extérieur. Il faudra peut-être donc résilier le marché du logiciel a moins e ce dernier ne soit conservé au niveau du service des instructeurs et indemniser IPEOS.

Compte tenu du nouveau RGEC sorti en 2017 et compte tenu que les dossiers de demande d'aide seront gérés par la direction déléguée aux fonds structurels et à l'autorité de gestion, il faut réécrire en partie le régime d'aide au cabotage sur la partie l'instruction des dossiers de demande (points 3.10 et 3.11) et repasser en commission permanente.

2.3.2.4 Principaux besoins et dysfonctionnements identifiés

L'offre proposée est majoritairement monopolistique avec un opérateur qui réalise 85% du transport de marchandises intra-archipel. L'offre capacitaire et régulière avec une flotte régulièrement renouvelée répond de manière proportionnée aux besoins des habitants des îles du Sud. La situation quasi-monopolistique ne semble pas générer d'abus de position dominante avec une politique tarifaire qui reste stable.

Selon les opérateurs, la révision des tarifs à la hausse dépendra notamment de facteurs externes tels que la création de taxes portuaires sur les navires ou la marchandise (inexistantes aujourd'hui) qui viendraient surenchérir le coût du transport, ou encore le défaut de mise en place du système d'aide au fret sous une forme autre que celui envisagé par la Région en 2016 et apparemment souhaité.

2.4 INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET INTEROPERABILITE DES RESEAUX DE TRANSPORT

2.4.1 LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

2.4.1.1 Organisation administrative des infrastructures portuaires

A l'issue de la loi de décentralisation de 1983, un certain nombre de ports maritimes de commerce et de pêche ont été délégués aux Départements. De fait, depuis cette date, la gestion des ports en Guadeloupe relevait soit du Département, soit du Grand Port Maritime de Guadeloupe (GPMG).

Sans l'imposer, la Loi NOTRe (article 22) a ouvert la possibilité du transfert de la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports départementaux aux collectivités territoriales ou à leurs groupements qui en faisaient la demande au 1^{er} janvier 2017. A l'occasion de cette loi, aucun port n'a été transféré du Département vers les Collectivités territoriales en Guadeloupe.

Cependant, avant la promulgation de cette loi, à la demande des communes, 3 ports concernés par la desserte intra-archipel avaient déjà été transférés en pleine propriété : Saint-François et Terre de Haut

(port de Bourg et de Fond du curé). Parallèlement, la gestion des ports de Grand-Bourg et Saint-Louis de Marie-Galante a été concédée aux communes en 2017.

A ce jour, le Département exerce la compétence portuaire dans 21 ports de 18 communes dont 5 ports sont concernés par la desserte intra-archipel. Sur les 12 ports de Guadeloupe concernés par la desserte intra-archipel, 5 ports ont partiellement fait évoluer leurs modes de gestion :

- ✓ 7 ports sont maintenus dans le système de gestion historique :
 - 4 ports sont gérés par le GPMG (Basse-Terre, Folle Anse, PTP-Bergevin, PTP-Jarry),
 - 3 ports sont gérés par le CD971 (Trois-Rivières, Terre-de-Bas, La Désirade).
- ✓ 5 ports ont fait évoluer leur mode de gestion :
 - 3 ports ont été transmis en pleine propriété aux communes en 2012 (Saint-François, Terre-de-Haut),
 - 2 ports ont été concédés à la Communauté de Communes de Marie-Galante en 2017 (Grand-Bourg et Saint-Louis).

			Propriété		Gestion			
			Qui	date	Qui	mode	date	durée (ans)
Guadeloupe continentale	Pax	Basse-Terre	CPMG	1975	GPMG	régie	1975	NC
	Pax	Trois-Rivières	CD971	1986	CD971	régie	1986	NC
	Pax	PTP-Bergevin	GPMG	1975	GPMG	régie	1975	NC
	Pax	Saint-François	commune	2012	commune	régie	2012	NC
	Fret	PTP - Jarry	GPMG	1975	GPMG	régie	1975	NC
Marie-Galante	Pax	MG - Grand Bourg	CD971	1986	CCMG	concession	2017	8
	Pax	MG - Saint Louis	CD971	1986	CCMG	concession	2017	8
	Fret	MG - Folle Anse	GPMG	1975	GPMG	régie	1975	NC
Les Saintes	Pax	TDH - Bourg	commune	2012	commune	régie	2012	NC
	Pax/Fret	TDB	CD971	1986	CD971	régie	1986	NC
	Fret	TDH - FD cure	commune	2012	commune	régie	2012	NC
Désirade	Pax/Fret	Désirade	CD971	1986	CD971	régie	1986	NC

Tableau 9 : Modes de gestion des différents ports concernés par la desserte intra-archipel

2.4.1.2L'état des infrastructures portuaires

Les informations recueillies par le consultant concernant l'état des infrastructures portuaires sont partielles puisqu'il n'a pas été possible de récupérer de documents y relatifs auprès du GPMG.

En revanche, le consultant a pu se procurer des fiches diagnostic datant de 2013-2014 pour les ports dont le Département avait la gestion à cette période. Les principales informations ont été compilées dans le tableau ci-après en actualisant certaines informations suite à la mission du consultant sur place en octobre 2020 et des entretiens réalisés auprès des gestionnaires de port.

- ✓ Les ports historiquement gérés par le CD971

L'état des infrastructures portuaires est globalement bon pour les ports de Trois-Rivières et Saint-François situés en Guadeloupe continentale. En revanche, les ports passagers des îles du Sud sont dans un état jugé globalement moyen tandis que les ports Fret sont la plupart du temps dans une situation beaucoup plus dégradée. On note ainsi particulièrement :

- ✓ Un état des ouvrages de protection jugé moyen à La Désirade et Grand-Bourg de Marie-Galante ;

- ✓ Des problèmes de sécurité maritime et portuaire avec une absence de balisage d'entrée du port à Terre-de-Bas et à Saint-Louis ;
- ✓ Des terre-plein Fret en mauvais état à Terre-de-Haut, Terre-de-Bas et à la Désirade et l'absence d'équipements de maintien de la chaîne du froid. Les marchandises réfrigérées sont entreposées à même le sol en attendant que les clients viennent récupérer la marchandise ;
- ✓ Un niveau d'entretien insuffisant du quai passagers à Terre-de-Bas ;
- ✓ Des périmètres administratifs portuaires souvent non actualisés et des règlements de police portuaire (RPP) souvent inexistant



Terre-plein fret à Terre-de-Haut



Terre-plein fret à Terre-de-Haut



Terre-plein fret Terre-de-Bas



Quai passagers à Terre-de-Bas



Terre-plein fret Désirade



Terre-plein fret Désirade

Le tableau suivant reprend les différents points d'analyse de l'état des infrastructures des ports historiquement gérés par le CD971 :

	La Désirade		Grand-Bourg de Marie-Galante		Saint-Louis de Marie-Galante		Terre-de-Haut (Bourg)		Terre-de-Haut (Fond Curé) :		Terre-de-Bas (Anse des Muriers)		Trois-Rivières		Saint-François	
Objet	Nb	Observations	Nb	Observations	Nb	Observations	Nb	Observations	Nb	Observations	Nb	Observations	Nb	Observations	Nb	Observations
Feux entrée de port (Rouge/Verte)	1	Etat bon	1	Etat bon		Pas de feux		Phare présent mais hors service		Phare présent mais hors service		Pas de feux	2		1	
Bouées : Chenal (Rouge/Verte)	2	Etat bon	2	Etat bon		Pas de balises		Balisage passe entrée Saintes mais pas l'entrée du port		Balisage passe entrée Saintes mais pas l'entrée du port		Pas de balises		NC	2	
Digue	2	Etat bon – moyen	2	Etat moyen							1	Etat bon	2	Etat bon	3	Etat bon
Protection du terreplein (enrochements)	Oui	Etat mauvais	Oui	Etat bon-moyen	Oui	Protection de la base du quai	Oui	Etat bon	Oui	Etat bon	1	Etat bon. Zone RoRo	Oui	Etat bon à mauvais selon l'emplacement	Oui	Etat bon à moyen.
Buse - Dalot de digue : Renouvellement des eaux du bassin	2	Etat mauvais : ensablement	5	Etat bon – Regroupées en un point												
Cale de mise à l'eau	1	Etat bon	1	Etat bon							1	Etat mauvais	1	Etat bon. Accès peu pratique	1	Etat bon (pêche)
Quai à passagers	1	Etat moyen			1	Etat moyen mais travaux récents	1	Etat moyen.			1	Etat moyen. A surveiller	1	Etat bon	1	Etat bon
Quai à marchandises									2	Etat bon						
Quai pêche	1	Etat bon – moyen	1	Etat moyen											1	Etat bon
Appontement fixe: Pêche			2	Etat moyen-mauvais									1	Etat bon – 8 points d'amarrage		
Appontement fixe : Passagers			2	Etat bon												
Ponton flottant	2	Etat bon – moyen	1	Etat bon (Avitaillement carburant)			1	Etat moyen-mauvais			2	Etat moyen.			6	Etat bon et moyen. 2 dédiés au stockage du matériel (pêche)
Zone RoRo	1	Etat moyen-mauvais							1	Etat mauvais	1	Etat mauvais (fret et déchets)				
Estacade	4	Etat bon. Pêche/Stockage matériel/Avitaillement carburant	1	Etat bon.									2	Etat bon (pêche)	2	Etat moyen et mauvais (pêche)
Aire de stationnement	2	Terrain non aménagé	2	Parking: Etat bon					1	Parking: Etat bon.	1	Le long du quai à passagers	1	Parking: Etat bon mais capacité 250 places limitée	8	Parking: Etat bon
Périmètre portuaire à jour RPP		Non		oui		NC		Non		Non		Non		Non		Non
Commentaire général sur les ouvrages et équipements pour le transport intra-archipel		Moyen (protection, accueil navire) / Mauvais (traitement Fret)		Bon/moyen (protection, accueil navire, accueil pax)		Moyen-Bon accueil navire et pax (Travaux récents de sécurisation et restructuration quai)		Moyen. Entretien insuffisant		Bon (quai, protection) Mauvais (traitement Fret)		Bon (protection) Moyen (quai) Mauvais (sécurité maritime, traitement Fret)		Bon. Entretien satisfaisant		Bon
Problématique		1. Rampe adaptée pour le fret mais TP non sécurisé (parking...) 2. Problématique sargasse		Accueil Gare maritime désuet et perméabilité du bâtiment				1. TP commerce non revêtu/ Pas de solutions de maintien de la chaîne du froid 2. Besoin d'assurer la maintenance 9ME d'investissement à intégrer dans le prochain POEP Feder et FEAMP.				Port contraint. Défaut de balisage. Zone Fret exigé en mauvais état. Pb sargasses.		Problématique desserte TC et capacité parking + peu de réserves foncières		Problématique Sargasse. Besoin petit atelier technique à St François + stockage carburant.

Tableau 10 : Etat des infrastructures des ports historiquement gérés par le CD971

✓ Les ports gérés par le GPMG

Aucune donnée n'a pu être recueillie directement auprès du GPMG sur l'état des infrastructures des ports de Basse-Terre, Jarry, Folle-Anse de Marie-Galante et de la gare maritime de Bergevin à Pointe-à-Pitre.

Les entretiens réalisés ont permis de relever certains points repris dans le tableau ci-après.

Le port de Folle-Anse est de loin le port fret le mieux entretenu et le plus adapté pour le déchargement des marchandises. Le transport des marchandises sous température dirigée étant effectué par des camions frigorifiques chargés sur les barges, il n'y a pas de rupture de la chaîne du froid. Le quai 9 bis à Jarry est en revanche en mauvais état. Un projet d'aménagement est envisagé. Concernant la gare maritime de Bergevin, les équipements (billetterie, barrière de sécurité) dysfonctionnent régulièrement.

