

# Observatoire Régional des Transports de Guadeloupe

Mission de conseil et d'appui méthodologique pour la construction d'une vision prospective et partagée des enjeux de mobilité à l'horizon 2040

**RAPPORT**

Octobre 2023

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Les métiers du Cerema s'organisent autour de 6 grands domaines d'activité complémentaires visant à accompagner les acteurs territoriaux dans la réalisation de leurs projets.

**6 domaines d'activité :**

**Expertise et ingénierie territoriale / Bâtiment / Mobilités / Infrastructures de transport / Environnement et risques / Mer et littoral**

Site web : [cerema.fr](http://cerema.fr)

# Observatoire Régional des Transports de Guadeloupe

Vision prospective et partagée des enjeux de mobilité à l'horizon 2040

**Commanditaire : ORT de Guadeloupe**

**Auteur : Sébastien TREJBAL**

## Responsable du rapport

<b>Sébastien TREJBAL – DLAB – GTME</b>
Tél. : +33(0)2 35 68 88 77 – Fax : +33(0)6 99 84 39 32
Courrier : <a href="mailto:sebastien.trejb@cerema.fr">sebastien.trejb@cerema.fr</a>
Direction Normandie-Centre – 10 chemin de la Poudrière – 76120 LE GRAND-QUEVILLY

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0	Septembre 2023	
1	Novembre 2023	Reprise des observations de la DEAL suite à la visioconférence en date du 20 octobre 2023

## Références

N° d'affaire : 21-NC-0914

Partenaire(s) : Agence Nationale de Cohésion des Territoires (ANCT)

Devis n° xx/xxxxx du 04 octobre 2021

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
TREJBAL S.	DLAB/GTME	<b>Auteur principal</b>		
TELLATI A.	DLAB/GTME	Contributeur		
MAUPETIT M.	DLAB/GTME	Relecteur		
CORBIN R.	DLAB/GTME	Relecteur		

## Résumé de l'étude

*L'objectif poursuivi par cette démarche vise à construire pour l'ensemble du territoire guadeloupéen avec l'ensemble des acteurs locaux de l'aménagement et de la mobilité un cadre de connaissance et de prospective de la mobilité sur lequel les acteurs locaux pourront s'appuyer pour répondre aux besoins locaux intégrés dans un schéma global.*

*Cette initiative vise à favoriser l'émergence d'une vision stratégique de ces enjeux à l'horizon 2040, vision qui soit partagée entre les principaux acteurs concernés. Elle doit permettre de **nourrir les processus ultérieurs** de révision de certains documents et schémas de planification, et globalement offrir un **éclairage stratégique** de long terme aux politiques publiques locales de mobilité.*

*Cette démarche n'a pas vocation à s'imposer à l'ensemble des documents prospectifs, stratégiques ou de planifications et à leurs auteurs ou commanditaires, mais de fixer une feuille de route partagée sur laquelle ces acteurs pourront s'appuyer pour que les déplacements, et plus globalement la mobilité, puisse s'intégrer et jouer un rôle actif dans l'aménagement durable de la Guadeloupe de demain.*

## 5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

<b>Déplacement</b>	<b>Risque</b>
<b>Mobilité</b>	<b>Acteurs</b>
<b>Aménagement</b>	<b>Stratégie</b>
<b>Transport</b>	<b>Prospective</b>
<b>Territoire</b>	

## Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- Accès libre : document accessible au public sur internet
- Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

# Contexte et objet de l'étude

La DEAL de Guadeloupe souhaite fédérer les principaux partenaires du territoire qui exercent des compétences dans le champ des transports et déplacements, pour conduire une démarche collégiale et prospective sur les enjeux de mobilité du territoire.

Cette initiative vise à favoriser l'émergence d'une vision stratégique de ces enjeux à l'horizon 2040, vision qui soit partagée entre les principaux acteurs concernés. Elle doit permettre de nourrir les processus ultérieurs de révision de certains documents et schémas de planification, et globalement offrir un éclairage stratégique de long terme aux politiques publiques locales de mobilité.

Les mobilités ciblées par cette analyse sont celles relatives aux déplacements des personnes et des marchandises pour l'ensemble des modes dans le périmètre (Grande Terre, Basse Terre, Marie-Galante, La Désirade et les Saintes - Figure 1).



*Figure 1: Vue aérienne de la Guadeloupe - Périmètre retenu pour l'étude (Géoportail)*

La démarche sollicitée intègre une forte dimension partenariale. Elle ne vise pas à produire de nouveaux éléments de connaissance mais à accompagner les partenaires territoriaux au plan méthodologique pour définir les conditions d'élaboration de cette vision prospective et partagée des enjeux et perspectives de développement de l'offre de mobilité sur le territoire guadeloupéen.

Les déplacements internes au territoire sont essentiellement tournés vers la voiture qui reste aujourd’hui, faute d’alternative viable, le mode de transport principalement utilisé par les guadeloupéens et les touristes. En effet, 74% des déplacements sont effectués en voiture<sup>1</sup> malgré un niveau d’équipement plus faible qu’en Métropole. En effet, « seul » 70,2% des ménages de Guadeloupe disposent d’au-moins un véhicule contre 81,1% en Métropole (*Insee, RP 2008-2013-2018*). La part des déplacements automobile entre le lieu de résidence et celui du travail atteint 84,4% en Guadeloupe contre 70,4% en Métropole. La part modale des autres modes se répartie comme suit :

- ✓ 1% en 2 roues motorisés ;
- ✓ 8% en transport collectif ;
- ✓ 18% en modes actifs dont 1% en vélo.

La Guadeloupe dispose d’un réseau routier qui reste le seul support des activités de déplacements des personnes, biens et marchandises. Il est à noter, l’existence de réseaux de transports collectifs dont les performances restent aujourd’hui peu développées et dont le niveau de service apparaît proportionnel à sa proximité du cœur économique de l’archipel : l’agglomération pontoise. Le réseau est composé de 2500 km de voirie répartis entre 340 km de routes nationales, 600 km de routes départementales et 1560 km de voies communales. Cinq axes principaux permettent d’irriguer le territoire de la Guadeloupe « continentale » () :

- ✓ La route nationale 1 (RN1) qui relie Pointe-à-pitre et Basse-Terre en passant par le Sud de la Basse-Terre ;
- ✓ La RN2 qui relie Basse-Terre et Baie-Mahault en passant par le Nord de la Basse-Terre ;
- ✓ La RN4 qui relie Pointe-à-Pitre et Saint-François en passant par le Sud de la Grande-Terre ;
- ✓ La RN5 qui relie Pointe-à-Pitre et Saint-François en passant par Morne-à-l’Eau (au centre de Grande-Terre) ;
- ✓ La RN6 qui relie Morne-à-l’Eau et Anse-Bertrand, la ville la plus au Nord de la Guadeloupe.



Figure 2 : Carte des principales routes de la Guadeloupe (Extrait TFE Fiona POTET)

<sup>1</sup> EGIS (mai 2021 – Etat de la connaissance H2040)

# Sommaire

1. INTRODUCTION .....	8
2. PORTRAIT DE TERRITOIRE .....	9
2.1 DYNAMIQUES DU TERRITOIRE .....	9
2.1.1 L'organisation structurelle de la Guadeloupe .....	9
2.1.2 Les dynamiques de mobilité .....	13
2.2 ANALYSE DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION .....	16
2.2.1 Objectif .....	16
2.2.2 Analyse des documents .....	17
2.2.3 Restitution des travaux EGIS .....	21
2.2.4 Offres de transport .....	22
2.3 CONCERTATION AVEC LES ACTEURS LOCAUX .....	30
2.3.1 Entretien .....	30
2.3.2 . Atelier .....	40
3. SCÉNARISATION .....	47
3.1 Les déterminants .....	47
3.2 LES SCENARIOS .....	48
3.2.1 Le scénario « fil de l'eau » : .....	49
3.2.2 Scénario dit « modéré » : .....	50
3.2.3 Scénario dit « ambitieux » : .....	51
3.3 CONCLUSION POUR LES SCENARIOS .....	52
4. SCENARIO RETENU .....	53
4.1 Présentation .....	54
4.2 Cartographie .....	54
5. LA DÉMARCHE H2040.....	56
5.1 Acquisition des données manquantes .....	56
5.2 Feuille de route .....	57
5.2.1 Identification des défis .....	57
5.2.2 Objectifs associés aux défis .....	58
5.2.3 Évaluation des capacités à mobiliser.....	59
5.3 Planning .....	62
6. SYNOPTIQUE DE LA DÉMARCHE .....	63
7. CONCLUSIONS .....	65
7.1 Les actions dans l'immédiat : .....	65
7.2 Conclusion .....	65

# 1. INTRODUCTION

Le présent document restitue les éléments issus de l'axe 1 de l'étude qui est constituée de 4 axes. Le schéma ci-dessous (Figure 3) présente la composition globale de l'étude.

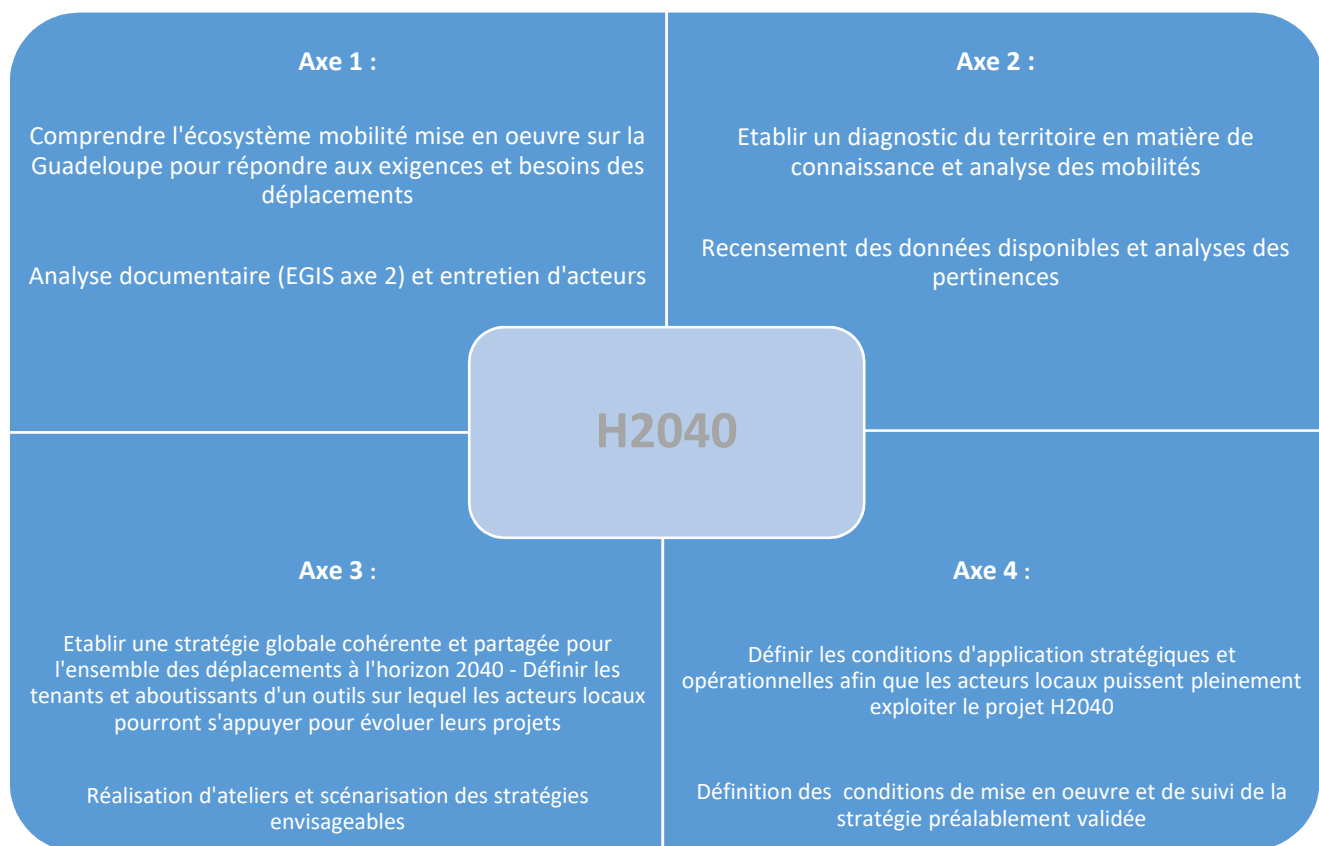


Figure 3: Schéma méthodologique de l'étude (Cerema)

Cet axe a pour objectif d'apprécier l'écosystème mobilité mise en œuvre sur la Guadeloupe pour répondre aux exigences et besoins de déplacements. Pour cela, le Cerema s'est intéressé particulièrement aux stratégies publiques de déplacements au sein du territoire et identifiera les moyens de gouvernance mis en place. Cette approche s'est effectuée en deux temps : évaluation de la situation actuelle pour identifier les atouts et les limites de l'organisation sur les déplacements cibles, puis une vision prospective pour à la fois de comprendre les objectifs poursuivis, l'impact sur les déplacements et les opportunités ou menaces pouvant être générées.