	Bergevin	Jarry	Folle Anse (MG)	Basse-Terre
Objet	Observations	Observations	Observations	Observations
Infrastructures	8 postes à quai (dont 2 international) mais qui ne peuvent pas être utilisés en même temps	Quai 9 bis quasi en exclusivité de Caribdésir partagée avec les barges de transport de granulats	Port le plus adapté avec quais dédiés, agent de port Rampe, TP relativement récent	NC
	Avitaillement : problème sur les quais (défenses)	Rampe et TP en mauvais état (Besoin de refaire quai cabotage :300 à 400 k€)	Rampe, TP relativement récent	NC
		Projet de 1,4 M€ d'investissement pour sécurité	Inspection du quai et besoin de refaire le quai béton	NC
Equipements	Billetterie et barrières en dysfonctionnement			Nouvelle gare maritime depuis 2015
	Parking cher mais sécurisé			
Autres	Pas d'AOT proposée à CST			NC

Tableau 11 : Etat des infrastructures et équipements des ports gérés par le GPMG



Folle-Anse de Marie-Galante



Folle-Anse de Marie-Galante



Quai 9 bis (Jarry)



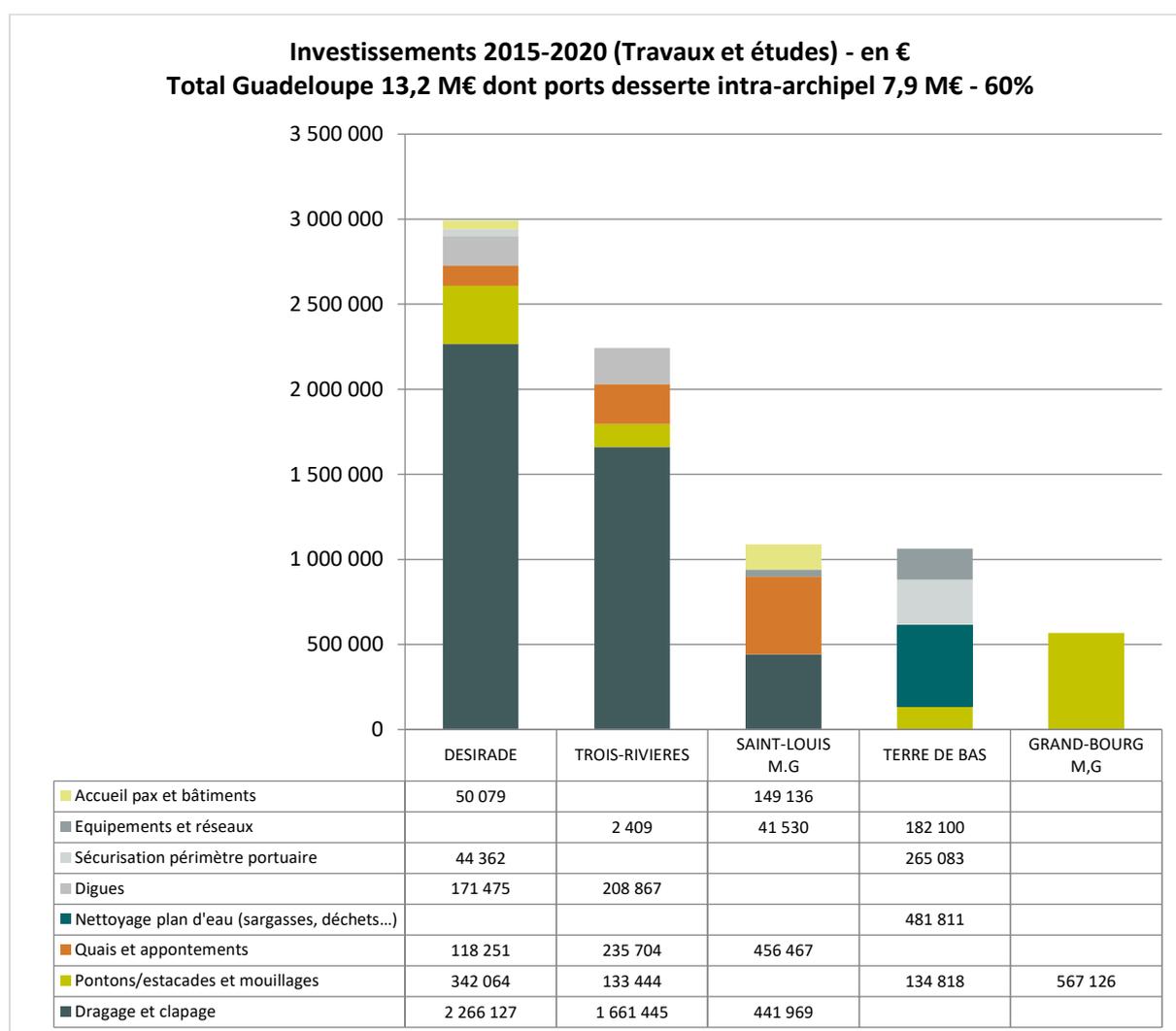
Quai 9 bis (Jarry)

2.4.1.3 Les investissements réalisés et projetés

✓ Les investissements réalisés

Les données recueillies auprès du CD971 traduisent un effort d'investissement de plus de 13 M€ sur les 5 dernières années pour l'ensemble des ports en gestion dont près de 8 M€ fléchés vers les ports concernés par la desserte intra-archipel tel que repris dans le graphique ci-après :

- ✓ Dragage : 55% / 4,4 M€
- ✓ Quais et appontements Pax : 10% / 0,8 M€
- ✓ Nettoyage plan d'eau (sargasse, déchets...) : 6% / 0,5 M€
- ✓ Digue : 5% / 0,4 M€



Graphique 5 : Investissements réalisés par le CD971 dans les ports concernés par la desserte intra-archipel ces 5 dernières années – Source : CD971 traitement Inddigo

Aucune donnée n'a pu être récupérée auprès du GPMG sur le programme d'investissement des ports si ce n'est le projet de sécurisation du quai 9 bis à Jarry pour un montant de 1,4 M€.

✓ Les investissements projetés

Le Département a annoncé un programme de travaux de modernisation qui concerneront 9 ports départementaux pour un montant total de 11,4 millions d'euros.

Sur cette programmation, 5 projets bénéficieront du cofinancement des fonds européens FEAMP dont le conseil régional est l'autorité de gestion. Ces projets figurent, à ce titre, dans le plan régional. Le solde du financement sera assuré par le Conseil départemental qui a souhaité les inscrire dans le cadre des travaux éligibles au plan France Relance initié par l'Etat. Ces 5 projets sont :

- ✓ l'aménagement du port de Sainte-Rose pour 1,8 million d'euros, dont les travaux préparatoires de dragage ont déjà commencé ;
- ✓ **l'aménagement du port de La Désirade pour 1,4 million d'euros ;**
- ✓ l'aménagement et l'équipement du port de Port-Louis pour 1,1 million d'euros ;
- ✓ **la modernisation du marché aux poissons de Grand-Bourg de Marie-Galante pour 1,2 million d'euros ;**
- ✓ l'aménagement d'une zone technique sur le port de Gosier pour 900.000 euros.

A ces travaux s'ajoutent quatre autres projets pour lesquels le Département a également sollicité les crédits de France Relance :

- ✓ l'aménagement du port de Vieux-Bourg à Morne-à-l'Eau pour 1,2 million d'euros ;
- ✓ l'aménagement et la sécurisation du port de Baillif pour 800.000 euros ;
- ✓ l'extension de la digue de Capesterre de Marie-Galante pour 800.000 euros ;
- ✓ l'aménagement du port de Terre-de-Bas pour 700.000 euros.

La totalité de ce programme de travaux prévus sur la période 2021-2022 sera conduit par le Conseil départemental dont l'ambition est de continuer à améliorer les infrastructures mises à disposition des marins-pêcheurs de la Guadeloupe.

2.4.2 L'INTEROPERABILITE DES RESEAUX DE TRANSPORT

Le transport maritime fait partie d'une chaîne de transport, il est donc important que chacun de ses maillons soit connecté aux autres services et modes de transport.

C'est en général bien le cas pour le fret et les passagers en ce qui concerne les dessertes routières par camions et véhicules particuliers.

En revanche la desserte des ports par transport public de passagers est problématique en Guadeloupe avec des situations très différentes :

- ✓ L'interconnexion est relativement bonne pour les ports de La Désirade, de Saint-François et de Bergevin, du fait des services de transport en commun du réseau Karulis organisé par le Syndicat mixte des transports (SMT) ainsi que du fait de la proximité des gares routières et maritimes. La situation devrait s'améliorer encore dans le futur avec le projet de TCSP (transport en commun en site propre) connecté à celui de la Région Guadeloupe.
- ✓ Pour Marie-Galante, la desserte des ports est laissée à l'initiative des transporteurs dans la mesure où il n'existe pas encore de conventionnement entre ces opérateurs et la communauté de communes (CCMG), autorité organisatrice de la mobilité. Les correspondances des bus locaux avec les horaires des navires ne sont pas réellement assurées. Toutefois la situation devrait s'améliorer sous peu, une étude d'organisation des services étant en cours.
- ✓ La situation du port de Trois-Rivières est problématique du fait du relief, du profil de la voirie et de l'urbanisation qui rendent quasiment impossible l'accès des bus et cars des lignes régulières. Des solutions de navettes par minibus ont été évoquées et des aménagements urbains sont en cours d'études. Néanmoins toute solution reste difficile à mettre en œuvre du fait du contexte physique.

- ✓ Du fait de leur relief et de leur taille, les deux îles-communes de l'archipel des Saintes ne disposent pas d'une voirie permettant une desserte par transport public.

GARES MARITIMES



Grand-Bourg de Marie-Galante



Bergevin à Pointe-à-Pitre



Saint-François

L'aéroport Pôle Caraïbes constituant la principale porte d'entrée des voyageurs sur le territoire, la qualité de la relation avec les ports desservant les îles du sud est importante pour leurs activités socio-économiques, notamment pour le secteur du tourisme.

- ✓ Avec Marie-Galante, les connexions sont réalisées avec le réseau de transport urbain Karulis qui dessert la plateforme aéroportuaire. Le projet de futur TCSP devrait encore renforcer cette interconnexion. Toutefois, les correspondances avec les services maritimes ne sont possibles qu'avec les vols arrivant le matin à Pôle Caraïbes. Des accords commerciaux ont été établis entre compagnie aérienne et maritime.
- ✓ Avec Les Saintes, des accords commerciaux aérien/maritimes permettent la vente de billets uniques intégrant une navette entre Pointe-à-Pitre et le port de Trois-Rivières. Ici également les correspondances ne sont possibles que pour les vols du matin.
- ✓ Pour Basse-Terre, la gare routière n'est pas en toute proximité des quais d'embarquement dont la zone de départ/arrivée est toutefois desservi par le réseau de transport urbain.
- ✓ Pour La Désirade, le trajet terrestre est très long par le réseau Karulis ce qui ne permet pas d'assurer de correspondance facile.

▪ Dessertes des gares maritimes par Transports urbain & interurbain		
▪ Marie-Galante	▪ pas de bus le soir - Réseau en cours d'organisation/CCMG	▪ insuffisant
▪ Les Saintes	▪ cas particulier / configuration de l'île	▪ NC
▪ La Désirade	▪ desservie, 1 ligne de bus (SMT)	▪ bon
▪ PàP/Bergevin	▪ réseaux urbain (SMT) et interurbain – projet TCSP	▪ évol >0
▪ Trois-Rivières	▪ accès du port par bus ou car actuellement impossible	▪ insatisfaisant
▪ Basse-Terre	▪ desservi / réseaux urbain (GSC) et interurbain	▪ moyen
▪ Saint-François	▪ desservi / réseaux urbain (SMT) et interurbain	▪ bon
▪ Connexions avec l'aéroport international Pôle Caraïbes		
▪ Vers Marie-Galante	▪ ligne réseau TC urbain & correspondance / premiers vols	▪ insuffisant
▪ Vers Les Saintes	▪ Transfert vers 3R organisé pour les premiers vols	▪ insuffisant
▪ Vers La Désirade	▪ trajet très long vers St-François pas de correspondance	▪ insatisfaisant
▪ Pas de correspondance pour les vols de milieu d'après-midi et du soir => projet de liaisons aériennes / SIEG Région		

Tableau 12 : Situation de la connexion des ports aux autres réseaux de transport - Trafic voyageurs

2.4.3 LA POLITIQUE TARIFAIRE

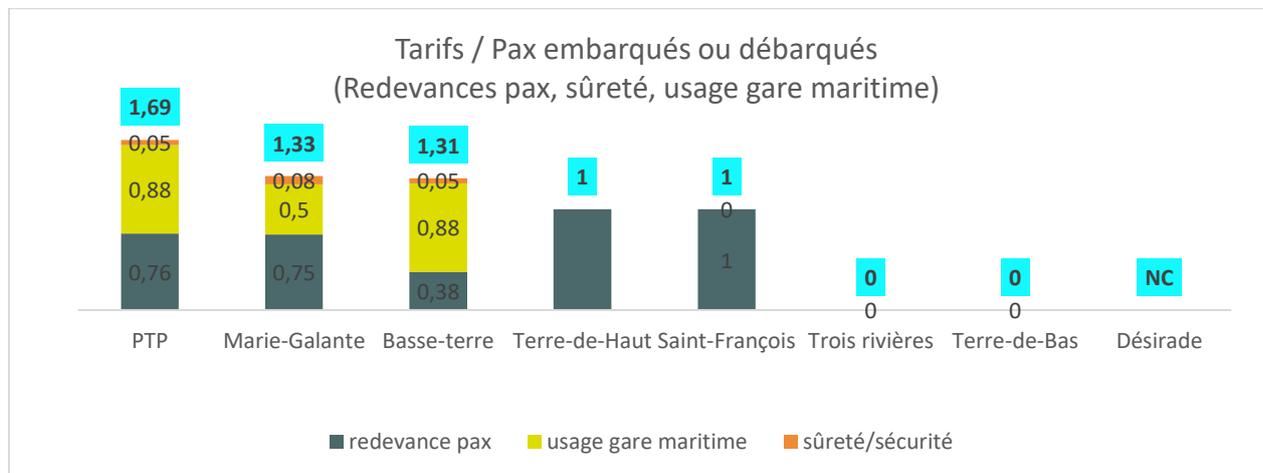
2.4.3.1 Les tarifs portuaires

Les redevances portuaires (taxes sur les passagers et les navires) sont très variables selon les autorités portuaires qui régissent les ports.

✓ Les redevances associées aux passagers

Les redevances portuaires appliquées au passager se répartissent en 3 catégories :

- ✓ La redevance passagers
- ✓ La redevance d'usage des installations portuaires (généralement lié à la présence d'une gare maritime)
- ✓ La redevance sûreté/sécurité portuaire



Graphique 6 : Niveau des redevances portuaires par passager et par port – Source : Autorités et gestionnaires portuaires

La politique tarifaire associée aux passagers est donc très hétérogène selon le port d'embarquement/débarquement :

- ✓ Les gares maritimes de Bergevin et Basse-Terre, gérées par le GPMG, ont une politique tarifaire stable incluant les 3 catégories de redevances énumérées ci-avant.
- ✓ Le port de Grand-Bourg de Marie-Galante, propriété du CD971 mais géré par la Communauté de Communes depuis 2017 a instauré une nouvelle politique tarifaire depuis 01/10/2020. Celle-ci a été décidée sans concertation avec les opérateurs.
- ✓ Le port de Terre-de-Haut (Bourg) en régie depuis 2012 par la commune a instauré une redevance progressive en 2 temps (avril 2015 : 1€ par A/R/pax, puis janvier 2020 : 2€ par A/R) sans qu'il n'y ait eu de commission portuaire associée à cette décision.
- ✓ Pour le port de Trois-Rivières géré par le CD971, la réflexion d'instauration d'une taxe serait en cours.
- ✓ A Saint François, géré par la commune, une taxe de 1€ est appliquée.
- ✓ L'information n'a pas été transmise pour la Désirade.

Les redevances associées aux navires à passagers :

- ✓ Seule Marie-Galante applique une redevance sur les navires de l'ordre de 42€ à 45€ par touchée.

Les redevances associées à la marchandise :

- ✓ Les ports gérés par le GPMG n'appliquent aucune taxe ni sur les navires, ni sur les marchandises pour les trafics intra-archipel.
- ✓ La commune de Terre-de-Haut réfléchit à l'instauration d'une taxe sur les marchandises en fonction de la nature de la marchandise, son conditionnement etc.

2.4.3.2 Les tarifs des compagnies de transport

✓ Les tarifs des compagnies de transport de passagers

Les tarifs des compagnies sont très proches pour les destinations identiques, et il existe quelques promotions régulières à l'attention des touristes notamment, via des distributions de tracts dans les commerces, les magazines, les lieux touristiques et à l'aéroport.

Tarif aller-retour 2019, Adulte, en euros	Plein tarif
PAP <> Marie-Galante (Gd B)	
Express	35,00€
Val Ferry	36,80€
Basse-Terre <> Saintes (TDH)	
CTM	29,00€
Val Ferry	28,00€
Trois-Rivières <>TDH	
CTM	23,00€
Beatrix	17,00€
Val Ferry	17,80€
St François <> Désirade	
Comadile	30,00€
St François <> Marie-Galante, Les Saintes	
Comatrite	39,00€
PAP <> Saintes	
Express	35,00€
Val Ferry	35,00€
TDH <> TDB	
CTM	12,00€
Beatrix	
VMB	
Val Ferry	10,00€

Il existe également des tarifs en aller simple, et des tarifs réduits enfants et seniors, avec selon les compagnies des offres promotionnelles à certaines périodes.



Tarif réduit de la compagnie Express des îles

✓ Les tarifs des compagnies de transport de fret

Les tarifs de transport de Fret appliquée par la société Caribdésir et CST sont communs à l'ensemble des îles :

- ✓ Palette : 18 à 33€
- ✓ Conteneurs : 360 € A/R
- ✓ Contrat bennes SYVADE : 5 bennes sont forfaitaires => 700 €/ benne, si rotation supplémentaire : 900€ / benne
- ✓ Tarifs autres acteurs : entre 1100 et 1200 € / la benne

La CST a voulu augmenter son tarif de transport à la palette à 40€ mais la Région lui a demandé de ne pas augmenter ses prix en attente de la mise ne place d'un système d'aide au Fret de la Région (cf § 2.3.2.3).

2.4.3.3 Les tarifs des pré-post acheminements routiers pour le fret

Les pré-post acheminements routiers représentent des coûts non négligeables. Selon les opérateurs, ils s'élèvent dans l'archipel des Saintes à 20€ / palette.

Les infrastructures portuaires sont globalement dans un état bon/moyen pour l'activité de transport de passagers tandis qu'elles sont dans un état nettement plus dégradé pour l'activité de transport de fret, hormis le port de Folle-Anse de Marie-Galante.

Historiquement, le CD971 ne faisait payer aucune redevance portuaire ni pour les passagers ni pour le fret. Le processus de délégation de gestion portuaire vers les Collectivités (Marie-Galante, Terre-de-Haut, Saint-François) s'est traduit pas l'instauration de redevances portuaires pour faire face aux besoins d'investissements parfois conséquents, sans que les parties prenantes (opérateurs) ne soient associées. Cette évolution s'est traduite systématiquement par une augmentation des tarifs des opérateurs.

Des réflexions sont en cours pour instaurer une redevance sur les marchandises à Terre-de-Haut, ce qui attise les craintes des commerçants locaux qui se verraient contraints d'augmenter le prix de leurs produits et ainsi menacés d'une évasion commerciale plus forte.

2.5 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES LIAISONS EXISTANTES

2.5.1 METHODOLOGIE D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'impact environnemental mesuré concerne les émissions des navires dans l'air qui dépendent :

- ✓ de la nature des carburants utilisés,
- ✓ de la nature, de la puissance et de l'âge des moteurs des navires,
- ✓ de la vitesse de croisière.

C'est à partir des informations recueillies sur les caractéristiques des moteurs des vedettes et des barges en service sur la desserte de l'archipel que sont effectués les calculs de consommation.

Aussi, L'évaluation environnementale repose sur une fourchette d'évaluation des émissions.

Les données de référence utilisées sont celles de la précédente étude de 2009 relative à la desserte maritime de l'archipel guadeloupéen. Ces données de référence figurent dans le tableau ci-après et sont issues des projets européens ECOPORTS et REALISE.

Polluants	Quantité en g/kWh		Evaluation qualitative	Coût des émissions dans l'air (€ / tonne)
	Mini	Maxi		
CO2 - Oxyde de Carbone	300	645		2,4
NOx - Oxyde d'Azote	8	15	Moyenne	4,02
CO - Monoxyde de Carbone	0,8	1,6	Moyenne	3,09
COV - Composés Organiques Volatiles	0,1		Estimation basse	1,12
SO2 - Oxyde de Soufre	5,5		Moyenne	11,24
Particules	0,3	0,5	Estimation basse	302,7

Tableau 13: Evaluation et valorisation des rejets dans l'atmosphère des navires- Source : Projets européens ECOPOTS et REALISE

L'évaluation repose sur une approche en 3 étapes :

- ✓ Dans un premier temps, l'énergie consommée par les navires est estimée par le rapport suivant : puissance des moteurs X nombre d'heures de service,
- ✓ Cette énergie est ensuite convertie en quantités de rejets dans l'atmosphère des divers produits toxiques en appliquant des coefficients d'émissions repris dans le tableau précédent,
- ✓ Enfin, les coûts pour la collectivité de ces rejets sont valorisés en euros.

2.5.2 ÉVALUATION DES EMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES

L'évaluation quantitative des émissions de polluants a été établie à partir du nombre de rotations annuelles pour chacune des liaisons par navire.

2.5.2.1 Le transport de passagers

✓ Les hypothèses

La puissance des navires actuellement en service est reprise dans le tableau ci-après. Les données des vedettes Beatrix et Bleu Azur II ont été estimée faute d'information disponible.

en rouge: estimé	Express des îles / Jeans			Val Ferry			CTM			beatr ix	VMB	Comadile		Coma trile	
	Gold Express	Perte express	Liberty express	Marcus Garvey	Atlantic Jet	Sunnyday	Antoinette	Miss des îles	Miss Karibes	Beatrix	Bleu Azur II	Archipel I	Saint Germain	Capo Rosso	Iguana beach
Navires															
puissance moteur navires (KW)	7 916	4 930	4 930	1 831	4 000	4 000	1 558	1 576	1 560	1 568	1 000	993	1 766	735	808

Tableau 14: Puissance moteur des vedettes passagers (en KW) – Source : Compagnies maritimes

Les nombres de rotations par compagnie et par liaison retenu pour l'évaluation environnementale sont les suivants :

Nombre d'allers-retours par liaison, par semaine et par compagnie	Basse saison	Moyenne saison	Haute saison	Durée traversée (h)
Nb semaines par saison	26	9	17	
PAP <> Marie-Galante (Gd B)	23	42	35	1,10
Express	15	21	21	1,10
Val Ferry	8	21	14	1,10
Basse-Terre <> Saintes (TDH)	5	5	5	0,90
CTM	2	2	2	0,90
Val Ferry	3	3	3	0,90
Trois-Rivières <>TDH	39	57	62	0,33
CTM	21	28	33	0,33
Beatrix	18	18	18	0,33
Val Ferry	0	11	11	0,33
St François <> Désirade	12	13	13	0,75
Comadile	12	13	13	0,75
St François <> Marie-Galante, Les Saintes	6	6	6	1,20
Comatrile	6	6	6	1,20
PAP <> Saintes	6	6	6	1,10
Express	2	2	2	1,10
Val Ferry	4	4	4	1,10
TDH <> TDB	22	24	27	0,10
CTM	14	16	19	0,10
Beatrix	3	3	3	0,10
VMB	5	5	5	0,10
TOTAL	113	153	154	

Tableau 15 : Nombre de rotations hebdomadaires par compagnie et par liaison

Les hypothèses d'affectation des différents navires par liaison ont été prises comme suit :

Répartition des rotations hebdomadaires par navire (en %)	Express / Jeans			Val Ferry			CTM			BEATRIX	VMB	Comadile		Comatrilie	
	Gold Express	Perte express	Liberty express	Marcus Garvey	Atlantic Jet	Sunnyday	Antoinette	Miss des îles	Miss Karibes	Beatrix	Bleu Azur II	Archipel I	Saint Germain	Capo Rosso	Iguana beach
PAP ↔ Marie-Galante (Gd B)															
Express	50%	50%													
Val Ferry					100%										
Basse-Terre ↔ Saintes (TDH)															
CTM							33%	33%	33%						
Val Ferry				100%											
Trois-Rivières ↔ TDH															
CTM							33%	33%	33%						
Beatrix										100%					
Val Ferry				100%											
St François ↔ Désirade															
Comadile												50%	50%		
St François ↔ Marie-Galante, Les Saintes															
Comatrilie															100%
PAP ↔ Saintes															
Express			100%												
Val Ferry					75%	25%									
TDH ↔ TDB															
CTM							33%	33%	33%						
Beatrix										100%					
VMB											100%				
TOTAL															

Tableau 16 : Hypothèses d'affectation des navires par liaison maritime

✓ Les résultats

Sur la base des hypothèses considérées, le nombre de rotations et d'heures de navigation annuelles par liaison et par compagnie est traduit dans le tableau suivant avec un global de 8 304 heures de navigation.