## Élément de contexte important :

Le déroulement de l'étude du présent rapport a été profondément bouleversé notamment suite à la crise sanitaire mondiale du Covid 19. La réunion de lancement a été réalisée en janvier 2021 auprès des partenaires suivi d'un temps de ralentissement important liés à la disponibilité des partenaires pour les entretiens et l'organisation (plusieurs fois reportée) des ateliers.

Par ailleurs, l'outil EGIS n'ayant pas pu être expertisé par le Cerema (dispositif non mis à disposition), des ajustements ont été réalisés dans la méthodologie du dispositif sans en modifier l'économie générale. A défaut d'expertiser l'outil de modélisation, le Cerema a établi une analyse fine du document « état des lieux » réalisé par EGIS.

Outre le rallongement de la durée de l'étude, certaines informations recueillies durant les différentes phases peuvent nécessiter aujourd'hui des actualisations.



## 2. PORTRAIT DE TERRITOIRE

Pour mémoire, le présent axe couvrait 2 analyses. D'une part, l'analyse des documents de planification à travers les travaux menés par EGIS dans l'axe 2 (en parallèle de l'axe 1) et la réalisation d'entretiens avec différents acteurs de la Guadeloupe. Une vigilance particulière a été portée autour de la question de la gouvernance.

Cette approche a été effectuée en deux temps :

- ✓ Une évaluation de la situation actuelle pour identifier les atouts et les limites de l'organisation sur les déplacements cibles ;
- ✓ Une vision prospective pour à la fois de comprendre les objectifs poursuivis, l'impact sur les déplacements et les opportunités ou menaces pouvant être générées.

### 2.1 DYNAMIQUES DU TERRITOIRE

#### 2.1.1 L'organisation structurelle de la Guadeloupe

Avant de présenter les résultats des analyses issues de l'analyse documentaire et des entretiens il convient de dresser un portrait rapide de la Guadeloupe à travers 2 volets : analyse territoriale et offre de transport.

Il est important de souligner que cet exercice n'a pas pour vocation de réaliser une analyse exhaustive mais de fixer un socle de connaissance synthétique du territoire fixant les conditions primaires dans lesquelles la démarche H2040 interviendra. Cette démarche se concentre notamment sur certains déterminants du territoire sur lesquels les politiques de mobilité pourraient intervenir.

La Guadeloupe est composée de plusieurs îles : Grande-Terre, Basse-Terre, l'archipel des Saintes, la Désirade, Marie-Galante et des îlets inhabités (Figure 4).

- ✓ Une superficie totale de 1628 km<sup>2</sup>
- ✓ 32 communes
- ✓ 6 collectivités territoriales

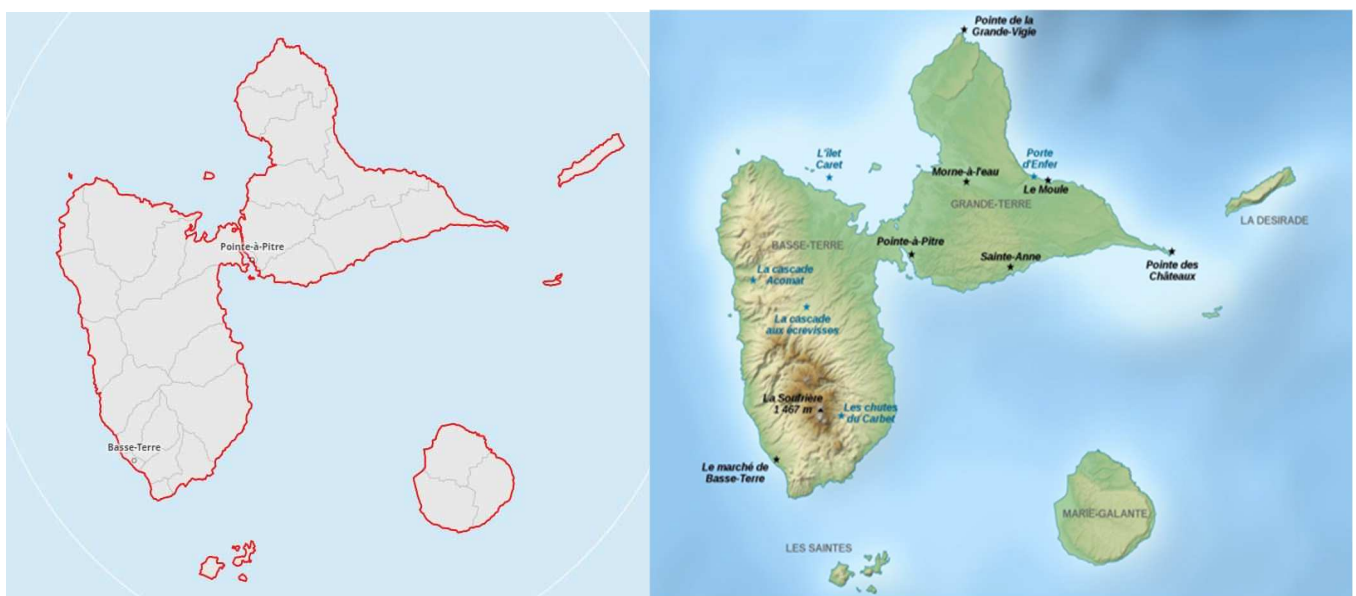


Figure 4 : carte des communes (OT) et des reliefs (Extrait TFE F. POTET)

La géographie de l'archipel se différencie est constituée d'une grande variété de typologies. On y retrouve notamment :

- ✓ Basse Terre, 848 m<sup>2</sup>, abrite la forêt tropicale et le massif volcanique, qui engendre une urbanisation habitée sur la frange littorale. Les infrastructures routières périphériques sont les routes nationales 1 et 2 sur lesquelles viennent se greffer quelques pénétrantes, La RN 3 et la RD23, qui permettent respectivement d'accéder au volcan de la Soufrière et de traverser le 1/3 nord de Basse-Terre ;
- ✓ Grande-Terre, 588 m<sup>2</sup>, accueille un relief nettement moins prononcé et où les infrastructures routières sont plus réparties et présentes dans l'intérieur des terres.
- ✓ Les deux îles principales sont séparées par la rivière salée reliées par 2 ouvrages routiers et une passerelle piétonne. C'est dans secteur que se concentre la majeure partie de l'activité économique de la Guadeloupe ;
- ✓ L'archipel des Saintes, la côte sud de Grande Terre (Sainte Anne, Saint François) et Deshaies constituent les 3 pôles touristiques de la Guadeloupe.

Au 1er janvier 2022, l'INSEE estimait la population de Guadeloupe à 378 476 habitants contre 384 239 en 2019 (soit -1,5%) et 402 119 en 2013 (soit -5,9%). Plus d'un quart (25,9%) de la population habite dans l'agglomération pontoise (Pointe-à-Pitre, Baie-Mahault et les Abymes), ce taux monte à près d'un tiers si l'on considère la ville du Gosier (32,8%).

L'effet d'attractivité du poumon économique de Pointe-à-Pitre (*Figure 5*) peut expliquer la convergence du niveau de population dans le centre de la Guadeloupe continentale au détriment des fronts Ouest et Est où la population est moindre.

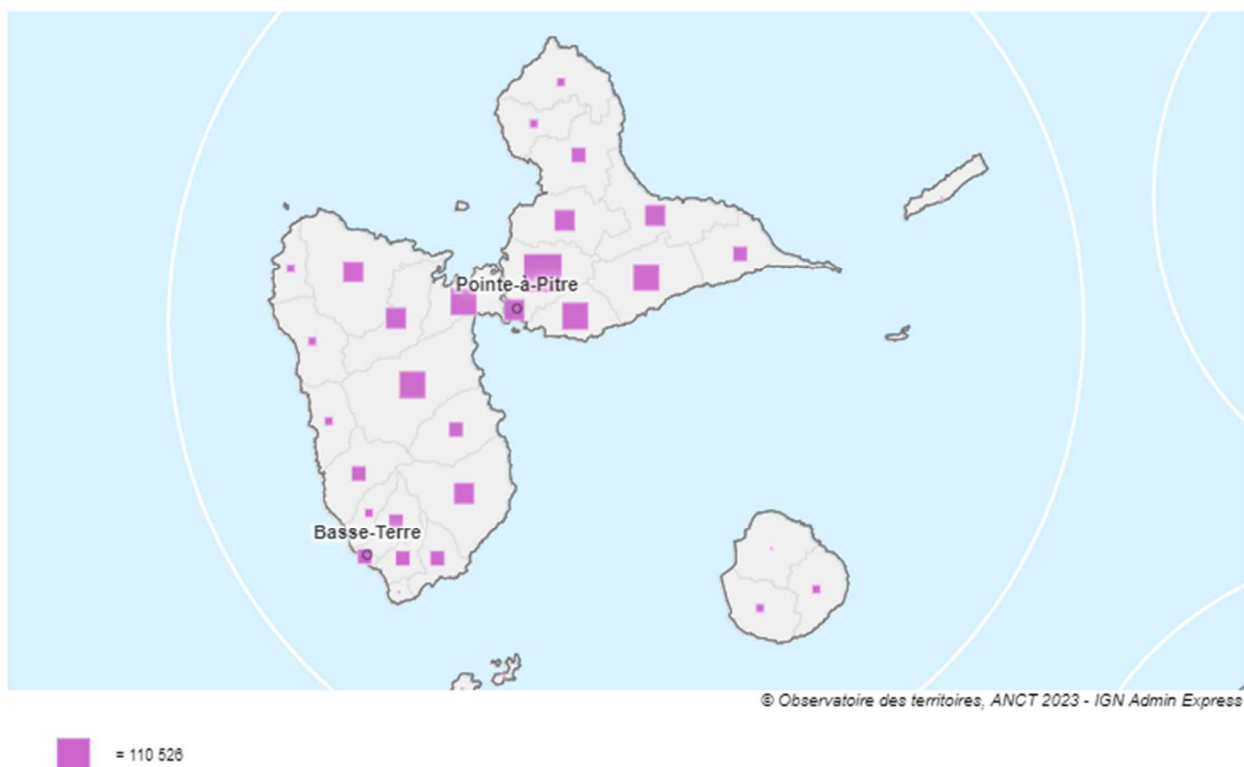


Figure 5: Répartition de la population au 1er janvier janvier 2020 (Source : Insee, RP 1968-2019)

En préambule, il convient de souligner que le diagnostic réalisé par l'Association SOLIDARITIES en 2022 a permis d'établir une photographie socio-démographique récente du territoire. Les éléments qui suivent en sont partiellement issus et complétés de données ou études de l'INSEE.

La courbe démographique de la Guadeloupe est en baisse depuis 2013. Si les tendances se poursuivent en ce sens, les projections de l'INSEE estiment que le nombre d'habitants s'établirait à 313 500 en 2042 (soit -18,4 % par rapport à 2018) et 241 500<sup>2</sup> à l'horizon 2070 ce qui voudrait dire que la Guadeloupe perdrait un tiers de sa population.

	Population (en milliers)			Part dans la population totale (en %)			Taux de croissance annuel moyen entre 2018 et 2042 (en %)	Taux de croissance annuel moyen entre 2042 et 2070 (en %)
	2018	2042	2070	2018	2042	2070		
Moins de 20 ans	99	56	41	26	18	17	-2,3	-1,1
20 à 39 ans	75	51	37	19	16	15	-1,6	-1,1
40 à 64 ans	141	88	69	36	28	29	-2,0	-0,9
65 ans et plus	72	119	95	19	38	39	2,1	-0,8
<b>Guadeloupe</b>	<b>388</b>	<b>313</b>	<b>241</b>	<b>//</b>	<b>//</b>	<b>//</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,9</b>
<b>France métropolitaine</b>	<b>64 844</b>	<b>66 887</b>	<b>65 322</b>	<b>//</b>	<b>//</b>	<b>//</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,1</b>

Source : Insee, Omphale 2022 – scénario central.