	Nb Aller/retour /an				Nb heures navigation / an				
	Basse saison	Moy saison	Haute saison	Total / an	Basse saison	Moy saison	Haute saison	Total / an	% annuel
PAP <> Marie-Galante (Gd B)	598	378	595	1 571	1 316	832	1 309	3 456	42%
Express	390	189	357	936	858	416	785	2 059	
Val Ferry	208	189	238	635	458	416	524	1 397	
Basse-Terre <> Saintes (TDH)	130	45	85	260	234	81	153	468	6%
CTM	52	18	34	104	94	32	61	187	
Val Ferry	78	27	51	156	140	49	92	281	
Trois-Rivières <>TDH	1 014	513	1 054	2 581	676	342	703	1 721	21%
CTM	546	252	561	1 359	364	168	374	906	
Beatrix	468	162	306	936	312	108	204	624	
Val Ferry	0	99	187	286	0	66	125	191	
St François <> Désirade	312	117	221	650	468	176	332	975	12%
Comadile	312	117	221	650	468	176	332	975	
St François <> Marie-Galante, Les Saintes	156	54	102	312	374	130	245	749	9%
Comatrile	156	54	102	312	374	130	245	749	
PAP <> Saintes	156	54	102	312	343	119	224	686	8%
Express	52	18	34	104	114	40	75	229	
Val Ferry	104	36	68	208	229	79	150	458	
TDH <> TDB	572	216	459	1 247	114	43	92	249	3%
CTM	364	144	323	831	73	29	65	166	
Beatrix	78	27	51	156	16	5	10	31	
VMB	130	45	85	260	26	9	17	52	
TOTAL	2 938	1 377	2 618	6 933	3 526	1 722	3 057	8 304	100%
Sous-total EXPRESS DES ILES / JEANS				1 040				2 288	28%
Sous-total VAL FERRY				1 285				2 326	28%
Sous-total CTM				2 294				1 259	15%
Sous-total COMADILE				650				975	12%
Sous-total COMATRILE				312				749	9%
Sous-total BEATRIX				1 092				655	8%
Sous-total VMB				260				52	1%

Tableau 17 : Nombre d'A/R et d'heures de navigation pour la desserte passagers intra-archipel

REJETS DANS L'ATMOSPHERE	Nb Pax (2019)	Energie consommée / an (kWh)	CO2 - Oxyde de Carbone (Kg)		NOx - Oxyde d'Azote (Kg)		CO - Monoxyde de Carbone (Kg)		COV - Composés Organiques Volatiles (Kg)		SO2 - Oxyde de Soufre (Kg)		Particules (Kg)		Total Polluants		Total polluants / pax	
			Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Mini (Kg)	Maxi (Kg)	Mini (Kg)	Maxi (Kg)
			300	645	8	15	0,8	1,6	0,1	0,1	5,5	5,5	0,3	0,5				
PAP <> Marie-Galante (Gd B)	776 000	18 814 242	5 644 272	12 135 186	150 514	282 214	15 051	30 103	1 881	1 881	103 478	103 478	5 644	9 407	5 921 312	12 562 739	7,6	16,2
Basse-Terre <> Saintes (TDH)	31 000	807 050	242 115	520 548	6 456	12 106	646	1 291	81	81	4 439	4 439	242	404	253 999	538 888	8,2	17,4
Trois-Rivières <>TDH	439 000	2 745 073	823 522	1 770 572	21 961	41 176	2 196	4 392	275	275	15 098	15 098	824	1 373	863 943	1 832 954	2,0	4,2
St François <> Désirade	98 000	1 345 013	403 504	867 533	10 760	20 175	1 076	2 152	135	135	7 398	7 398	404	673	423 309	898 098	4,3	9,2
St François <> Marie-Galante, Les Saintes	48 000	605 030	181 509	390 245	4 840	9 075	484	968	61	61	3 328	3 328	182	303	190 418	403 994	4,0	8,4
PAP <> Saintes	17 000	2 958 384	887 515	1 908 158	23 667	44 376	2 367	4 733	296	296	16 271	16 271	888	1 479	931 077	1 975 387	54,8	116,2
TDH <> TDB	30 000	360 966	108 290	232 823	2 888	5 414	289	578	36	36	1 985	1 985	108	180	113 605	241 026	3,8	8,0
TOTAL	1 439 000	27 635 758	8 290 728	17 825 064	221 086	414 536	22 109	44 217	2 764	2 764	151 997	151 997	8 291	13 818	8 697 664	18 453 087	6,0	12,8

Coût des émissions dans l'air (€/tonne)			2,4	4,02	3,09	1,12	11,24	302,7										
IMPACT ENVIRONNEMENTAL EN EUROS			19 898	42 780	889	1 666	68	137	3	3	1 708	1 708	2 510	4 183	25 076	50 477	0,0174	0,0351

Tableau 18 : Impact environnemental des services maritimes de transport de passagers

Le transport maritime intra-archipel génère entre 8 700 et 18 500 tonnes d'émissions de polluants par an (6 à 13 kg par passager) dont la valorisation est estimée globalement entre 25 000 et 50 000 euros / an (0,017 à 0,03 € / passager transporté).

2.5.2.2 Le transport de marchandises

✓ Les hypothèses

De la même manière que pour le transport de passagers, l'évaluation environnementale du transport de marchandises est faite à partir de la puissance des moteurs des navires. Etant donné le renouvellement récent de la flotte avec l'arrivée en 2020 de la barge ORCA et en 2021 de la barge "La Parisienne II", l'évaluation a été faite avec la configuration de flotte suivante mais avec les données de trafics de l'année 2019.

Navires	ORCA	CARIBDESIR II	TRANSUD	GWO KA	LA PARISIENNE II	LA SAINTOISE
Société	TMDD	TMDD	TMDD	TMDD	CST	CST
Desserte	Marie-Galante	Marie-Galante	Désirade / Saintes	Désirade / Saintes	Les Saintes	Les Saintes
Puissance (KW)	984	984	588	596	588	588

Tableau 19 : Puissance moteurs des barges de transport de fret (en rouge : estimé)

Pour rappel, la fréquence et les durées de traversées sont reprises ci-dessous par liaison.

Rotations / navires	Durée traversée (h)	Fréquence		Tonnage annuel
		Hebdo	Annuelle	
PAP - Marie-Galante	2h00	7	364	28 080
PAP- Les Saintes	2h30	9	468	8 343
PAP - La Désirade	3h15	2	104	9 180
Total		18	936	45 603

Tableau 20 : Nombre de rotations par liaison

✓ Les résultats

Rotations / navires	Consommation énergie / an (Kwh)	CO2 - Oxyde de Carbone (tonnes)		NOx - Oxyde d'Azote (tonnes)		CO - Monoxyde de Carbone (tonnes)		COV - Composés Organiques Volatiles		SO2 - Oxyde de Soufre (tonnes)		Particules (tonnes)		Métaux (tonnes)		Total polluants		Total polluants / tonnes transportée	
		Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Min (g/kwh)	Max (g/kwh)	Min (tonnes)	Max (tonnes)	Min (kg)	Max (kg)
		300	645	8	15	0,8	1,6	0,1	0,1	5,5	5,5	0,3	0,5	0,025	0,025				
PAP - Marie-Galante	1 432 704	429,8	924,1	11,5	21,5	1,1	2,3	0,1	0,1	7,9	7,9	0,4	0,7	0,0	0,0	451	957	16,1	34,1
PAP- Les Saintes	1 378 184	413,5	888,9	11,0	20,7	1,1	2,2	0,1	0,1	7,6	7,6	0,4	0,7	0,0	0,0	434	920	52,0	110,3
PAP - La Désirade	400 192	120,1	258,1	3,2	6,0	0,3	0,6	0,0	0,0	2,2	2,2	0,1	0,2	0,0	0,0	126	267	13,7	29,1
Total	3 211 080	963	2 071	26	48	3	5	0	0	18	18	1	2	0	0	1 011	2 144	22,2	47,0

Coût des émissions dans l'air (€/tonne)		2,4		4,02		3,09		1,12		11,24		302,7							
Impact environnemental en euros		2 312	4 971	103	194	8	16	0	0	199	199	292	486	0	0	2 914	5 865	0,06389	0,12861

Sur la base des hypothèses, le transport de marchandises intra-archipel génère entre 1000 et 2150 tonnes de polluants atmosphériques par an soit entre 22 et 47 tonnes de polluants par tonnes de marchandises transportées.

La valorisation de ces émissions s'élève globalement entre 2900 et 5900 euros soit 0,06 €/t et 0,12€/t.

3 LES PREVISIONS DE TRAFICS

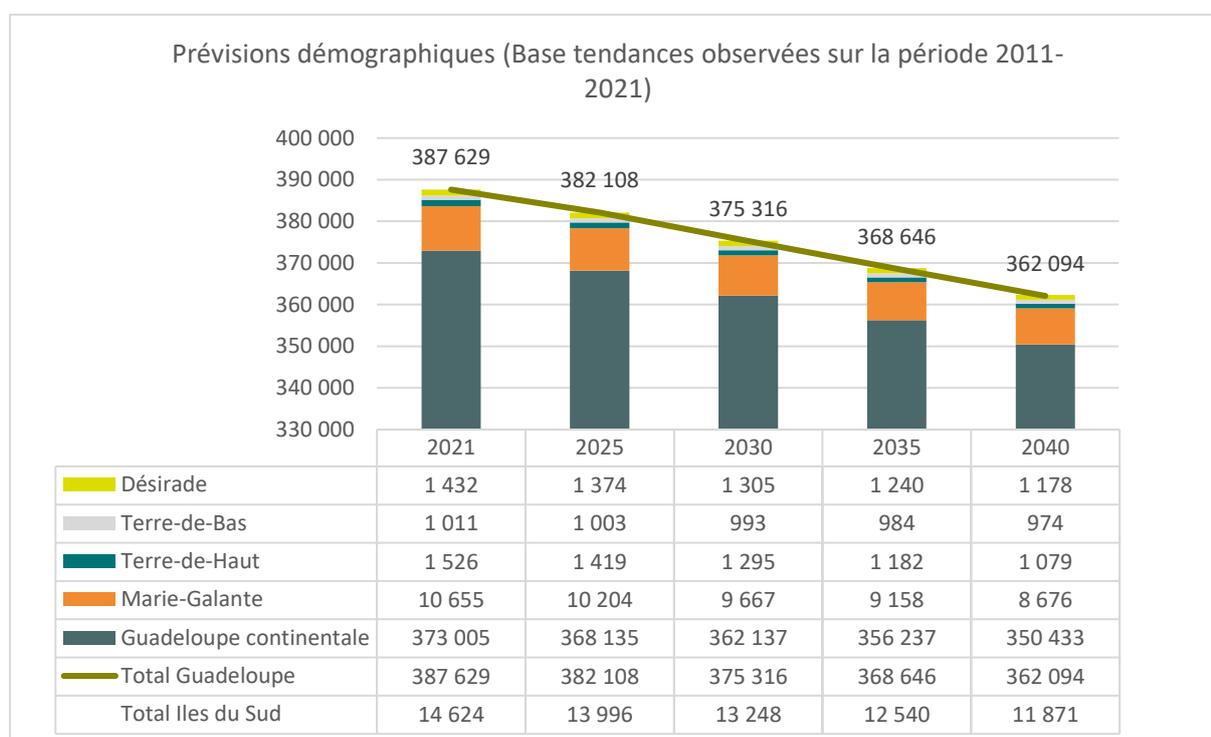
3.1 DETERMINANTS DES PREVISIONS DE TRAFICS

Les prévisions de trafics sont en partie corrélées à l'évolution démographique des îles du Sud ainsi qu'au développement de leur attractivité touristique.

3.1.1 LES PERSPECTIVES DEMOGRAPHIQUES

Des prévisions démographiques ont été établies sur la base des tendances observées sur la période 2011-2021 en distinguant celles de chacune des îles du Sud de la Guadeloupe dite Continentale.

Sur la base de ces tendances, la population municipale (selon les termes de l'Insee) totale en Guadeloupe serait de près de 375 000 habitants en 2030 et de 362 000 habitants en 2040 dont 13 250 habitants dans les îles du Sud en 2030 et 11 900 habitants en 2040.



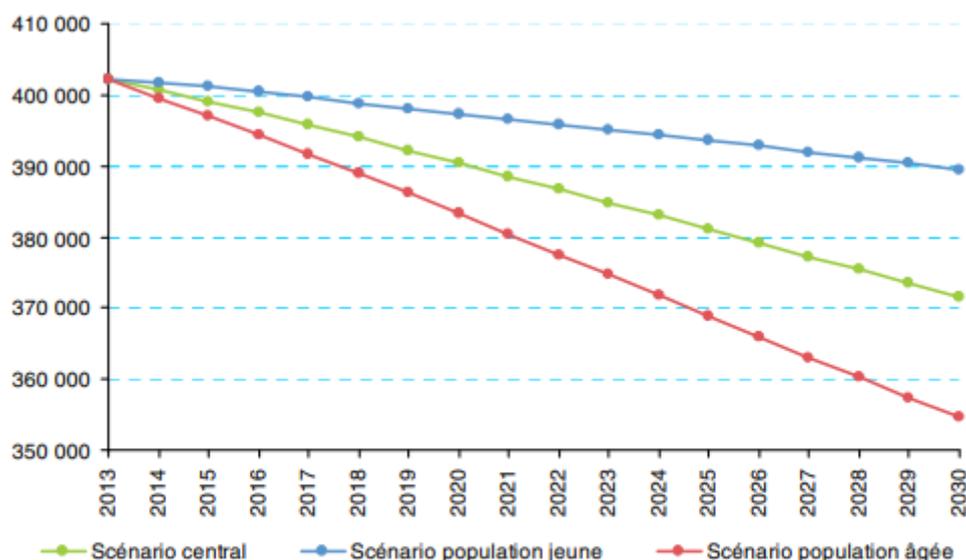
Graphique 7 : Prévisions démographiques - Base tendances passées 2011-2021

La population des îles du Sud baisserait donc globalement de -9,4% d'ici 2030 et -18,8% d'ici 2040.

Prévisions démographiques	2021	2030	2040	Evol. 2030/2021	Evol. 2040/2021
Total Guadeloupe	387 629	375 316	362 094	-3,2%	-6,6%
Guadeloupe continentale	373 005	362 137	350 433	-2,9%	-6,1%
Iles du Sud	14 624	13 248	11 871	-9,4%	-18,8%

Tableau 21 : Prévisions démographiques – Base tendances passées 2011-2021

Ces prévisions basées sur les tendances passées sont légèrement plus optimistes que celles du scénario central de l'Insee qui prévoit une population totale de 371 000 habitants en 2030.



Source : Insee, Omphale 2017.

Figure 3 : Scénario de projection démographique à l'horizon 2030 – Source : Insee

Les trois composantes de la variation du nombre d'habitants sont la fécondité, l'espérance de vie et les migrations. Si l'on modifie les hypothèses d'évolution du nombre de naissances, de décès et de migrations, cela produit des scénarios alternatifs qui permettent de nuancer les projections de la population. Ainsi, si l'on applique le scénario dit « population jeune » et celui dit « population âgée », la population guadeloupéenne serait comprise entre 389 000 et 355 000 habitants. Quel que soit le scénario, la décroissance démographique perdurerait jusqu'en 2030.

3.1.2 LES PROJETS EN COURS POUVANT IMPACTER LA DESSERTE INTRA-ARCHIPEL

Outre le contexte socio-démographique général, les projets élaborés par les acteurs socio-économiques peuvent impacter les tendances d'évolution des comportements de déplacement, notamment pour les motifs touristiques ou personnels.

Il s'agit de projets renforçant l'attractivité touristique du territoire ou de projet améliorant les conditions de déplacements des biens et des personnes.

Les projets indiqués ci-après ont été élaborés avant que ne survienne la crise sanitaire liée à la Covid19. Il est donc probable que la mise en service de certains d'entre eux soient retardés, voire leur contenu modifié de manière plus ou moins conséquente.

✓ Les projets touristiques

- ✓ Projet Karukéra Bay est situé dans le cœur historique portuaire de Pointe-à-Pitre. Il vise à un développement économique du port avec pour clientèle cible, les croisiéristes, les touristes non-résidents et plus généralement la population locale.
- ✓ Le recensement des projets d'hébergements touristiques pour l'ensemble de l'archipel de Guadeloupe permet d'estimer raisonnablement un gain de capacité de 400 à 500 lits hôteliers supplémentaires à moyen terme. Outre la Guadeloupe continentale, les îles du Sud sont

concernées de manière modérée avec quelques unités seulement. Ces îles sont plutôt intéressées par le projet de structuration de l'essor de leur parc de meublés touristiques avec une politique d'appui visant à développer une offre de qualité.

- ✓ Pour Marie-Galante et Les Saintes, les projets visent à conforter l'existant. La Désirade se positionne sur des projets adaptés à son territoire de valorisation du patrimoine et d'animation touristique ou de loisirs.

✓ Les projets dans le secteur des transports

- ✓ Le projet d'extension du terminal de l'aéroport Guadeloupe – Pôle Caraïbes vise à améliorer l'accueil des passagers et à répondre aux besoins de nouvelles compagnies notamment en provenance d'Amérique du Nord et d'Europe.
- ✓ Le projet de transport en commun en site propre vise à faciliter l'accessibilité des différents territoires de la Guadeloupe continentale et améliorer les dessertes des principaux pôles de transport dont les gares maritimes. Porté par le SMT et la Région, conçu pour la population résidente de Guadeloupe, ce projet intéresse également les touristes en séjour dans l'archipel.
- ✓ Dans le cadre de l'élaboration du projet de Plan de Mobilité du SMT, la Communauté d'Agglomération de la Riviera du Levant (CARL) envisage une offre de transport en commun spécifiquement destinée aux touristes, résidents ou non-résidents.
- ✓ Enfin, la Région envisage une relance des liaisons aériennes avec îles du Sud, complémentaires des dessertes maritimes. Cette nouvelle offre aux capacités limitées vise à renforcer l'attractivité économique des îles du Sud, confortant également la demande pour le transport maritime vers ces destinations.

3.2 LES PREVISIONS DE TRAFIC PASSAGERS

Pour établir des prévisions de trafic, il convient de tenir compte des évolutions potentielles des comportements de déplacement des différentes catégories de passagers des lignes maritimes au sein de l'archipel de Guadeloupe.

3.2.1 TYPOLOGIE DES FLUX ACTUELS (2019)

A partir des données des services la Région concernant les billets aidés, on peut en déduire que près des 2/3 des voyageurs sont des résidents des îles du Sud. Seuls les bénéficiaires de ces billets pour des motifs économiques ne sont pas résidents des îles, ils représentent moins de 5% des billets aidés.

Mais qu'en est-il des autres types de passagers, touristes extérieurs au territoire (tourisme récepteur) et touristes-visiteurs résidents habituels de Guadeloupe ?

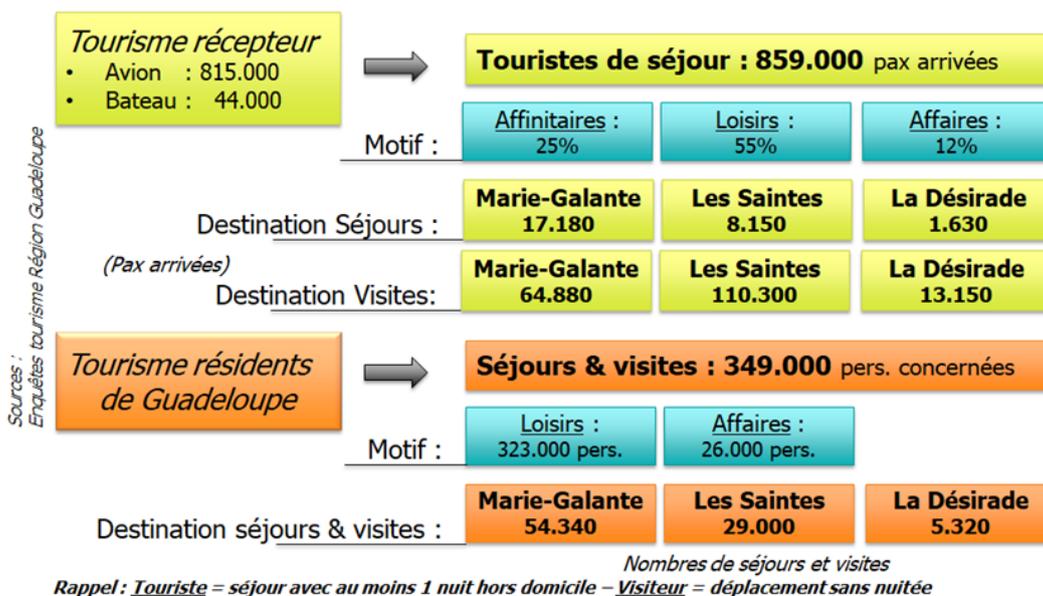
Pour reconstituer ces déplacements on dispose des résultats des enquêtes régulières effectuées par l'Observatoire régional du Tourisme (ORT). Surtout les dernières enquêtes datant de fin 2019 et début 2020 (avant effet Covid) ont permis de disposer de données beaucoup plus complètes et détaillées que les précédentes.

✓ Typologie des flux touristiques en Guadeloupe

- ✓ **Concernant le tourisme récepteur**, on estime le nombre de personnes ne résidant pas en Guadeloupe et arrivant sur le territoire à près de 860 000 voyageurs en 2019, l'essentiel de ce flux utilisant le mode aérien. Les données concernant les arrivées par mode maritime ont également été prises en compte et c'est une nouveauté. Ces passagers viennent en grande partie de Martinique.

Une partie de ces touristes, quel qu'en soit le motif, va résider pendant leur séjour dans une des îles du Sud et de ce fait utiliser les liaisons maritimes, une personne générant en moyenne 2 voyages (1 aller et 1 retour).

Si la plus grande partie des touristes est hébergée en Guadeloupe continentale, ces derniers se plaisent à visiter les autres îles de l'archipel pour des excursions d'une journée (sans hébergement) en générant également du trafic maritime vers les îles du Sud. On compte en moyenne 1 visite par séjournant, soit deux voyages maritimes.



Graphique 8 : Décomposition des flux touristiques en Guadeloupe (2019)

- ✓ **Le tourisme « intérieur » des résidents habituels de Guadeloupe**, constitue une des priorités des autorités en charge du tourisme régional. Les enquêtes récentes s'intéressent donc à cette catégorie de touristes et visiteurs qui n'était pas suivie auparavant.

Ce type de tourisme concerne près de 350 000 personnes annuellement qui se rendent dans les îles du Sud pour un court séjour avec hébergement ou pour des visites à la journée.

Etant présents toute l'année sur le territoire ces touristes résidents ont la possibilité de se rendre plusieurs fois par an dans une de ces destinations. Ils enregistrent donc un plus grand nombre de passages maritimes par personne que les autres types de touristes. La ligne « destination séjours & visites » du graphique ci-dessus, tient compte d'une occurrence plus importante de déplacement par bateau, indication fournie par les enquêtes de ORT.

✓ Reconstitution des flux maritimes intra-archipel par motif

A partir de la structure relative des destinations des touristes (extérieurs et intérieurs) issue des enquêtes on reconstitue les motifs de déplacements maritimes avec les îles du Sud ainsi que les types de publics concernés.

Il convient de noter qu'il s'agit là d'ordres de grandeur et non pas de données statistiques précises.

2019	Marie-Galante	Les Saintes	La Désirade
TOTAL Passagers	823 600	516 800	97 900
Résidents îles du Sud	541 200	158 000	65 900
Résidents Guadeloupe-Loisirs	109 100	69 500	8 300
Résidents Guadeloupe-Affaires	8 600	5 500	700
Touristes en séjour îles du Sud	34 500	19 500	2 500
Visites touristes séjour Guadeloupe	130 200	264 300	20 500

Tableau 22 : Reconstitution des flux maritimes intra-archipel de Guadeloupe par motif

Cette reconstitution des flux maritimes de passagers entre les îles de Guadeloupe caractérise les tendances et spécificités de chacune des liaisons :

- ✓ L'importance des trafics des résidents des îles du sud comme cela avait déjà été souligné, notamment pour Marie-Galante et La Désirade,
- ✓ Le poids significatif du tourisme des non-résidents (tourisme réceptif) très sensible notamment pour Les Saintes, surtout en ce qui concerne les visites et excursions à la journée,
- ✓ L'intérêt du tourisme des résidents de Guadeloupe (tourisme intérieur) qui représente un volume significatif au sein des flux de passagers.

3.2.2 HYPOTHESES ET PROJECTIONS DE TRAFIC « FIL DE L'EAU »

Le tableau ci-dessous indique les hypothèses d'évolution annuelle des trafics maritimes de passagers selon les îles et les types de publics. Les hypothèses et stratégies suivantes ont été retenues :

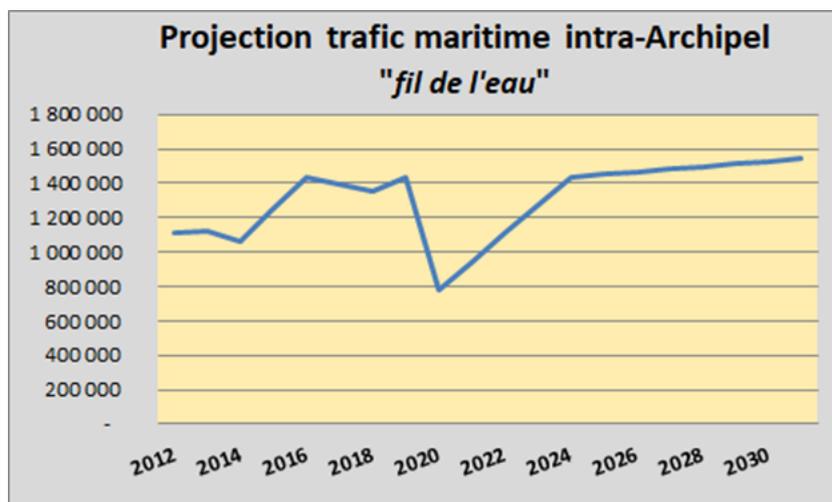
- ✓ **Résidents des îles du sud : Stabilité** malgré une tendance démographique orientée à la baisse, la population des îles pouvant être amenée à continuer à se déplacer pour rechercher en Guadeloupe continentale les services lui faisant défaut. On suppose également un maintien des aides à la mobilité pour compenser le handicap de la double insularité, ce facteur étant sensible pour la mobilité des résidents.
- ✓ **Tourisme intérieur : Progression** du fait d'une stratégie volontariste de la part des responsables locaux visant notamment à valoriser ce potentiel, notamment pour les visites et les séjours de courte durée.
- ✓ **Tourisme réceptif : Progression** liée la mise en avant de la diversité de l'archipel et des îles de Guadeloupe dont continueront à bénéficier ces territoires pour l'hébergement de moyenne à longue durée ainsi que les visites de courte durée. Si globalement le volume des touristes accueillis en Guadeloupe ne devrait pas progresser fortement du fait d'une politique plutôt axée sur une montée en gamme de l'offre, on peut toutefois envisager une progression maîtrisée de l'hébergement et des flux pour les îles du Sud, notamment Marie-Galante qui dispose d'une marge plus importante.