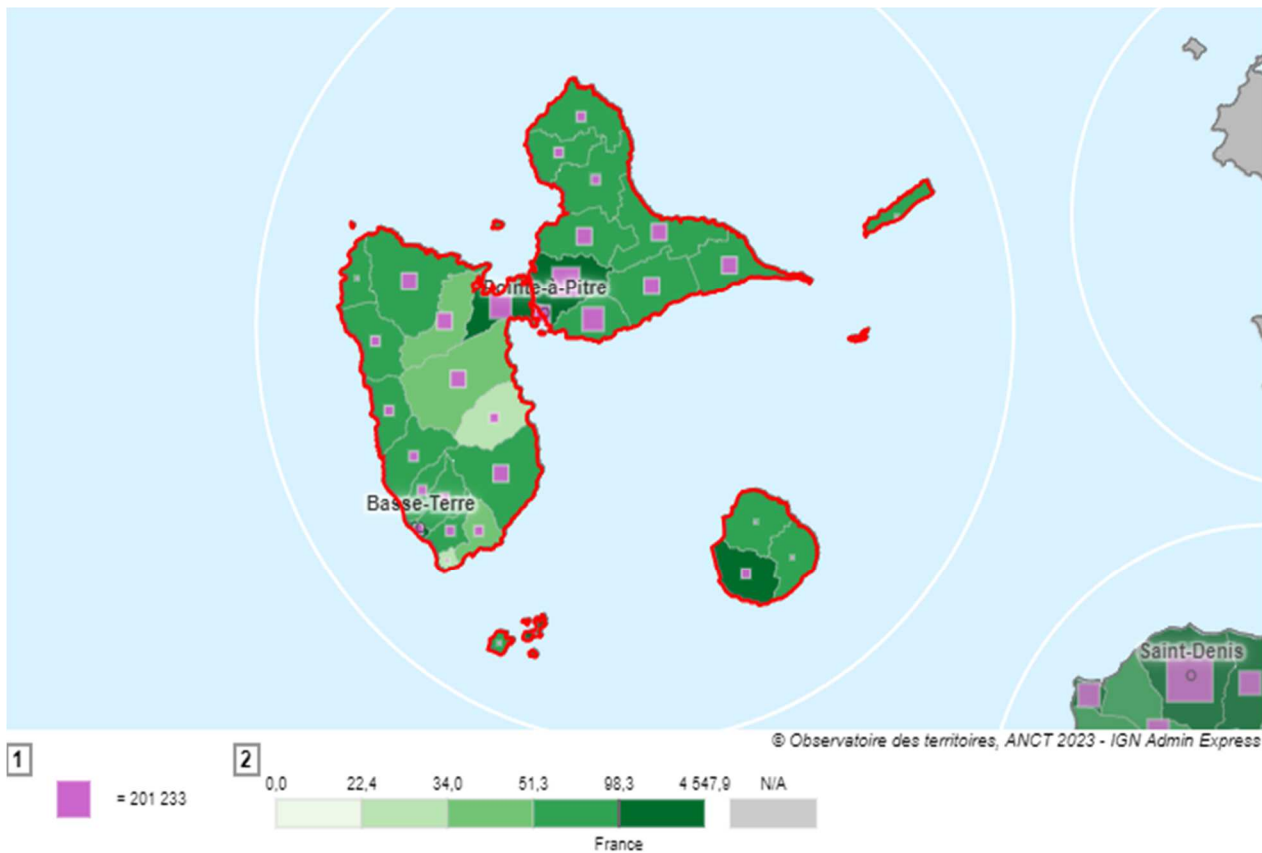
Figure 6: Évolution de la population entre 2018, 2042 et 2070 selon l'âge (Source INSEE)

Si l'on regarde la répartition par classe d'âge, les perspectives de l'INSEE montre un vieillissement de population. La part des 65 ans et plus passera de 19 %, en 2018, à 39 % à l'horizon 2070. En parallèle, la part des moins de 20 ans baissera pour ne plus représenter que 17 % à l'horizon 2070 contre 26 % en 2018.

Concernant les conditions d'emplois, au 1<sup>er</sup> janvier 2022, le taux de chômage en Guadeloupe atteignait 18,1 % de la population active contre 16,2 % en 2020. Ce chiffre reste bien au-delà des chiffres nationaux qui s'établissaient à 7,3 % (hors Mayotte). Même si la situation des jeunes (15 à 29 ans) s'améliore sur le marché de l'emploi, avec 25 % de cette catégorie en emploi contre 27 % en 2019, les jeunes Guadeloupéens sans emploi, ni en études, ni en formation (NEET) reste très élevé autour d'un quart soit environ deux fois plus importante qu'en France métropolitaine.

<sup>2</sup>Source : INSEE Flash INSEE du 24/11/2022 avec un scénario central

Enfin, sur la répartition des zones d'emplois l'agglomération pointoise reste le poumon économique de l'archipel avec un indice de concentration d'emplois supérieur à 100 permettant de considérer que ce secteur occupe une fonction de pôle d'emploi. A noter, que la commune Grand-Bourg à Marie-Galante enregistre un indice de 133 équivalent à celui des Abymes. Les communes de Pointe-à-Pitre et Baie-Mahault enregistrent un indice respectif de 264,7 et 216,4.



Au niveau de la précarité, 34,5% de la population guadeloupéenne vit au-dessous du seuil de pauvreté national soit moins de 1010 euros par mois contre 14% en métropole et 12% de ces guadeloupéens sont en situation de grande pauvreté.

## 2.1.2 Les dynamiques de mobilité

Les résultats de la récente enquête de mobilité certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>) montre que le nombre moyen de déplacement quotidien par habitant est de 2,8. Ce chiffre est comparable à celui de la Martinique et, globalement, légèrement inférieur à celui rencontrés dans d'autres agglomérations françaises similaires, il reste inférieur (France Métropolitaine 3,0, Réunion 3,4, Valence 3,6...). Il est important de souligner que ce chiffre est en baisse par rapport à la précédente enquête mobilité (EMD 2006) qui enregistrait un chiffre de 3,25. Ce phénomène pouvant s'expliquer par le vieillissement de la population, augmentation des journées continues ou augmentation du télétravail ...).

Si l'on regarde à l'échelle des intercommunalités, les données exploitées montrent peu de variations selon l'EPCI de résidence toutefois, si l'on tient compte du nombre d'habitants en présence, on note que la CA Cap Excellence et la CA La Riviera du Levant concentrent 46,4 % des déplacements totaux sur le territoire guadeloupéen alors que ces deux intercommunalités représentent 20,7 % de la superficie de la Guadeloupe.

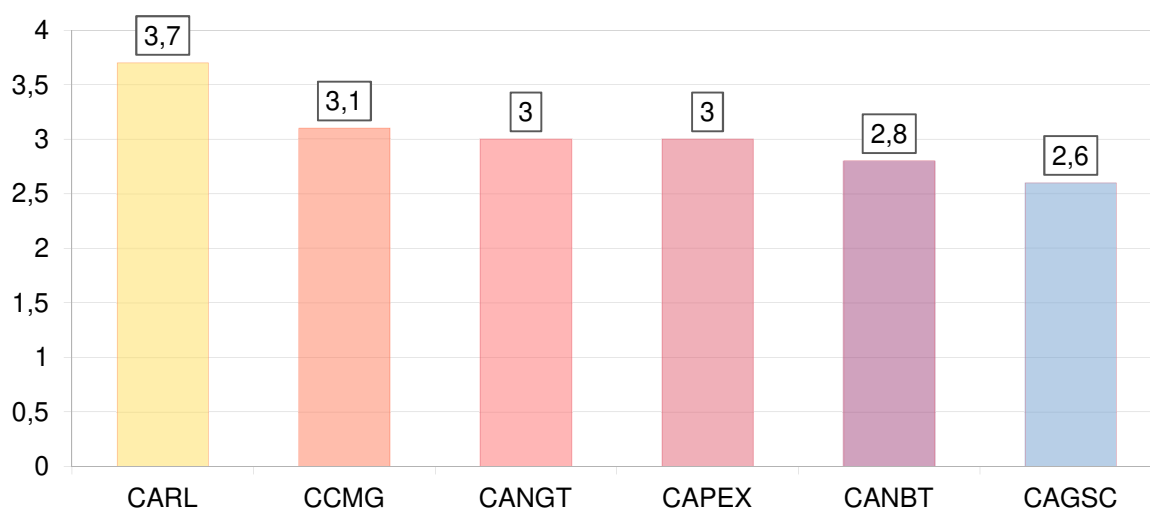
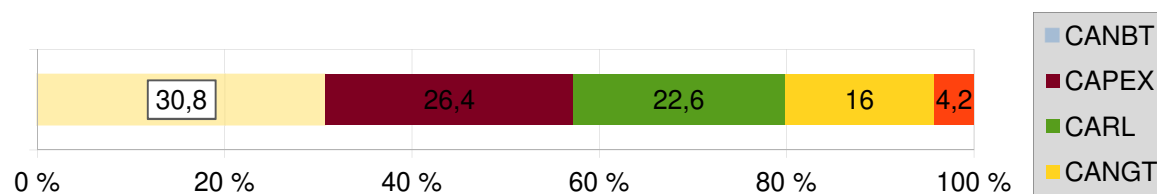


Figure 7 -Nombre moyen de déplacements par jour et par personne par secteur de résidence (EMC<sup>2</sup>)

L'observation des flux (seuil supérieur à 100) liés aux déplacements domicile-travail montre que près de 60 000 déplacements sont dédiés. Le tableau ci-dessous montre la répartition de ces derniers vers les lieux de travail.

	CAPEX	CAGSC	CARL	CANBT	CANGT	CCMG
Part des flux (en%)	66,8	14,5	6,6	6,1	4,9	1,1



Le tableau ci-dessus met en évidence une forte concentration des flux vers la CAPEX qui en accueille les deux tiers (seuil de 100 déplacements). Parmi ceux-ci, la moitié des déplacements domicile-travail s'effectuent au sein de la CAPEX et avec la CANBT.

Si l'on s'intéresse à la distance moyenne parcourue par déplacement (*Figure 9*), les habitants de la CAPEX sont ceux pour lesquels les distances sont les plus faibles. Cela peut s'expliquer notamment par la plus grande densité de l'offre d'emplois, de commerces et services présents sur le territoire.

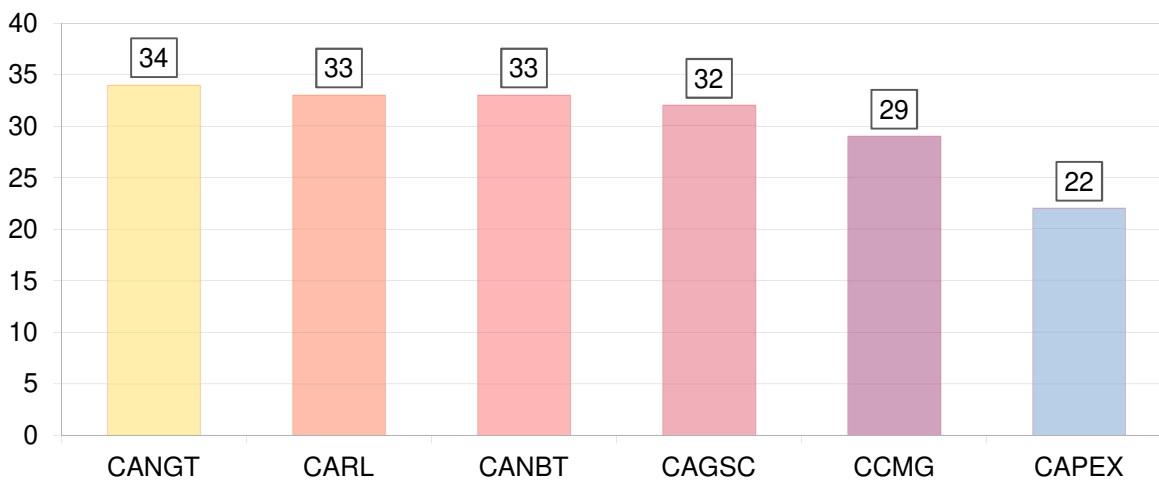


Figure 9: Distance moyenne de déplacement par jour et par personne en kilomètre (EMC<sup>2</sup>)

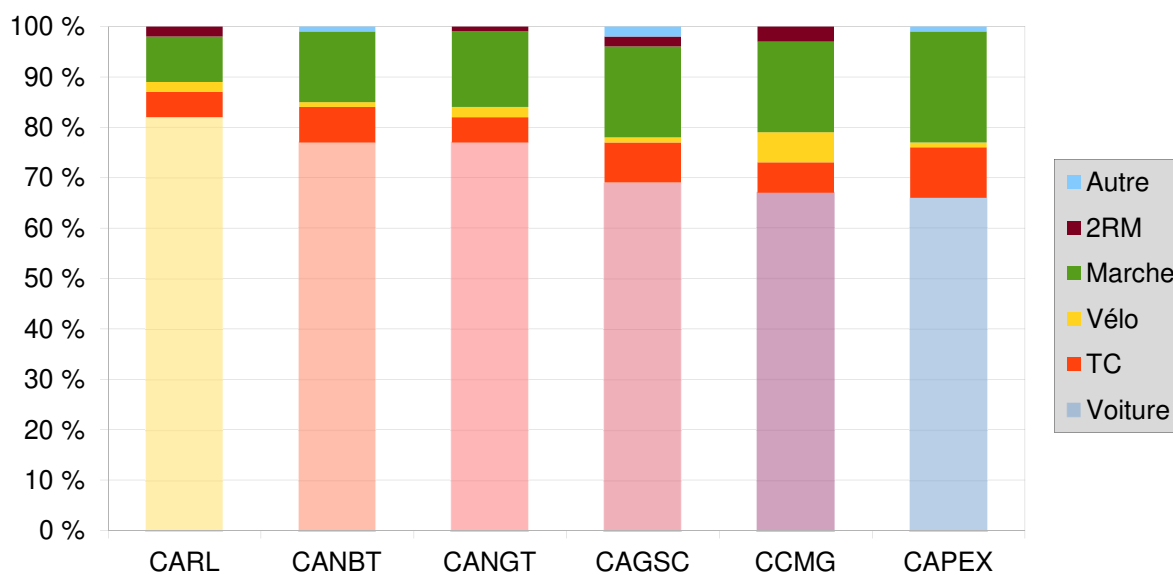


Figure 10: Répartition des parts modales par EPCI (EMC<sup>2</sup>)

De manière générale, la voiture reste le mode de déplacement privilégié pour les déplacements des guadeloupéens mais cette part varie en fonction des EPCI où ils résident. La CARL est celle où la voiture est la plus utilisée avec 82 % de part modale contrairement à la CAPEX où elle est la moins utilisée avec 66 %.

La marche est le deuxième mode le plus utilisé et vient en écho à la variation de l'usage de l'automobile. Il peut être souligné qu'il existe un lien entre la distance à parcourir et les modes utilisés. En effet, la CAPEX reste le territoire où les distances parcourues quotidiennes sont les plus faibles et où la part modale de la voiture est la plus faible et celle de la marche et du TC sont les plus fortes. Il est important de souligner qu'il s'agit également du territoire où l'offre TC est la plus performante.

**A retenir :**

*Géographie : le territoire de la Guadeloupe rencontre une grande hétérogénéité entre la topographie du sud, l'absence de relief au nord et l'existence de la double insularité → la prise en charge des mobilités doivent trouver des solutions variées pour répondre aux exigences de cette spécificité ;*

*Démographie : deux éléments sont à retenir. D'une part, les perspectives d'évolution pouvant affecter l'importance des flux, voire la localisation des besoins (rapprochement vers les pôles urbains?) et d'autre part, le vieillissement de population, qui avec les jeunes, sont les populations les plus éloignées de la mobilité car généralement plus dépendante d'un tiers sans que leur besoin en mobilité soit moindre (études, soins, loisirs ...);*

*Précarité : le niveau de précarité incite à se préoccuper de ces populations souvent éloignées des mobilités (pas de permis, coûts, pas de voiture...) et qui doivent faire face à une alternative viable de faible ampleur. Les chiffres apportés par l'Association SOLIDARITIES permettent d'estimer à près de 130 000, le nombre de guadeloupéens en difficultés face à ce phénomène.*

*Mobilité : malgré une légère baisse, le niveau de mobilité des guadeloupéens reste similaire à celui de 2006 (ancienne EMD) et se sont dans les territoires de la CANBT et de la CCMG où l'on se déplace le moins toutefois avec des distances plus importantes pour la CANBT. La voiture prédomine les parts modales mais l'on note une baisse sensible lorsque les distances sont moindres et/ou les offres alternatives sont davantage présentes*

## 2.2 ANALYSE DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

### 2.2.1 Objectif

Cette démarche a visé à recueillir puis analyser les principaux documents mis à disposition du Cerema permettant d'apporter un éclairage sur les enjeux, orientations ou préconisations relatifs au territoire guadeloupéen. Il s'agissait des documents suivants :

- ✓ Le livre bleu Outre-Mer ;
- ✓ Le rapport du Schéma d'Aménagement Régional ;
- ✓ Le Diagnostic Territorial de la Mobilité Solidaire;
- ✓ Le Schéma Régional Climat Air énergie (SRCAE) de Guadeloupe.

Ces documents ont été choisis pour leur représentativité à l'échelle globale pour venir en complément de l'analyse réalisée dans le cadre de l'axe 2 qui se veut plus exhaustive et territorialisée.

Cette démarche n'a pas pour objectif d'établir une photographie exhaustive des politiques publiques appliquées sur le territoire mais de proposer un éclairage synthétique pour fixer un socle sur l'organisation structurelle et fonctionnelle du territoire guadeloupéen. Dans un second temps, une présentation des offres de transport est également réalisée.

Une attention a été portée sur l'existence et l'intensité des relations entre l'aménagement du territoire et les politiques de mobilité. Cette analyse croisée aura pour objectif de :

- ✓ Décrypter les politiques publiques en matière de déplacement et identifier les objectifs poursuivis;
- ✓ Analyser le positionnement, l'implication et l'articulation des acteurs publics, associatifs et de la sphère privée ;
- ✓ Identifier l'organisation des principes de gouvernance des mobilités et les évolutions potentielles ;
- ✓ Caractériser les manques ou difficultés inhérents à l'organisation et/ou fonctionnement.



## 2.2.2 Analyse des documents

Les éléments ci-dessous synthétisent l'analyse des documents précédemment cités. L'analyse ne prétend pas être une analyse exhaustive mais doit permettre de dresser un portrait général de la Guadeloupe au travers ses grands enjeux dans lesquels les orientations de mobilité doivent s'intégrer. Cette analyse vient compléter l'analyse plus exhaustive réalisée lors de l'axe 2 ( 2.2.3 ).

Les productions qui suivent ciblent les actions pour lesquelles les questions de mobilité pourraient assurer un rôle dans l'obtention des objectifs mais, dans certaines circonstances, lever des points de vigilance.

### - Livre bleu Outre-Mer (2018)

- ↘ Revitalisation de 13 centre-bourgs dans le cadre de l'opération cœur de ville : *la mobilité doit contribuer à l'obtention des objectifs fixés par ces dispositifs notamment au travers l'amélioration du cadre de vie (sécurité, consommation du foncier...)*
- ↘ Solutions de mobilité alternatives respectueuses de l'environnement : *proposer des offres alternatives plus respectueuses des exigences liées au développement durable*
- ↘ Promouvoir un tourisme durable outre-mer, respectueux des stratégies des territoriales : *agir sur les pratiques de mobilité touristiques actuelles pour qu'elles deviennent plus vertueuses (revoir le modèle actuel basé essentiellement sur avion/bateau + voiture)*
- ↘ Dynamiser la prévention des risques naturels : *permettre de pérenniser les mobilités au travers l'anticipation des conséquences issues des évolutions naturelles et proposer des solutions pour permettre l'accessibilité du territoire*
- ↘ Expérimenter des solutions innovantes, adaptées aux réalités territoriales, en matière de sécurité routière : *faire que les évolutions en matière de mobilité accompagnent le renforcement de la sécurité routière (notamment vis-à-vis des modes actifs)*
- ↘ Développer la médecine de proximité : *faire de la mobilité un levier pour favoriser l'accès et au parcours de soins*
- ↘ Promouvoir une activité physique et régulière à tous les âges de la vie : *la mobilité doit concourir à réduire la sédentarité et renforcer la bonne santé et le bien être dans le territoire guadeloupéen*
- ↘ Préserver et valoriser la biodiversité : *outré la réduction des émissions de GES, la mobilité doit être un levier au service de la biodiversité*
- ↘ Accompagner le développement de la croisière : *anticiper et gérer l'accroissement de la filière tout en préservant l'attractivité et la découverte du territoire. Faciliter les échanges inter-filières (tourisme, aménagement, déplacement, transport)*
- ↘ Encourager les initiatives qui concourent à améliorer « la mobilité du quotidien » et promouvoir les mobilités alternatives : *anticiper les besoins à l'échelle de l'ensemble du territoire (Guadeloupe continentale, Marie-Galante, les Saintes ...)*
- ↘ Promouvoir une meilleure organisation et une tarification simplifiée : *faciliter l'accès aux transports alternatifs pour l'ensemble des offres (Bus, car, navettes maritimes) et compléter l'offre en proposant d'autres services (auto-partage, covoiturage)*
- ↘ Élaborer une stratégie touristique structurée : *intégrer les acteurs de l'aménagement du territoire et de la mobilité aux questions liées au développement touristique – avoir une approche intégrée de la question.*

## - Le rapport du Schéma d'Aménagement Régional (2011)

- La protection et valorisation du patrimoine naturel de l'archipel : *les mobilités doivent être une composante à part entière de cette thématique en limitant, bien évidemment, les impacts négatifs mais également en étant un levier pour la valorisation du patrimoine naturel*
- L'optimisation des espaces ruraux de développement : *le rapprochement des politiques d'aménagement et des mobilités doit contribuer à limiter la consommation d'espaces par le développement concomitant de transports massifiés*
- La limitation de l'étalement urbain: *renforcer les polarités existantes, au-delà de Pointe-à-Pitre, en vue d'une limitation des extensions de la ville et un renforcement des polarités « secondaires »*
- Le rééquilibrage du territoire : *contribuer à la desserte « massifiée » à l'échelle des bassins de vie et développer des stratégies homogènes et complémentaires à l'échelle de l'ensemble du territoire guadeloupéen*
- Les infrastructures routières et le système de transport collectif en site propre : *au-delà des questions opérationnelles, l'atteinte des objectifs dans ce domaine porte essentiellement sur la définition d'un schéma global partagé, tout en tenant compte des spécificités locales, et une intensification de la collaboration intercommunale (AOM unique)*
- Les modes « DOUX » de déplacements: *contribuer à la « popularisation » de ces modes auprès des habitants et avoir une approche multimodale en vue d'en accroître les performances. Une approche différenciée entre Basse-Terre et Grande-Terre est à envisager*
- Les zones d'activités : *faire des acteurs économiques des parties prenantes dans les politiques de mobilités tant pour le déplacement des personnes (salariés, visiteurs...) que celui des marchandises. Faire de l'extension de Jarry un laboratoire expérimental en ce sens*
- Orientations relatives à l'offre touristique : *accompagner les ambitions de développement touristiques notamment pour les déplacements sur le territoire au service de sa découverte.*