Les taux utilisés sont basés sur les observations des tendances des années les plus récentes.

Hypothèses d'évolution du trafic	Marie-Galante	Les Saintes	La Désirade
Résidents îles du Sud	=	=	=
Résidents Guadeloupe Loisirs	2,4%	1,8%	1,5%
Résidents Guadeloupe Affaires	1,8%	1,5%	1,0%
Touristes en séjour îles du Sud	1,8%	1,5%	1,0%
Visites touristes séjour Guadeloupe	2,4%	1,8%	1,5%

Tableau 23 : Hypothèses d'évolution des flux maritimes intra-archipel de Guadeloupe

Du fait de l'importance relative des voyages des résidents des îles du Sud, la tendance générale serait caractérisée par une évolution modérée à partir de 2024, période considérée comme celle d'un retour aux niveaux d'activité à l'échelle internationale ou régionale par l'OMT (Tourisme) et l'OACI ou l'IATA (Aviation).

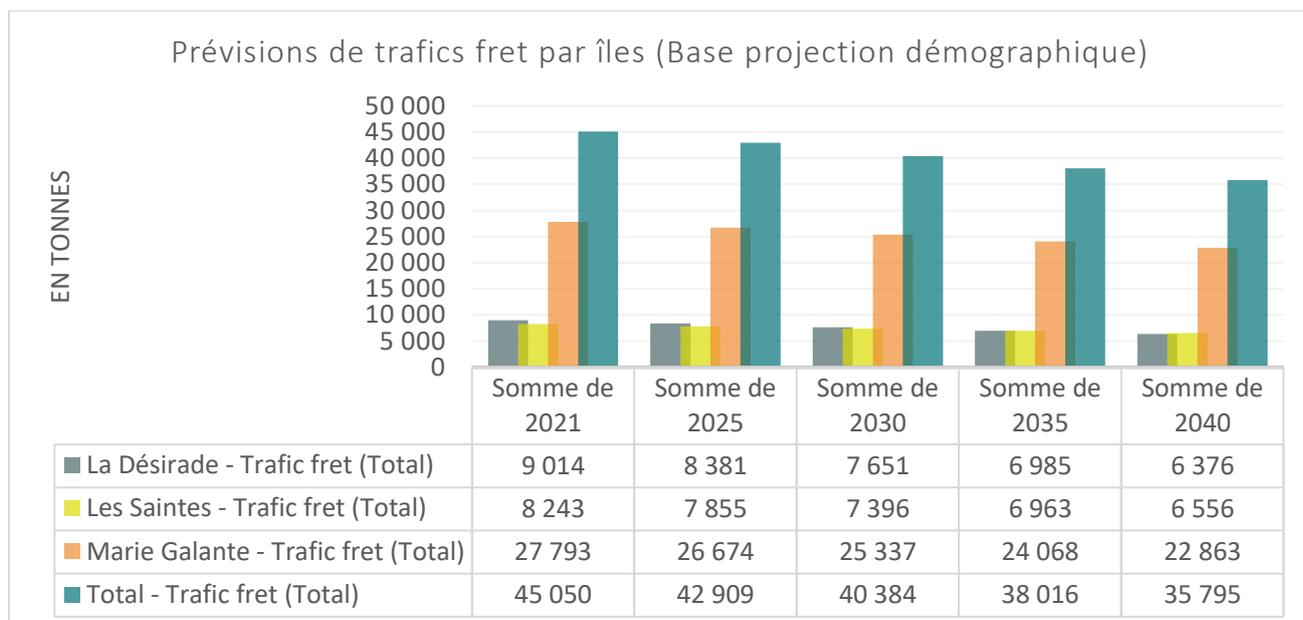


Graphique 9 : Décomposition des flux touristiques en Guadeloupe (2019)

3.3 LES PREVISIONS DE TRAFIC FRET

Les prévisions de trafic Fret ont été établies au prorata des prévisions démographiques présentées au § 3.1.1. En effet, l'activité touristique sur les îles du Sud est majoritairement liée à une clientèle excursionnistes faisant une escapade à la journée et donc finalement consommant peu sur place.

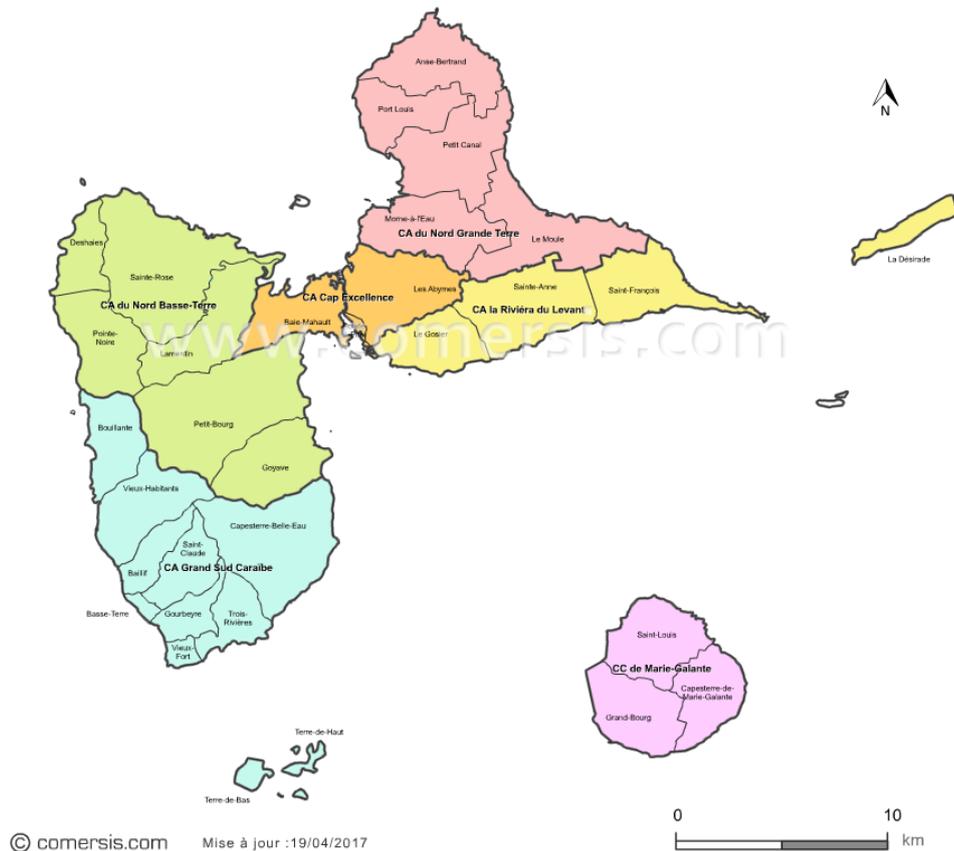
Sur cette base, il est donc prévu une baisse globale de trafic de -11% à l'horizon 2030 et -22% à l'horizon 2040.



Graphique 10 : Perspectives d'évolution du trafic Fret

4 LE CADRE ORGANISATIONNEL DE LA MOBILITE EN GUADELOUPE

4.1 L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE TERRITORIALE EN GUADELOUPE



Carte 4 : Organisation administrative territoriale de Guadeloupe

L'archipel des îles de Guadeloupe dispose à la fois des compétences d'une Région et d'un Département exercées par deux collectivités territoriales.

L'ensemble des communes de Guadeloupe est constitué en intercommunalités (EPCI) qui disposent des compétences relatives au transport et aux mobilités tel que celles définies par les récentes lois NOTRe et LOM datant respectivement de 2015 et 2019.

A ce titre, outre la Région définie comme autorité organisatrice de la mobilité - AOM et « *Chef de file* » de celle-ci, les compétences d'AOM, sont également exercées par :

- ✓ La communauté d'agglomération Grand Sud Caraïbe (ex CSABT) dont dépendent les deux îles-communes de l'archipel des Saintes,
- ✓ Le syndicat mixte des transports du Petit Cul-de-Sac marin (SMTPCSM, plus simplement SMT) composé de deux communautés d'agglomération, CAP Excellence pour l'agglomération

centrale et la communauté d'agglomération de la Riviera du Levant (CARL) dont dépend l'île de La Désirade,

- ✓ La communauté de communes de Marie-Galante, associant les 3 collectivités territoriales de l'île.
- ✓ Les deux autres AOM ne comportent pas d'îles habitées, il s'agit des communautés d'agglomération du nord Basse-Terre (CANBT) et du nord Grande Terre (CANGT).

4.2 LA DEFINITION DES COMPETENCES SUR LE TRANSPORT MARITIME

Si les périmètres de compétences concernant les transports terrestres ont facilement été définis, la situation est un peu plus complexe concernant le transport maritime.

Les principaux textes de base qui définissent les compétences sur transport maritime sont principalement issus du Code des Transports avec des dispositions spécifiques pour l'outre-mer.

Dans les dispositions relatives à l'Outre-mer, le titre 1^{er} du Code des transports précise les dispositions particulières applicables à la Guadeloupe. Les dispositions relatives au transport maritime y sont précisées à l'article suivant :

- ✓ **Article L5714-1** : Les articles **L. 5431-2** et **L. 5431-3** sont applicables aux transports maritimes réguliers publics de personnes pour la desserte de ports ou appontements du littoral. La collectivité territoriale organisatrice est celle visée à **l'article L. 5431-1** ou l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée au **titre III du livre II de la première partie**.

Cet article permet de déterminer qui est l'autorité organisatrice du transport et quelles sont les modalités applicables par celle-ci sur ce domaine.

Pour ce qui concerne l'Autorité Organisatrice du transport :

- ✓ **Article L5431-1** : La région organise les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles françaises, sauf dans les cas où une île appartient au territoire d'une commune continentale. Elle peut conclure une convention à durée déterminée avec des entreprises publiques ou privées pour assurer l'exercice de cette compétence
- ✓ **Code des transports 1^{ère} partie, livre II, titre III** : Il ressort des articles **L1231-1** et **L1231-3** que la Région est l'Autorité Organisatrice du Transport maritime, sauf dans le cas de la desserte d'une île faisant partie du territoire d'un même EPCI.
- ✓ **Article L1231-1-I** : Les communautés d'agglomération (...), les syndicats mixtes mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales (...), sont les autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial.

D'autre part des transferts et délégations de compétences sont possibles entre AOM selon les conditions définies par la loi.

On remarquera qu'il y a pu avoir des interprétations divergentes de l'article **Article L5714-1** du code des Transports dans la mesure où celui-ci précise que la Région **ou** d'autres collectivités peuvent être compétentes.

Certains ont pu l'interpréter dans le sens d'une compétence dans le domaine du transport maritime de voyageurs qui pourrait être exercée AU CHOIX par la Région OU par une autre AOM.

Il faut comprendre que cet article dresse la liste des différentes autorités compétentes, tout en définissant les conditions de cet exercice.

Donc si une commune-île fait partie d'un intercommunalité-AOM alors cette dernière est compétente pour les liaisons entre son territoire et cette île.

Ou bien pour une île elle-même AOM, les dessertes maritimes avec une des parties de la Région sont du domaine de compétence de la Région. Il en est de même pour les liaisons des îles membres d'un EPCI-AOM avec les territoires des autres AOM de la Région.