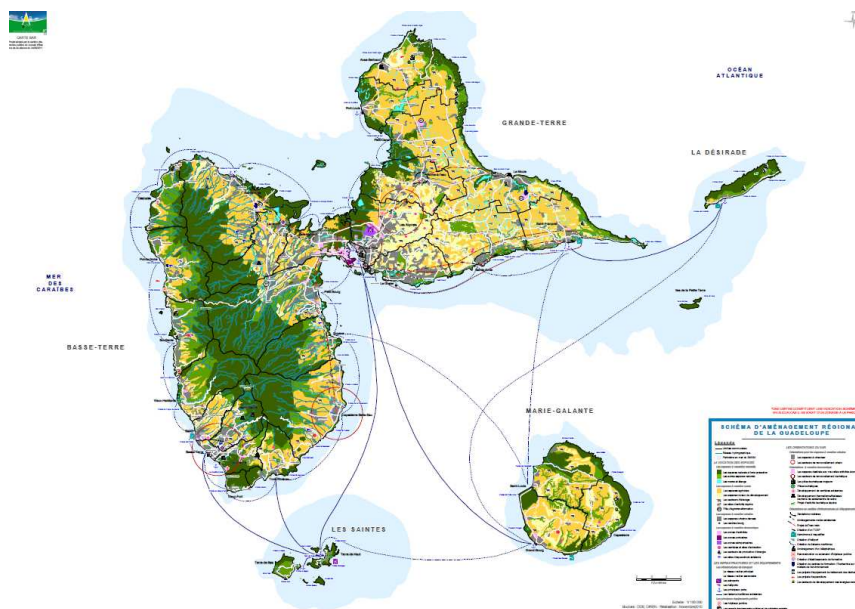


Figure 11: Carte du SAR (Extrait du SAR sur le site de la DEAL)

### **- Diagnostic Territorial de la Mobilité Solidaire (2022)<sup>3</sup>**

- ↘ Amélioration de l'organisation de la mobilité et des infrastructures : *l'optimisation et la cohérence des offres de transports, des aménagements, du fonctionnement et de la gestion passent par une optimisation de la gouvernance dans laquelle doit être associée l'ensemble des acteurs (décideurs, aménageurs, bénéficiaire, opérateurs...)*
- ↘ Les services de mobilité à développer : *les propositions renvoient essentiellement à un rapprochement de l'ensemble des acteurs des filières (transports, insertion, aménagement...) afin de proposer une solution globale cohérente et viable.*

### **- Le Schéma Régional Climat Air énergie (SRCAE) de Guadeloupe**

- ↘ Production d'électricité à partir d'énergies renouvelables photovoltaïque et éolien : *les objectifs d'accroissement de l'électromobilité dans sur le territoire doit inciter à prendre en compte la hausse des besoins en énergie liée aux déplacements des personnes et des marchandises*
- ↘ Développer les services de proximité et dématérialisés : *viser à un juste équilibre entre mobilité et démobilité tout en conservant un niveau de service équivalent voir renforcé dans certaines situations*
- ↘ Promouvoir le développement des modes piétons et cyclables sur le territoire : *avoir une politique globale pour cette thématique (Guadeloupe continentale et dépendances) à la faveur d'un rapprochement de l'ensemble des acteurs. Accompagner les évolutions envisagées en matière d'aménagement du territoire et d'ambition économique*
- ↘ Inciter au report modal du transport de passagers grâce à une offre de transport collectif attractive : *les ambitions dans ce domaine sont grandes et la Région doit renforcer son rôle de chef de file pour garantir une accessibilité territoriale totale et homogène du territoire*
- ↘ Optimiser le parc automobile de Guadeloupe : *volet essentiel à l'accompagnement au report modal, cette orientation doit tenir compte des offres alternatives à développer et la consommation énergétique dans un contexte de développement de production alternative aux énergies fossiles.*

---

<sup>3</sup> Seule la partie 5 (Offre à créer) a été analysée dans ce cadre

## **A retenir**

*La lecture des documents montre de grandes ambitions dans les domaines dans lesquels la mobilité peut jouer un rôle non négligeable dans des proportions plus ou moins importantes en fonction des orientations. En conclusion de ce chapitre, deux enjeux essentiels peuvent émerger :*

- une forte corrélation entre les différents documents élaborés pour le territoire de la Guadeloupe. Ce processus implique de bien identifier les liens pouvant réunir la mobilité avec les autres composantes de l'aménagement du territoire ;*
- compte-tenu de son caractère transversal, la mobilité intègre une grande partie des orientations envisagés. L'enjeu inhérent à ce point est d'identifier le niveau d'implication optimal de cette thématique et la fixation d'objectifs clairs (qualitatif et quantitatif) dans pour cette contribution ;*
- la nécessité de renforcer les coopérations locales et territoriales afin de répondre de manière efficiente aux enjeux et répondre aux attentes des habitants et du territoire. Le site France Mobilité a identifié différents types de coopération : La coopération ponctuelle par la délégation de services et par la mutualisation de services, la coopération entre AOM au travers d'un syndicat mixte SRU, la coopération intégrée par le transfert de la compétence de mobilité à un groupement de collectivités (syndicats mixtes, pôles d'équilibre territoriaux et ruraux et pôles métropolitains) et les objets de coopération qui s'étendent, au-delà de l'organisation de services de mobilité, à l'animation de la politique de mobilité, à la conduite d'études ou à des coopération financières dans divers cadres ;*
- l'identification et la déclinaison d'une ambition juste et mesurée des actions allouées au volet mobilité. Il s'agit de définir des objectifs viables et atteignables que l'ensemble des acteurs pourront mener à terme ;*
- la démarche partenariale étant appelée à être prégnante, le rôle de chaque acteurs et partenaires doit être clairement identifié, hiérarchisé et temporisé. Le défaut pourrait conduire à limiter l'impact des ambitions, voire à ne pas atteindre les objectifs affichés*

### 2.2.3 Restitution des travaux EGIS

L'analyse réalisée par le bureau d'études EGIS (Annexe 1) constitue une analyse de l'état de la connaissance des documents de planification disponibles pour le territoire de la Guadeloupe à l'échelle communale ou supra-communale. Le document qui a été constitué et analysé par le Cerema présente et analyse tout d'abord les principaux périmètres à partir desquels les données ont été produites, ceci afin d'en analyser la cohérence avec les territoires de la démarche prospective multimodale.

Les éléments issus de cette analyse ont permis de faire émerger 6 pistes d'améliorations dans le domaine de la connaissance :

- ✓ **Population et emplois** : disposer d'une plus grande répartition géographique des populations (via les thématiques démographique et emplois) dans les scénarios prospectifs d'évolution de population à l'échéance 2040 en réalisant une étude complémentaire ;
- ✓ **Analyse de l'enquête mobilité certifiée CEREMA (EMC2) et actualisation du modèle multimodal** : exploiter pleinement les résultats de l'EMC2 récemment achevée pour permettre de mieux identifier les pratiques de mobilité infra-communautaires ;
- ✓ **Les déplacements liés au travail** : affiner et objectiver la connaissance des pratiques pour ce motif de déplacement qui conditionnent la saturation des infrastructures routières ;
- ✓ **Actualisation des connaissances sur les trafics routiers** : actualiser les données relatives aux flux et trafics pour objectiver les évolutions qui constitueront une base de connaissance à exploiter dans le cadre des offres alternatives ;
- ✓ **Actualisation des connaissances des réseaux de transports collectifs** : pour faire face à la faible densité et fiabilité des données relatives à l'offre TC, il est proposé de constituer une base actualisée et concentrer dans un outil unique (anticipation de la mise en place de l'AOM unique) ;
- ✓ **Approfondir les connaissances sur la mobilité touristique** : l'absence de données pour ce motif et le caractère touristique de la Guadeloupe font émerger un enjeu spécifique autour de cette question. Il est proposé de réaliser une étude spécifique dans ce domaine avec une dimension prospective.

#### **A retenir**

*Le travail réalisé par EGIS sur l'analyse des documents disponibles, leurs temporalités et la nature des informations apportées apporte un éclairage sur l'état de la connaissance des documents et les compléments à y apporter.*

*Certains compléments doivent y être apporter dans le cadre de la démarche H2040. Ces compléments portent essentiellement sur :*

- la qualité des interfaces entre l'ensemble de ces derniers ;*
- la déclinaison d'indicateurs pertinents pour éclairer sur les données et documents permettant ainsi de faire un premier travail de hiérarchisation et de complémentarité entre eux ;*
- l'intégration des certaines données manquantes pouvant compléter utilement la base de données qui pourrait se constituer (données foncières, données sur les équipements des ménages, données des constructions ... ) ;*
- l'intégration des documents liés aux risques (la Guadeloupe recense l'ensemble des risques naturels) pour connaître l'état des lieux des risques, les contraintes et les évolutions à anticiper.*

## 2.2.4 Offres de transport

### • La Gouvernance

6 autorités organisatrices de la mobilité sont présentes sur le territoire guadeloupéen (Figure12):

- ✓ la Région Guadeloupe : AOM chef de file et autorité organisatrice pour le transport interurbain ;
- ✓ 5 AOM « urbaines » :
  - ✓ SMT du Petit-Cul-de-Sac Marin sur le territoire de la CA de Cap Excellence (CAPEX) et la CA Riviera du Levant (CARL) ;
  - ✓ La CA du Nord Basse-Terre (CANBT) ;
  - ✓ La CA du Nord Grande-Terre (CANGT) ;
  - ✓ La CA du Grand Sud Caraïbes (CAGSC)
  - ✓ La CC de Marie-Galante (CCMG).

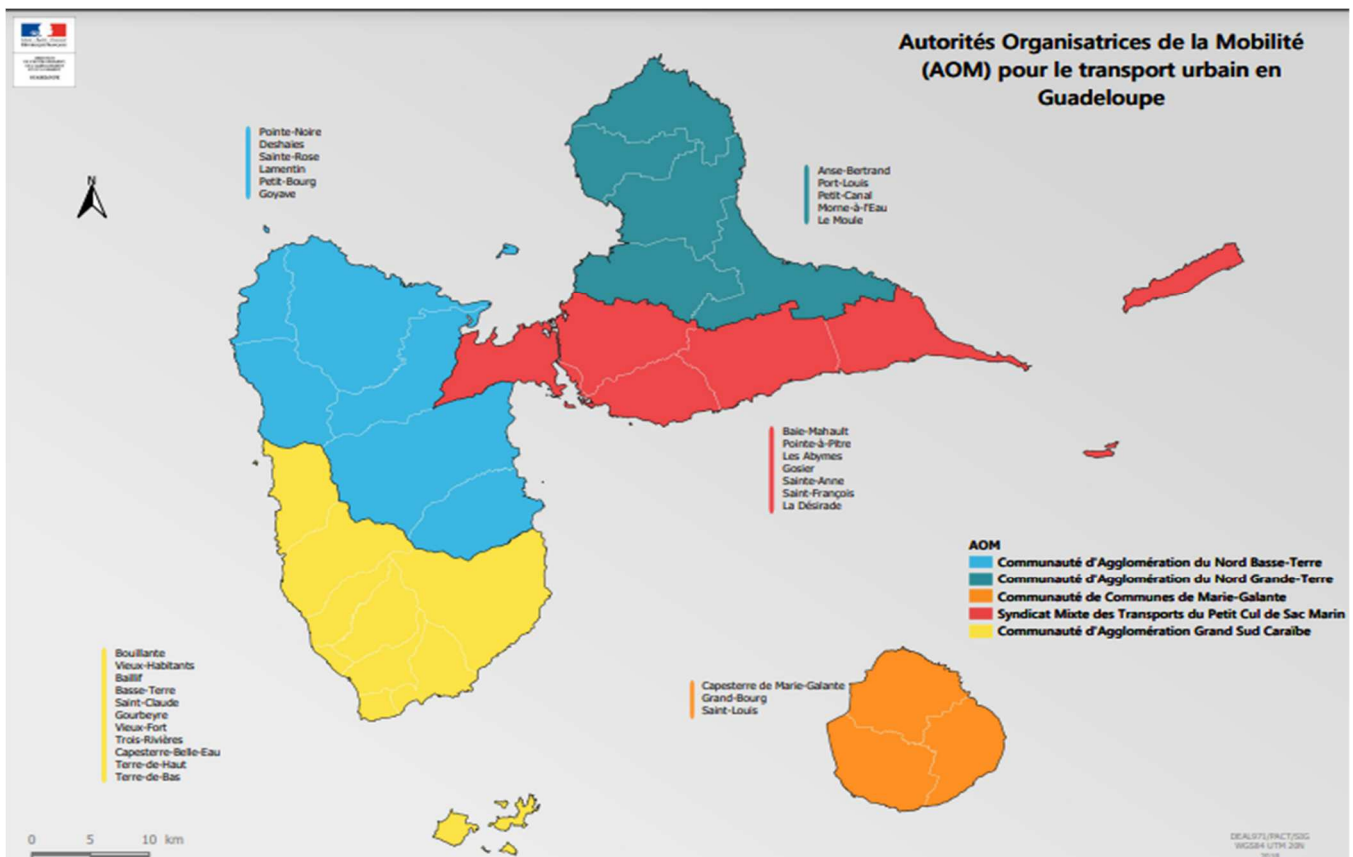


Figure 12: Cartographie des AOM présentes sur le territoire de Guadeloupe (Source : DEAL 971)

Une nouvelle AOM unique : le 31 mars 2021, la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP) a adopté la création d'une Autorité Organisatrice Unique de la mobilité sur le territoire de la Guadeloupe (à l'instar de la Martinique).

Cette nouvelle AOM unique a pour vocation de remplacer les 6 autorités organisatrices de transport afin de mieux répondre aux besoins du territoire, notamment en s'appuyant sur les bassins de mobilités.

Il est à noter qu'à la suite de la démarche de sa création, aucune décision ou action n'ont été engagées.

- **Les offres de transports**

En préambule, il convient de souligner que les données présentées ci-après sont celles connues au cours de son élaboration. De ce fait, des évolutions ont pu être prises mais n'ont pas été prises en compte et devront, le cas échéant, venir les actualiser.

- ✓ **Le SMT (CAPEX et CARL)**

*Identité du territoire concerné : 7 communes et 163 280 habitants (2019)*

Le réseau Karu'lis est le réseau de TC le plus développé sur l'île avec 48 lignes urbaines et périurbaines, 2 navettes de centre-ville et 3 lignes en lien avec l'aéroport. Il enregistre 3,5 million de voyages par an pour un réseau comptant entre 100 et 120 bus urbains.

Le territoire enregistre 4 000 inscrits scolaires qui s'appuie sur un réseau de matériel roulant de 114 bus.



*Figure 13: Vue sur le réseau Karu'lis (Source : site internet du SMT)*

- ✓ **La CA Nord Grande-Terre**

*Identité du territoire concerné : 5 communes et 56 466 habitants (2019)*

Un réseau urbain récemment développé avec 9 lignes (+2 en option). Mise en place de 4 lignes interurbaines en complémentarité avec le réseau urbain de la CANGT en développement.



*Figure 14: Vue sur transport CANGT (Source : site CANGT)*

✓ **La CC Marie-Galante**

Identité du territoire concerné : 3 communes et 10 565 habitants (2019)



Figure 15: Vue sur route de Marie Galante (Cerema)

Il n'existe pas de réseau TC constitué sur ce territoire, des transporteurs assurent toutefois un service régulier, fixant leurs horaires et tarifs, sans aucune convention avec l'AOM.

✓ **La CA Nord Basse-Terre**

Identité du territoire concerné : 6 communes et 76 742 habitants (2019)

Réseau de transport urbain limité avec 9 lignes sur le territoire de la CANBT. Mise en place de 4 lignes interurbaines en complémentarité avec le réseau urbain de la CANBT en développement.



Figure 16: Vue sur route de la CANBT (Cerema)

✓ **La CA Grand Sud Caraïbes**

Identité du territoire concerné : 11 communes et 77 186 habitants (2019)

Un réseau de TC urbain assez développé avec 31 lignes. Mise en place de 3 lignes interurbaines en complémentarité avec le réseau urbain de la CAGSC en développement.

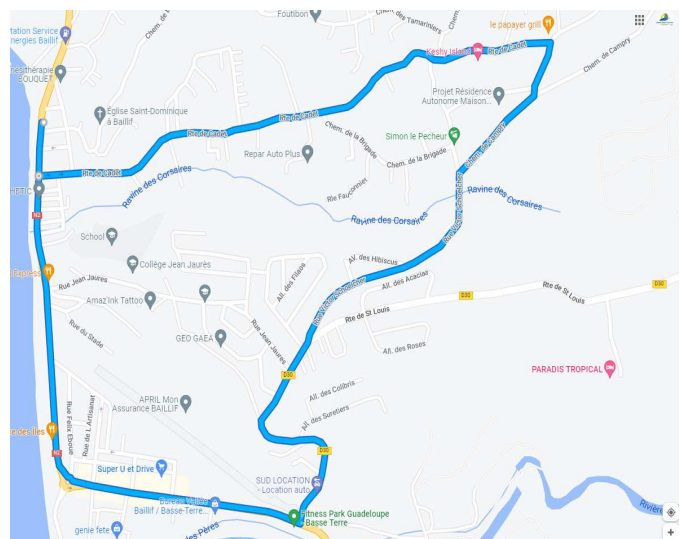


Figure 17: Exemple de la ligne 1 (Source : site CAGSC)



Territoire	Nombre de ligne	Nombre de communes	Nombre d'habitants	Superficie	Ratio Nombre de ligne pour 1000 habitants	Ratio nombre de ligne au km <sup>2</sup>
SMT	48	7	163 280	337,5	0,29	0,14
CA NGT	15	5	56 466	324,6	0,27	0,05
CA NBT	13	6	76 742	464,8	0,17	0,03
CA GSC	34	11	77 186	342,5	0,44	0,10

Le tableau ci-dessus permet d'apprécier la « qualité » de l'offre de transport en commun à travers deux critères : le nombre de ligne disponible pour 1000 habitants et le niveau de desserte du territoire (nombre de ligne par km<sup>2</sup>).

Selon ces critères, et de manière générale, on note que l'offre la plus faible est proposée par la CANBT où l'offre par habitant est 2,5 fois moins importante que celle du SMT. Il convient toutefois de souligner que le nombre de lignes en présence est près de 3,7 fois moins important bien que le territoire est 1,4 fois plus grand.

Bien que le réseau de la CAGSC ne soit pas le plus important en terme de ligne, il est celui qui offre le niveau d'accessibilité le plus important pour la population avec près de 0,5 ligne pour 1000 habitants.

Il est important de souligner que ce travail ne prétend pas être une approche exhaustive de la qualité et de la performance de l'offre de service mais permet de dresser un rapide état des lieux à travers une analyse statique de l'offre. En effet, il ne tient pas compte du niveau d'urbanisation, de la répartition des populations sur le territoire et de la performance du réseau en matière de fréquence, d'amplitude, de matériel et de régularité.

Territoire	Ratio Nombre de ligne pour 1000 habitants	Ratio nombre de ligne au km <sup>2</sup>	Part modal en TC
SMT	0,29	0,14	10 (CAPEX) et 2 (CARL)
CA NGT	0,27	0,05	5
CA NBT	0,17	0,03	7
CA GSC	0,44	0,10	1

Si l'on met en perspective l'analyse précédente avec la part modale transport en commun issue de l'EMC<sup>2</sup>, cela fait transparaître les éléments suivants :

- il y a une déconnexion entre l'utilisation des transports en commun et son niveau de desserte des territoires. Cela peut impliquer notamment par la performance de l'offre qui serait faiblement concurrentielle à l'automobile ;
- une dichotomie entre la part modale TC de la CARL (2%) et de la CAPEX (10%) alors que l'Autorité organisatrice de la mobilité est la même (SMT). Cela peut s'expliquer par le fait que l'offre la plus importante se situe dans le périmètre de la CAPEX notamment avec la présence de l'axe fort entre les Abymes, Baie-Mahault et Le Gosier (partiellement). Globalement, les offres présentes dans les zones 2 étant moindres que celles situées en zone 1 ;
- une part modale TC non négligeable pour la CA NBT (7%) alors même que l'offre apparaît comme moindre sur le territoire. Cela peut s'expliquer par la « concentration » des lignes disponibles vers Baie-Mahault.

Si l'on affine le regard porté sur le niveau de service par nombre d'arrêt par commune, il nous permet d'en extraire le tableau ci-dessous :

EPCI	Commune	Nombre d'arrêt <sup>4</sup>	Nombre habitants (2019)	Superficie (en km <sup>2</sup> )	Ratio au km <sup>2</sup>	Ratio pour 1000 habitants
CAPEX	Pointe-à-Pitres	15	14 498	2,66	1,8	1,0
CAPEX	Les Abymes	70	52 948	81,3	0,9	1,3
CAPEX	Baie-Mahault	41	30 316	46,0	0,9	1,4
CARL	Le Gosier	42	26 919	45,2	0,9	1,6
CARL	Saint-François	17	12 184	61	0,3	1,4
CARL	Sainte-Anne	24	24 430	80,29	0,3	1,0
CANGT	Morne-à-l'Eau	14	16 223	65,4	0,2	0,1
CANGT	Le Moule	33	22 230	82,84	0,4	1,5
CANGT	Port Louis	7	5 601	44,24	0,2	1,3
CANGT	Petit-Canal	9	8 195	70,5	0,1	1,1
CA NBT	Non disponible					
CA GSC	Difficilement exploitable (trop de données absentes)					

Il est à noter que les observations ci-dessous doivent être prises avec un certain nombre de précautions en l'absence de certaines données, de la qualité de l'offre (fréquence, matériel...) et de la répartition des populations et des pôles générateurs de déplacement. L'analyse de ce tableau, permet d'établir les observations suivantes :

- la difficulté, voire l'impossibilité, d'accéder aux informations relatives au transport en commun bien que le service existe et pouvant engendrer une perte d'attractivité de l'offre en dehors de toutes considérations qualitatives ;
- l'offre de service la plus « performante » sur le territoire se concentre sur le territoire de la CAPEX et de la CARL (appartenant au syndicat mixte des transports -SMT) en offrant un ratio par km<sup>2</sup> et pour 1000 habitants plus important que sur les autres territoires intégrant cette analyse ;
- Les communes de Saint-François et de Sainte-Anne sont celles où le ratio au km<sup>2</sup> est le plus faible du SMT et la commune de Morne-à-l'Eau est celle qui enregistre les ratios les plus faibles du tableau malgré une situation géographique favorable (routière et proximité des pôles urbains denses) ;
- pour le territoire de la CANGT, les communes du Moule et de Port Louis offre des services équivalent (par habitant) similaire à celui proposé par le SMT. Pour Port-Louis, il convient toutefois de souligner que cela peut s'expliquer par le nombre d'habitant 3 à 10 fois inférieur aux communes du SMT.

<sup>4</sup> Données issues des fiches-horaires du SMT

Cette analyse a porté uniquement sur les offres de transport en commun urbain (TCU) proposé par les différentes AOM du territoire. Il convient de souligner qu'à cela s'ajoute le réseau de la Région Guadeloupe qui a récemment évolué.

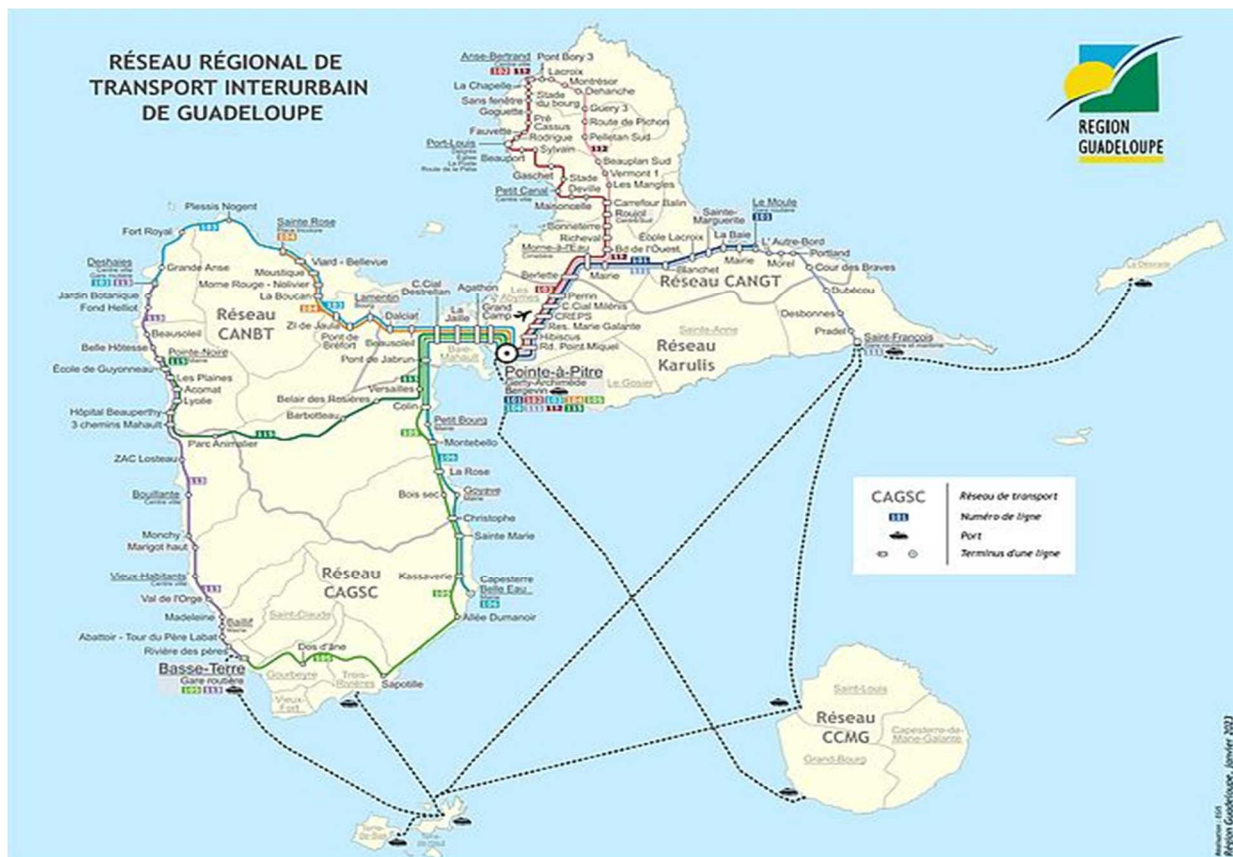


Figure 18: Plan du réseau régional de Guadeloupe (Source : site internet de la Région de Guadeloupe)