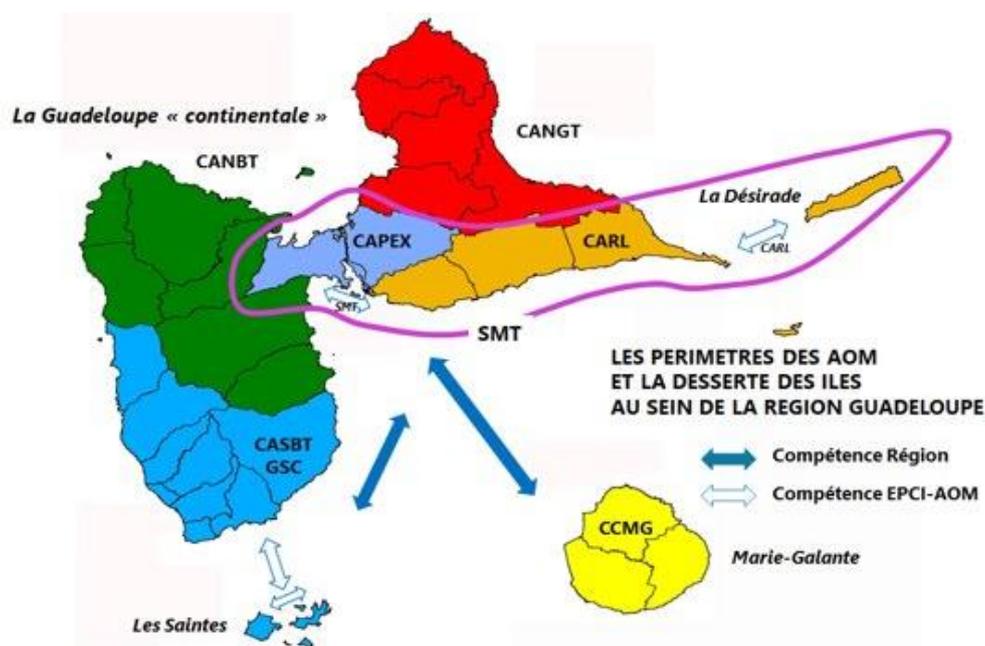
En quelque sorte, la Région est l'autorité organisatrice des transports maritimes « par défaut », y compris en territoire ultra-marin, excepté donc pour les dessertes comprises dans le territoire d'un même EPCI (L1231-1). **Il revient alors à ces EPCI de supporter les charges de ce transport, notamment les subventions sociales éventuelles.**

Appliquées à la Guadeloupe, les dispositions du Code des transports pour l'Outre-mer donnerait la situation suivante :

- ✓ **Le SMT** est autorité organisatrice pour le transport urbain « **Bus des mers** ».
- ✓ **La CARL** est responsable pour les liaisons régulières avec **La Désirade** dans la mesure où elle n'a pas transféré sa compétence maritime contrairement au transport terrestre (au SMT).
- ✓ **La CASBT / GSC** est compétente pour ses liaisons régulières avec l'**archipel des Saintes** (y compris entre ses 2 communes).
- ✓ **La Région** est l'AOM maritime pour toutes les autres liaisons (« *par défaut* »), notamment pour les liaisons régulières **Guadeloupe continentale / Marie-Galante** et **Pointe-à-Pitre / Les Saintes**.

En cas de défaillance, la continuité territoriale n'étant plus assurée par un ou plusieurs armateurs quel qu'en soit le motif, il appartient à la Région d'intervenir afin de mettre en place les solutions les plus adaptées, provisoirement ou définitivement. Cela a déjà été le cas pour la desserte maritime de La Désirade (en concertation avec le SMT) ou la desserte aérienne de Marie-Galante.

Evidemment cette multiplicité d'acteurs qui en outre ne disposent pas de moyens financiers adéquats d'intervention pose la question de l'efficacité opérationnelle et de la mise en cohérence des actions des différentes autorités publiques.



Carte 5 : Répartition des compétences pour le transport maritime en Guadeloupe

4.3 LES MODALITES D'EXERCICE DES COMPETENCES

Les autorités organisatrices de la mobilité définies ci-dessus peuvent exercer leurs compétences selon les modalités définies par la loi, précisées ainsi :

- ✓ **Code des Transports - L5431-2** : La collectivité territoriale organisatrice mentionnée à l'article L.5431-1 peut :
 - **Fixer des obligations de service public** concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à offrir le service et la tarification pour les services réguliers à destination des îles ou entre îles. Ces obligations de service public s'appliquent de façon non discriminatoire à toutes les entreprises.
 - Elle peut en outre **conclure, sur une base non discriminatoire, des contrats de service public (concession type DSP)** afin que soit fourni un niveau de service suffisant. Ces contrats peuvent, en particulier, porter sur :
 - Des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité ;
 - Des services de transport complémentaires ;
 - Des services de transport à des prix et des conditions déterminées, notamment pour certaines catégories de personnes ou pour certaines liaisons ;
 - Des adaptations des services aux besoins effectifs.
- ✓ **Code Général des Collectivités Territoriales CGCT - Article L4433-21** : les régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique, de Mayotte et de la Réunion pourront créer des sociétés d'économie mixte ayant pour objet le transport aérien ou maritime.
- ✓ **Code des Transports - L 1811-1** et suiv. portent sur la possibilité d'instituer une autorité organisatrice de la mobilité unique dans les départements d'Outre-mer

Concernant la question de la répartition des compétences dans le domaine des transports en Guadeloupe il convient de souligner une évolution récente.

Le 31 mars 2021, une Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) a été consacrée à l'organisation et à la gouvernance du transport de voyageurs et plus généralement à la mobilité en Guadeloupe.

Le relevé de décisions indique les éléments principaux suivants :

- ✓ Création d'une Autorité organisatrice unique de la mobilité par la transformation du Syndicat mixte des transports avec pour horizon objectif janvier 2023,
- ✓ Mise en place d'une mission de préfiguration constituée par un collège de représentants de chaque autorité organisatrice de la mobilité,

La CTAP a ouvert le chantier de la création de l'autorité unique de la mobilité en Guadeloupe à travers le principe d'adhésion des autorités organisatrices au SMT et au transfert de leur compétence en matière de mobilité, selon des modalités à définir.

5 ANALYSE AFOM ET ENJEUX DE LA DESSERTE MARITIME

5.1 ANALYSE AFOM

Une analyse AFOM a été réalisée par île à partir des éléments de diagnostic présentés dans ce rapport.

AFOM MARIE-GALANTE

Domaines	PAX				FRET			
	ATOUTS		FAIBLESSES		ATOUTS		FAIBLESSES	
Socio-éco	Patrimoine historique et culturel (festivals, musique, etc.)	+	Baisse structurelle de la population (-1,1%/an)	--	Fermeture des dernières décharges depuis 2010 permettant le début des rotations maritimes	+	Pas de gros chantier en cours (parc éolien, biomasse...)	--
			Qualité de l'hébergement touristique encore "moyenne", mais en progrès	-			Surcoût important pour le SYVADE de la chaîne logistique globale de gestion des déchets (300 €/t en coût complet contre 120-150 €/t en Métropole)	---
Marché / Service maritime	Fréquence et régularité des services	++	Concentration de l'offre de services maritimes Pax sur quelques créneaux horaires (matin et fin d'AM)	---	Fréquence des services (quotidien)	+++	Situation de monopole	-
	Régularité sécurité et confort avec effort sur tarifs	+++	Retours MG=>PTP trop tard surtout les WE et inversement	---	Pas de rupture de la chaîne du froid (Appro par PL)	+++	Prises frigo non utilisées	-
	Effort pour correspondance avec certains vols internationaux et transatlantiques	+	Pas de correspondance avec vols du soir Pôle Caraïbes pour les arrivées	--	Stabilité des tarifs de transport (palette 33€, 1800€/ conteneurs 20', 700€/benne si planifié, 900€/benne si supplémentaire)	+++	Cherté de l'approvisionnement conteneurs (2 fois + cher que le Havre-PTP)	---
	Aides régionales aux billets résidents	+++	Pas de PAF à MG (Gendarmerie à l'aéroport et Douanes au port) => pas d'infra dédiée	-			Transport des déchets et du fret sur même bateau et défaut de nettoyage de la barge	-
							Déchargement peu précautionneux des bennes par l'armateur pour garantir la cadence des rotations	-
							Retour des bennes vides au bon vouloir de l'armateur	--
Infra et équipements	Desserte en Transport en commun de la Gare Maritime à Bergevin	-	Accueil Gare maritime	-	Infrastructures de Folle-Anse adaptées avec quai dédié (rampe et TP relativement récents)	+++	Besoin de refaire le quai béton	-
	Investissements importants réalisés par le CD	+++						
							Pas de désouannement possible	-

Domaines	PAX			
	OPPORTUNITES		MENACES	
Socio-éco	Ile de tradition "rurale" évoluant vers le développement de projets "durables"	+	Fragilité économique globale, notamment déprise des activités agricoles et de la pêche.	---
	Développement significatif de l'accueil en meublés touristiques dont la qualité s'améliore	++	Développement non-régulé des plateformes d'accueil touristique	--
	Potentiel des filières de l'économie bleue : pêche, aquaculture, nautisme, ...	+	Sensibilité aux risques environnementaux (cyclones, sargasses, chlordécone, etc.)	---
	Tendance à la relocalisation de certaines activités économiques	++		
Marché / Service maritime	Augmenter l'amplitude horaire de la desserte	+++		
Infra et équipements	Projet de requalification urbaine avec nouvelle gare maritime			

Domaines	FRET			
	OPPORTUNITES		MENACES	
Socio-éco	Créer davantage de valeur ajoutée dans le recyclage des déchets (Ex : concassage du verre et réutilisation pour les routes et le BTP)	+++	Menaces sur l'activité sucrière.	---
			Système de péréquation faisant supporter 80% des coûts à Cap Excellence : risque de dissolution du SYVADE et support des coûts à 100% par la CCMG	---
Marché / Service maritime	Réflexion du SYVADE pour la mise en balle des déchets pour réduire les volumes et diminuer le coût logistique globale (Machine mise en balle + broyeur matériau + broyeur verre => 6 M€, mais site contraint (PPRN, vestiges archéologiques, ...) + besoin d'approches techniques cohérentes à l'échelle de la Guadeloupe (SYVADE, CARL...))	+++		
Infra et équipements				

AFOM LES SAINTES

Domaines	PAX				FRET			
	ATOUS		FAIBLESSES		ATOUS		FAIBLESSES	
Socio-éco	Attractivité d'un archipel au sein de l'archipel guadeloupéen	+++	Baisse structurelle de la population (- 1,5%/an)	--	Fermeture des dernières décharges depuis 2010 permettant le début des rotations maritimes	+		
			Capacités d'accueil limitées du fait de la configuration des îles	-				
	Proximité des ports de Guadeloupe continentale	+++	Diversification économique limitée	--				
Marché / Service maritime	Fréquence et régularité des services	++	Offre faible en milieu de journée	---	Fréquence des services adapté à la demande	+++	Pas de solutions de maintien de la chaîne du froid après débarquement	---
			Difficulté de liaison entre les 2 communes-îles des Saintes	---				
			Moindre desserte de Terre-de-Bas (Plus de services dédiés depuis 2017 ; Horaires peu adaptés et irrégularité de certaines Cies)	---	Concurrence 2 acteurs	++		
			Pas de billetterie à TDB ce qui pose pb aux résidents pour l'obtention des billets à distance car validation carte Région en billetterie	--	Flotte renouvelée et transport des déchets et du fret sur des bateaux dédiés	++		
			Surexploitation du Beatrix et risque sécurité (suivi entretien-maintenance)	---	Stabilité des tarifs de transport (palette 33€) liée à une demande de la Région en attente d'une aide au fret	++		
Infra et équipements			Difficulté d'accès au port de Trois-Rivières, surtout pour les transports en commun (impossibilité/bus)	--			TDH : Infrastructures très dégradées (TP) et absence de séparation des zones de stockage par nature de marchandises (déchets, matériaux, alimentaire...). Pas d'équipements pour le respect de la chaîne du froid	---
			Besoin de Financement pour assurer la maintenance des ouvrages (besoin 9M€) => POEP Feder et FEAMP	--			TDB : Espace exigu partagé par 2 opérateurs pour le stockage des marchandises + la commune pour le dépôt des bennes de déchets.	--
							TDB : Absence de balisage à l'entrée du port	---

Domaines	PAX				FRET			
	OPPORTUNITES		MENACES		OPPORTUNITES		MENACES	
Socio-éco	Potentiel des filières de l'économie bleue	+	Perte d'attractivité en l'absence de régulation de l'accueil	--				
	Elaboration de projets durables pour les déplacements terrestres	+						
Marché / Service maritime	Volonté de développer BT / TDB avec des plus petits bateaux	+	Incertitude sur avenir Beatrix : Décision Préfecture sur avenir Beatrix en 2022 (reprise compétence par CASBT), suppression/renouvellement, reprise Région, Transfert de compétences total de la CSBT à la commune (déchets, assainissement, OM, transport, tourisme), Sortie commune de CASBT pour Cap Excellence ou CARL)	--			Impact des projets de taxes portuaires sur l'augmentation des prix à la consommation sans pour autant améliorer la qualité de service	---
	Liaisons TDB/TDH : - par petites navettes (20-30 places) - Intérêt des 2 bateaux des bus de mer avec 1 rotation pendant 5j TDB/TDH et 1 rotation 18h00 et 9h00 avec continent	+++	Incertitude avenir liaisons TDB/TDH (Accompagnement privé moyennant subventions=> intérêt CTM, navette en propriété par les Collectivité territoriales)	--				
Infra et équipements					TDB : Projet de nouvelle déchetterie + refonte espace portuaire?	+		