Le Conseil Régional propose 10 lignes et irrigue l'ensemble du territoire de la Guadeloupe y compris les îles de Marie-Galante, les îles du Sud et la Désirade. Il est à noter que seules les îles de Marie-Galante et du Sud possèdent une liaison inter-îles. Le réseau se concentre essentiellement sur la partie nord de la Guadeloupe et la quasi-majorité des lignes convergent vers le poumon économique de la Guadeloupe.

La desserte de la partie nord et sud de la Guadeloupe peut se caractériser par respectivement, une desserte en étoile et une desserte littorale. Il est à noter que cette structure organisationnel interpelle sur la desserte sud de la partie Grande-Terre et de la desserte du rétro-littoral de Basse-Terre.

- **Le projet de TCSP**

Inscrit au Plan de Déplacement Urbain (PDU) du Syndicat Mixte des Transports, le projet de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) permettra de traverser le territoire communautaire d'est en ouest et du nord au sud.

Le projet de TCSP sera réalisé sur une voie dédiée en site propre de 20 km avec 33 stations et de deux lignes de bus (Vélodrome de Baie-Mahault – CHU Actuel, Vélodrome de Baie-Mahault – Perrin) pour une fréquence de passage toutes les 8 à 10 minutes, avec une traversée de la Gabarre en voie réservée.

La mise en place du réseau de TCSP répondra à plusieurs objectifs :

- Renforcer l'usage des transports collectifs :
  - Desservir un plus grand nombre d'habitants de l'agglomération
  - Augmenter la vitesse commerciale des TC au bénéfice des usagers
  - Assurer l'accessibilité des transports collectifs aux personnes à mobilité réduite
  - Accroître la part de marché des transports collectifs pour réduire les nuisances liées à la voiture
- Favoriser un développement durable :
  - Irriguer les centres-villes
  - Relier les espaces à vivre : espaces résidentiels, zones d'emplois et de loisirs
  - Améliorer la qualité de l'air en réduisant la pollution et les émissions de gaz à effet de serre
  - Développer des offres de service qui intègrent une stratégie bas carbone.

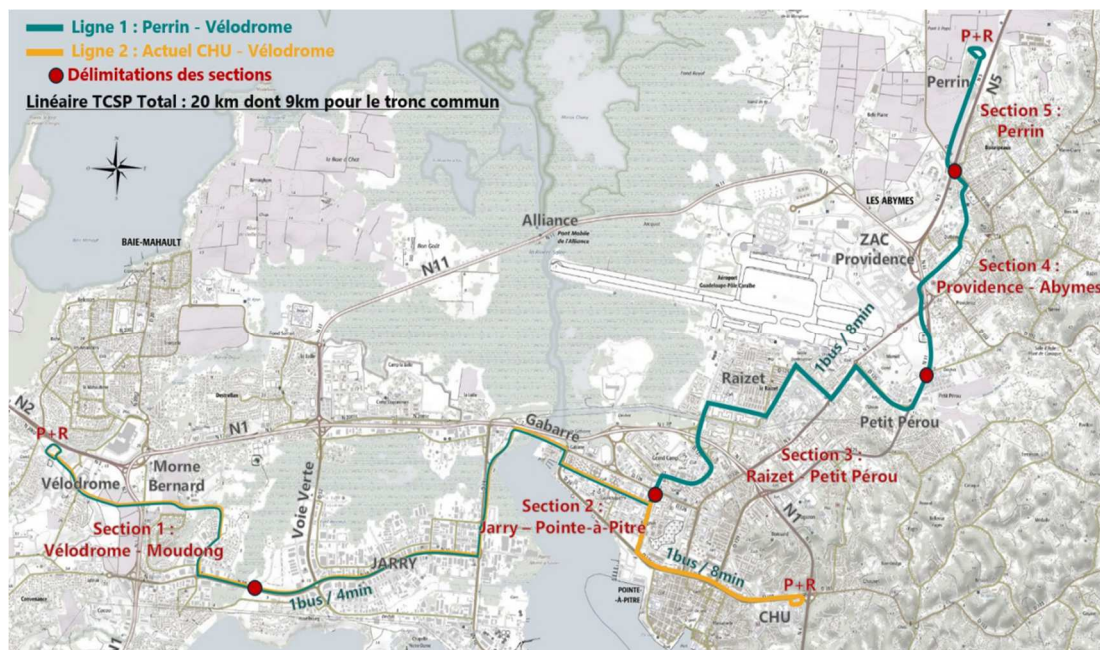


Figure 19: Plan masse du TCSP (Source : présentation séminaire interdom 19/10/19)

- **Les lignes régulières maritimes**

Des liaisons maritimes régulières permettent de relier la Guadeloupe continentale et les îles du Sud. Une expérimentation de navette maritime entre Jary et Point-à-Pitre a eu lieu en 2019. Le Grand port maritime de Guadeloupe – Port Caraïbes est composé de 5 sites spécialisés. En 2019, il représentait 3,6 millions de tonnes de marchandises et 983 000 passagers (dont environ un tiers pour les escales de croisières).



Figure 20: Implantation des principales zones d'accostage des navettes inter-îles (Site internet Région)

Les entretiens qui ont été menés lors de l'étude ont permis de préciser que l'ensemble des lignes existantes sont proposées et exploitées par des acteurs privés.

### A retenir

- ✓ Un réseau de transports collectifs urbains et interurbains « dense » (108 lignes) mais avec un maillage hétérogène et une coordination à trouver
- ✓ Peu de lien entre les politiques publiques de la mobilité et celle de l'aménagement du territoire
- ✓ Difficultés pour les liaisons inter-îles (fréquences et amplitudes)
- ✓ Modes actifs peu développés malgré une part modale significative pour la marche, le vélo reste très peu pratiqué et demeure au stade du motif « loisir »
- ✓ L'usage de la voiture engendre des externalités négatives pour l'économie (temps de trajet important, saturation de réseau, productivité...), l'environnement (pollution de l'air, des milieux aquatiques, bruit, destruction de milieux naturels ou agricoles ...) et social/santé (stress, les non-captif, isolement, sédentarité...);
- ✓ Peu de solutions alternatives à l'énergie polluante (électrique, hydrogène...)
- ✓ Une offre de transport en commun plus significative sur le territoire du SMT.

## 2.3 CONCERTATION AVEC LES ACTEURS LOCAUX

### 2.3.1 Entretien

#### - Généralités :

Au total, le Cerema a mené 14 entretiens dont la liste a été élaborée conjointement entre la DEAL 971 et le Cerema. La liste initiale comportait une vingtaine d'entité mais des arbitrages ont été réalisés et des sollicitations ont été sans suite.

Afin d'avoir une vision transversale, les acteurs ont été choisis suivant les thématiques suivantes :

- ✓ Acteurs en lien direct avec la gouvernance de la mobilité sur le territoire ;
- ✓ Acteurs majeurs du territoire intervenant de manière plus transversale ;
- ✓ Acteurs de la mobilité au plan opérationnel.

En finalité, les acteurs ayant été effectivement entendu sont :

Acteurs	ADEME	CANGT	CANBT	CCMG	CCI	DEAL	IDS- TDH	INSEE	KARULIS	REGION	ROUTE DE 971	SEMAG	SMT	CMT
Thématique														
Gouvernance														
Transversalité														
Opérationnel														

Les entretiens avaient un double objectif :

- ✓ **Objectifs intrinsèques (ou recherchés) de l'entretien**
  - approfondir ou consolider les éléments précédemment recueillis ;
  - clarifier des points pouvant générer des incompréhensions ou des contradictions dans l'analyse territoriale et/ou des mobilités ;
  - explorer leur vision des déplacements au cœur du territoire au regard des orientations de la LOM ;
  - cerner le(s) rôle(s) qu'ils pourraient jouer dans la démarche.
- ✓ **Objectifs annoncés**
  - recueillir leur avis sur les conditions de mobilité actuelle et leurs impacts sur le dynamisme, l'économie, l'environnement ... du territoire ;
  - faire partager leur vision de la mobilité de demain au cœur du territoire guadeloupéen ;
  - identifier les freins auxquels sont confrontés les politiques publiques et les acteurs pour initier une mobilité durable ;
  - identifier les leviers mobilisables pour « basculer » vers une mobilité durable.

### - Méthode :

Les entretiens ont eu lieu en visioconférence, hormis celui de la Région Guadeloupe en présentiel lors d'une mission sur le terrain. Pour chaque entité entendue, une trame d'entretien a été rédigée tenant compte des spécificités organisationnelles, fonctionnelles et domaine d'intervention. La trame s'appuyait sur 5 volets :

- ✓ **Contexte** : durant lequel l'entité pouvait apporter sa vision sur la prise en charge des mobilités actuelles et son intégration dans les politiques publiques à travers son prisme de connaissances et d'intervention. Ce temps a permis également de préciser le niveau et modalité de ses interventions ;
- ✓ **Mobilité d'aujourd'hui** : pour comprendre, dans la continuité du premier volet, les conditions de déplacements actuelles des guadeloupéens et visiteurs. Ce lien a permis de questionner les potentielles causes à effets entre l'approche institutionnelle de la mobilité (l'offre) et sa concomitance avec les conditions de déplacement des personnes (attentes) ;
- ✓ **Mobilité de demain** : les personnes entendues devaient aborder cette question au travers quatre éléments : sa vision sur les évolutions structurelles et fonctionnelles du territoire à l'horizon 2040 ;
- ✓ **La gouvernance** : définir les nécessaires points d'adaptation relatifs à la question de la gouvernance pour accompagner et dynamiser l'évolution des mobilités. Ce temps a permis également à l'acteur de préciser ses intentions fonctionnelles et le rôle qu'elle pourrait jouer dans ce cadre ;
- ✓ **Attente de H2040** : il s'agissait de préciser les attentes collectives puis individuelles de la démarche H2040 sur ses objectifs et son fonctionnement au sein de l'écosystème mobilité de Guadeloupe.