AFOM LA DESIRADE

Domaines	PAX				FRET			
	ATOUS		FAIBLESSES		ATOUS		FAIBLESSES	
Socio-éco	Attractivité d'une île encore "sauvage" à découvrir	++	Baisse structurelle de la population (-1,1%/an)	--				
			Taille réduite de la population qui ne justifie pas plusieurs opérateurs	--				
Marché / Service maritime	Relance des dessertes après une période de difficultés	+++	Des horaires de services encore peu organisés selon les besoins des îliens (sens Guadeloupe => Désirade privilégié)	---			Situation de monopole	-
			Absence d'organisation du transport maritime en cas de vacance de l'opérateur principal	---				
			Conditions de mer plus difficiles que les autres îles du Sud nécessitant des gros navires pour atténuer l'inconfort de la traversée	--			Traitement des déchets et du fret sur le même bateau	-
Infra et équipements	Desserte par TC des gares maritimes à St-François et Désirade	++	Pas de stockage carburant (Avitaillement par PL)	-			Mauvais état zone roro et TP non sécurisé	--
			Absence de billetterie automatique	-			Pas de solutions de maintien de la chaîne du froid après débarquement	---
Domaines	OPPORTUNITES		MENACES		OPPORTUNITES		MENACES	
Socio-éco	Des espaces terrestres et maritimes à valoriser (dont Petite Terre)	+++	Sensibilité aux risques environnementaux, notamment Sargasses (impact avaries navires)	---				
	Elaboration de projets d'animation touristique et de loisir et renforcement de la promotion de la destination	++						
	Faire de la Désirade une réserve	++						
Marché / Service maritime	Développement services au départ de Sainte-Anne ?	+	Instabilité des opérateurs de transport	--			Transport des déchets et du fret sur même bateau et défaut de nettoyage de la barge	-
	Réduire nb places sur rotation et proposer sur d'autres horaires	++						
Infra et équipements								

5.2 DEFINITION DES ENJEUX

ENJEUX PAX

Les enjeux du transport de passagers intra-archipel portent sur :

- ✓ Un besoin de réguler l'offre afin de :
 - Renforcer la fréquence
 - Mieux répartir les horaires et éviter les longues plages horaires sans rotation
 - Elargir l'amplitude horaire des rotations
 - Garantir la continuité territoriale
- ✓ La vigilance à apporter en termes d'impact des projets de tarifs portuaires portés par les différentes autorités portuaires sur l'augmentation du prix des billets (besoins de concertation préalables entre les acteurs)
- ✓ Un besoin d'assurer une continuité du service en cas d'avarie et/ou de crise sanitaire

ENJEUX FRET

Les enjeux du transport de marchandises intra-archipel portent sur :

- ✓ Une offre de services satisfaisante en termes de capacité, de fréquence et de régularité
- ✓ Une politique tarifaire des opérateurs stable
- ✓ Une amélioration des infrastructures portuaires dédiées au fret
- ✓ La vigilance à apporter en termes d'impact des projets de tarifs portuaires portés par les différentes autorités portuaires sur l'augmentation du prix des billets (besoins de concertation préalables entre les acteurs). Le projet d'aide au fret porté par la Région doit être intégré dans les réflexions.

Globalement, le besoin de régulation paraît limité en raison de l'adéquation actuelle.

ENJEUX PAR ILE

Les différents enjeux identifiés pour améliorer la desserte intra-archipel sont repris dans le tableau ci-après par île.

	ENJEUX PAX	ENJEUX FRET
MARIE-GALANTE	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ETOFFER L'OFFRE EN MILIEU DE JOURNEE ✓ DAVANTAGE D'AMPLITUDE HORAIRE DES SERVICES 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ FILIERE DECHETS : CREATION VA ET OPTIMISATION CHAINE LOGISTIQUE
LES SAINTES	<ul style="list-style-type: none"> ✓ MAINTIEN D'UNE 3^{EME} CIE ✓ ETOFFER L'OFFRE EN MILIEU DE JOURNEE ✓ ORGANISATION DE LA DESSERTE TDB/TDH ✓ FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ SOLUTIONS DE MAINTIEN DE LA CHAINE DU FROID ✓ AMENAGEMENT DU TERRE-PLEIN
LA DESIRADE	<ul style="list-style-type: none"> ✓ VALORISER LA DESTINATION ✓ ETOFFER L'OFFRE EN MILIEU DE JOURNEE ✓ RENFORCER LA REGULARITE DES SERVICES 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ SOLUTIONS DE MAINTIEN DE LA CHAINE DU FROID ✓ AMENAGEMENT ET SECURISATION DU TERRE-PLEIN

6 ESQUISSES DE SCENARIOS D'ORGANISATION

Compte tenu du cadre et contexte juridico-administratif exposé plus haut, différentes possibilités sont envisageables si les autorités en charge des transports souhaitent faire évoluer l'offre de transport maritime en vue d'une meilleure réponse aux besoins.

Celles-ci sont exposées en synthèse ci-après, elles feront l'objet d'une analyse plus affinée lors de la phase suivante de cette étude.

✓ Scénario 1 – Mise en place d'une ou plusieurs délégations de service public - DSP

- ✓ Cette solution qui demande un portage politique fort, est la plus à même de permettre la réalisation d'objectifs contraignants pour les opérateurs. En contrepartie l'opérateur ou groupement choisi dispose d'un monopole par lot, un lot pouvant être une liaison ou l'ensemble des liaisons ou un groupement de liaisons.
- ✓ En compensation des contraintes définies afin d'assurer un service public de transport, les compensations financières se révèlent le plus souvent très importantes.
- ✓ Dans la mesure où le service réalisé actuellement peut être qualifié globalement de bon, certes avec des améliorations possibles, cette solution semble peu adaptée à l'importance des dysfonctionnements constatés, sauf éventuellement pour des liaisons plus fragiles que les autres (exemples : La Désirade, voire Terre-de-Haut/Terre-de-Bas).

✓ Scénario 2 – Etablissement d'obligations de service public - OSP

- ✓ Il s'agit d'un dispositif moins lourd à gérer que le précédent, sans établir un monopole excluant d'autres opérateurs sur une même liaison.
- ✓ En fonction de la situation, des compensations peuvent être éventuellement établies avec les opérateurs.
- ✓ Toutefois, cette solution présente une plus grande complexité opérationnelle pour les liaisons avec plusieurs opérateurs car il convient que les dispositions adoptées ne soient pas discriminatoires. Par exemple si l'on veut couvrir des plages horaires non réalisées actuellement à qui imposer ce créneau alors qu'il est moins rentable, comment réaliser un tour de rôle équitable, etc. ?

✓ Scénario 3 – Passation de simples conventions négociées

- ✓ La négociation de convention avec les armateurs actuels ou à venir présente l'avantage d'une grande souplesse d'adaptation mais avec éventuellement une plus grande difficulté à atteindre les objectifs de service public. En effet dans ce cadre les obligations à imposer se trouvent limitées.
- ✓ Cette option pourrait être mise en œuvre dans le cadre des conventions liées au remboursement de la contrepartie des billets aidés, celles-ci étant assorties en échange d'aménagements de services, avec ou sans compensation en fonction de la situation.
- ✓ Une des difficultés à éviter sera celle de dispositions éventuellement jugées comme discriminatoires par certains opérateurs.

✓ Scénario 4 – Création d'une société d'économie mixte - SEM

- ✓ Cette solution présente une grande complexité d'organisation et semble peu adaptée au regard des différences de statuts et de stratégie entre opérateurs privés à associer sur un tel projet.

Bien entendu les collectivités pourraient choisir la combinaison de plusieurs de ces scénarios afin d'adapter au mieux les dispositions à la réalité des différentes liaisons.

Une question se pose liée à l'actualité, celle de la coordination entre les AOM en charge du transport maritime d'ici la mise en place effective d'une Autorité Unique de la Mobilité.

On rappellera ici que la Région est définie par la loi comme « *Chef de file* » de la mobilité, c'est à dire qu'elle doit **organiser la cohérence des actions en concertation avec les différentes autorités.**

7 SYNTHÈSE

L'organisation des services maritimes inter-îles en Guadeloupe, entièrement soumise au jeu de la libre concurrence entre les armateurs privés, ne fait aujourd'hui l'objet d'aucune obligation de service public.

L'économie des îles du Sud (Marie-Galante, archipel des Saintes et La Désirade) fait face aujourd'hui à de nombreux défis (baisse et vieillissement de la population, économie fortement dépendante du tourisme...). Le bon fonctionnement des connexions maritimes avec la Guadeloupe continentale est primordial pour ces territoires, et l'aide régionale aux résidents est à ce titre un élément majeur de soutien public aux populations et indirectement de soutien à l'économie.

A l'avenir, et malgré une politique volontariste de diversification économique, les îles du Sud resteront très dépendantes de la Guadeloupe continentale et les projections démographiques restent toujours pessimistes avec une baisse sensible en Guadeloupe et encore plus forte dans les îles du Sud. La population des îles du Sud baisserait globalement de -9,4% d'ici 2030 et -18,8% d'ici 2040.

En s'appuyant sur une augmentation des séjours des touristes intérieurs (population résidente de Guadeloupe continentale) et réceptifs (touristes venant séjourner en Guadeloupe), les hypothèses permettent tout de même d'esquisser une augmentation modérée des flux maritimes vers les îles du Sud (entre +1% et +2,4% selon les motifs et les destinations).

Les trafics de fret, essentiellement portés par les populations résidentes qui seront amenées à diminuer, subiront dans le même temps une baisse globale de trafic de -11% à l'horizon 2030 et -22% à l'horizon 2040.

Le diagnostic a permis de révéler un certain nombre de points d'amélioration possibles pour chacune des liaisons vers les îles du Sud :

- ✓ Besoin de régulation (renforcement de la fréquence, répartition des horaires pour éviter les longues plages horaires sans rotation, élargissement de l'amplitude horaire...)
- ✓ Anticipation et concertation entre les acteurs pour l'évolution des tarifs
- ✓ Amélioration des infrastructures portuaires dédiées au fret
- ✓ Besoin d'assurer une continuité du service en cas d'avarie et/ou de crise sanitaire
- ✓ Un impact environnemental modéré (6 à 13 kg de polluants atmosphériques par passager contre 22 à 47 tonnes par tonne de marchandises) valorisé globalement entre 28 000 et 56 000 euros par an.

Il est tout de même important de préciser que la desserte maritime intra-archipel de Guadeloupe, malgré l'absence de régulation, fonctionne aujourd'hui de manière relativement satisfaisante sur la plupart des liaisons.

La question de l'organisation et de la régulation des transports maritimes entre les îles de l'archipel de Guadeloupe se pose cependant de manière plus globale car l'analyse a révélé que les compétences étaient aujourd'hui très dispersées entre la Région et les différents EPCI qui détiennent les compétences en matière de mobilité. **La multiplicité d'acteurs qui ne disposent pas de moyens financiers adéquats d'intervention pose la question de l'efficacité opérationnelle et de la mise en cohérence des actions des différentes autorités publiques.**

Le 31 mars 2021, une Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) a été consacrée à l'organisation et à la gouvernance du transport de voyageurs et plus généralement à la mobilité en Guadeloupe. L'une des décisions prise à l'issue de cette conférence consiste en la mise en place d'une mission de préfiguration pour la création d'une Autorité organisatrice unique de la mobilité en Guadeloupe par la transformation du Syndicat mixte des transports. L'horizon identifié pour la création de cette AOM unique est janvier 2023.

La phase 2 de la mission va permettre d'approfondir l'analyse des scénarios de gouvernance tout en précisant, modélisation à la clé (financière, socio-économique et environnementale), quels peuvent être pour chacune des liaisons les éléments d'organisation à améliorer (fréquence et amplitude des traversées, amélioration des infrastructures, évolution des navires, notamment en termes de motorisation...).

Chaque liaison ayant des enjeux spécifiques, les recommandations pourront être bien entendu différentes.

Le Comité de pilotage du 17 mai 2021 a exprimé sa préférence pour le scénario 2 (établissement d'obligations de service public – OSP et le scénario 3 (passation de simples conventions négociées) au regard des enjeux et risques identifiés.