Figure 21: Cohabitation piétons-véhicules motorisés complexe (Cerema)

## -Synthèse des entretiens :

L'ensemble des éléments ainsi recueillis a permis d'établir, à la suite de leur analyse, la synthèse suivante :

### Contexte :

- ✓ Consensus sur le constat à l'échelle régionale, ne se retrouve pas dans la mobilité - faible prise en compte de cette question malgré une reconnaissance et prise de conscience des problématiques
- ✓ Échelle locale : Des **documents de planification des mobilités** qui « tardent » à se concrétiser et ne fixent **pas d'objectifs clairs** et **absence de vision collective** (hors champs SMT), **niveau de service qui se détériore** au fur et à mesure que l'on **s'éloigne des pôles générateurs**
- ✓ Une connaissance fonctionnelle du territoire et des spécificités locales mais **faiblesses dans les réponses** malgré les ambitions affichées
- ✓ Discours : **absence de la place des habitants** (politiques publiques, collectivités, compétences, offres ... les habitants perçus uniquement par le prisme des usagers et non comme « acteur » à part entière ;
- ✓ Une connaissance « opérationnelle » des difficultés et des pratiques mais confrontées à l'**absence d'éléments factuels** (données) **permettant de les contextualiser** et fixer des objectifs (exemple : chiffres mobilité touristique)
- ✓ Des objectifs qui se fixent sur des **données « anciennes »** et des **perspectives qui apparaissent trop ambitieuses** (croissance de population et absence de la prise en compte du vieillissement de la population – départ des jeunes générations) -> fixent un socle d'hypothèses « faussé »
- ✓ La question des déplacements se concentre **essentiellement sur le transport des personnes**. La logistique est trop faiblement abordée alors que les dessertes sont faites en modes motorisés uniquement (absence réseau ferré).



Figure 22: Aujourd'hui, la mobilité n'apparaît pas comme un volet au service de l'aménagement du territoire. Donner une part plus équilibrée dans ce domaine pourrait contribuer au dynamisme du territoire tout en répondant aux contraintes actuelles (Source Cerema)



## Mobilité d'aujourd'hui :

- ✓ **Absence d'un système mobilité intégré** aux autres politiques publiques, la mobilité, qui n'apparaît pas comme une priorité, est **traitée de manière « indépendante »** et ne permet pas de répondre pleinement aux problématiques générales ;
- ✓ **Absence d'une vision globale** et intégrée de la mobilité, développement d'un modèle alternatif « monomodal » : le transport collectif (sans approche intermodal) ;
- ✓ Une **vision trop institutionnalisée** des mobilités aujourd'hui, les collectivités, et notamment la future AOM unique, sont perçues comme les acteurs uniques (absence des habitants, de la sphère privée, du tissu associatif ...)
- ✓ Une approche régionale de la mobilité n'existe pas, **repose sur les initiatives localisées qui fonctionnent en vase clos** (ou presque), les territoires sous double insularité pâtissent de cette position notamment en l'absence d'une intégration des liaisons maritimes dans le système mobilité ;
- ✓ Bonne connaissance générale des **risques naturels** par les acteurs locaux, traitement sous forme de **gestion de crise et pas dans la durée** (quelle réponse apporter face à la montée du niveau de la mer en aménagement du territoire et en mobilité).



Figure 23: En Guadeloupe, la voiture reste le mode de transport le plus fréquemment utilisés pour l'ensemble des motifs. Cette pratique conduit très fréquemment à des saturations du réseau routier y compris le long d'axes non adaptés en terme de capacité. Ce phénomène s'accompagne, dans certaines conditions, à une élévation du risque routier (Source Cerema)

## Mobilité de demain :

- ✓ Un levier essentiel : **passer d'un mode d'approche individuel à un mode collectif** ;
- ✓ La mobilité n'est pas reconnue comme une priorité mais génère bien des externalités négatives auprès de l'ensemble de la chaîne des acteurs. Nécessité de faire de la mobilité un **levier à part entière** pouvant **performer la construction et le fonctionnement du territoire** ;
- ✓ Besoin de modifier en profondeur l'approche et le traitement des mobilités, **renforcement de la mobilisation de l'ensemble des acteurs** pour une traduction opérationnelle sur le terrain ;
- ✓ Une interrogation prononcée autour de la future **AOM unique, une attente forte** mais des interrogations autour de sa capacité à générer une véritable dynamique autour des déplacements, base SMT dont la compétence actuelle et ses actions dominant largement le développement de l'offre TC, avoir une **approche multimodale et multi partenariale** ;
- ✓ Interrogation sur la capacité des acteurs locaux à se mobiliser autour d'un projet commun et partagé sur la mobilité au regard de l'organisation structurelle actuelle du territoire, **réduire l'effet « d'absorption » de l'agglomération pontoise** □ **développer une politique d'aménagement au service de l'ensemble du territoire** ;
- ✓ Des freins et des leviers encore importants qui pourraient nécessiter des arbitrages difficiles avec des impacts négatifs à courts et moyens termes, **passer dans une vision à « long terme » argumentée.**



Figure 24: Les enjeux autour des mobilités pour le territoire guadeloupéen sont nombreux: environnemental, économique et social. Son rôle doit aller bien au-delà d'une fonction circonscrite aux déplacements des personnes mais bien intégrer une plus grande dimension pour maintenir, voire accroître, l'attractivité du territoire (Source Cerema)

## Gouvernance :

- ✓ Nécessité de **développer une véritable dynamique de gouvernance** autour des questions de mobilité ;
- ✓ Faire que la mobilité soit une **thématique intégrée aux autres politiques publiques** du territoire pour quelle puisse retrouver son véritable effet levier, ne pas faire une variable d'ajustement ou une réponse à des demandes, elle doit générer un effet levier fort ;
- ✓ **Écimer les effets concurrentiels entre les différents territoires** (limiter les « migrations » de population vers l'agglomération pontoise) pour développer une approche complémentaire au service des habitants et du territoire ;
- ✓ Forte attente autour de l'**AOM unique**, donner un **véritable rôle d'impulseur** dans le domaine de **mobilité mais également au sein des autres politiques publiques, gérer la transition** entre la situation actuelle et à terme ;
- ✓ **Redéfinir un rôle prépondérant des habitants** au sein de la gouvernance de la mobilité, intégration = compréhension des contraintes, participations aux décisions collectives et appropriation des orientations d'actions ;
- ✓ Besoin de **définir une véritable feuille partagée** laissant une part d'ajustement pour les spécificités locales, ne pas précipiter les « choses » pour tenir compte de l'assimilation des modifications à engager et donner de la crédibilité aux actions ;
- ✓ Besoin d'**harmoniser les calendriers**, ou les **perspectives d'objectifs**, pour mieux coordonner les actions du, et des, territoire(s), évaluer les impacts intrinsèques de la mobilité et ses impacts sur les autres politiques publiques.

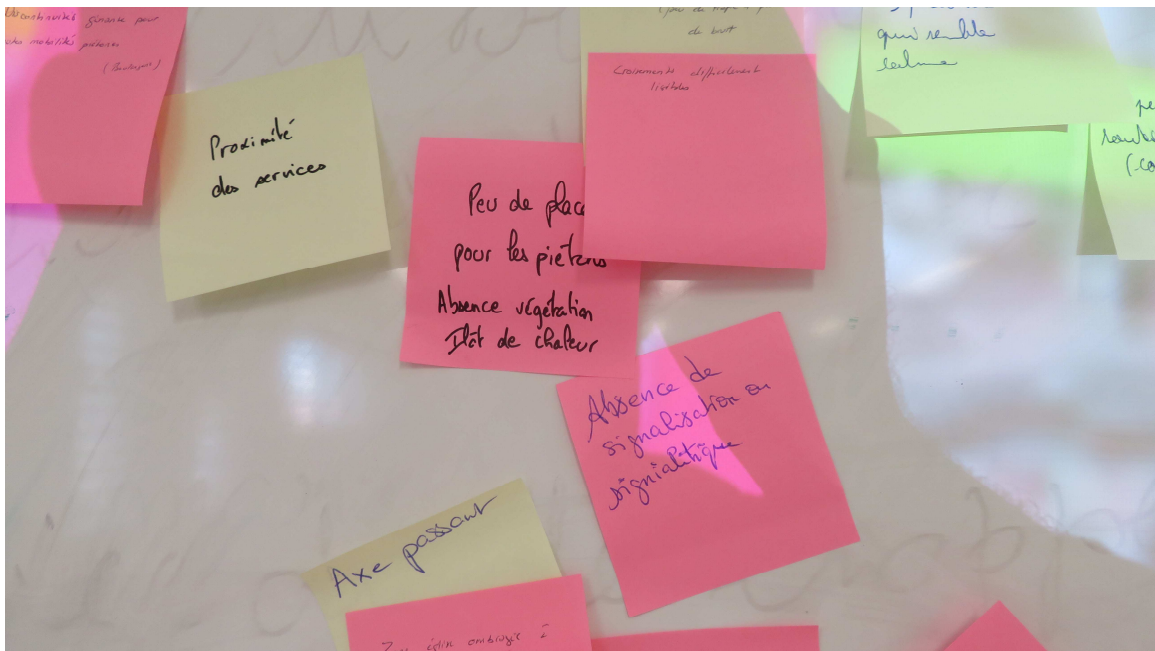


Figure 25: Les politiques de mobilité intégrées appellent à renforcer l'organisation et le pilotage de sa prise en charge. Cette orientation doit ouvrir des perspectives favorables à son déploiement optimisée dans lequel l'habitant doit contribuer (Source Cerema)

## Attente vis-à-vis de H2040 :

- ✓ Outil se faisant l'**interface prospectif** entre les politiques d'**aménagement** et celles des **mobilités** et faire de la démarche un outil de partage et d'information au profit d'une démarche collective et partagée ;
- ✓ **Outil opérationnel** permettant de fixer un socle d'intervention à partir des éléments constitutifs. Proposer des informations (données, législation...) mais également des solutions (techniques, réglementaires...). Le caractère opérationnel recouvre le **partage d'expériences et répliquabilité** ;
- ✓ Outil étant le reflet d'une **feuille de route** d'un projet global où l'ensemble des acteurs peuvent intégrer les besoins spécifiques de leur territoire au service d'une vision globale et partagée de la mobilité ;
- ✓ Relancer une véritable **dynamique** autour de cette question
- ✓ L'**outil ne doit pas être uniquement descendant** et laisser une part à l'émergence d'idées et de propositions parmi lesquelles les habitants doivent retrouver une place d'acteurs (pas seulement bénéficiaires)



*Figure 26: H2040 est attendu comme un outil opérationnel accessible et pouvant être complété par chacun des acteurs. Il doit porter un projet commun à partir duquel chaque entité puisse élaborer un projet identifié à leurs problématiques (Source Cerema)*

## - Conclusion : les 10 points

L'analyse et le croisement des informations recueillies dans le cadre des entretiens ont conduit à identifier 10 points au titre d'enjeux pour l'outil H2040. Ces points sont retranscrits constat et prescriptions comme suit :

### **Point 1 :**

**Constat :** Il y a un consensus général sur la situation et la nécessité d'agir pour améliorer la mobilité en Guadeloupe mais qui sont confrontées à une absence de dynamique individuelle et collective ;

#### **Prescriptions :**

- ✓ Mobiliser la chaîne des acteurs dans un projet commun
- ✓ Passe d'un mode « ambition/intention » en mode « projet »
- ✓ Maintenir une dynamique durable
- ✓ Mobiliser les leviers pour inciter à travailler autour d'un projet commun

### **Point 2 :**

**Constat :** Des ambitions affichées et des projets souvent confrontés à des difficultés de concrétisation ou de mise en œuvre ;

#### **Prescriptions :**

- ✓ Lever les freins dès le début de la réflexion (qui, quoi, comment)
- ✓ Proposer un appui aux porteurs de projet tout au long de la démarche
- ✓ Prendre en considération toutes les composantes inhérentes à la mobilité et ses intrications avec les autres politiques publiques
- ✓ Définir un projet tenant compte des spécificités locales et d'un calendrier réaliste
- ✓ Renforcer la démarche de partage pour initier une dynamique unidirectionnelle

### **Point 3 :**

**Constat :** Des réponses en mobilité apportées « au fil de l'eau » en l'absence d'une modification en profondeur (passer d'une approche solutionnaire à une réforme en profondeur, être proactif) ;

#### **Prescriptions :**

- ✓ Définir une véritable feuille de route autour de la mobilité avec l'ensemble des porteurs de projets et les aménageurs du territoire
- ✓ Faire évoluer l'action publique pour passer d'une approche solutionnaire (agir sur l'offre) à une approche réformatrice de la mobilité (agir sur les comportements)
- ✓ Afficher des objectifs clairs, partagés et définir des indicateurs d'évaluation et de suivi
- ✓ Être force de proposition innovante et conciliante pour « bousculer » les pratiques tout en conservant l'adhésion et la crédibilité.

#### **Point 4 :**

**Constat :** La mobilité est un domaine en « pleine » recomposition avec des mutations importantes dans un contexte de contraintes fortes ;

#### **Prescriptions :**

- ✓ Définir les contraintes factuelles liées aux évolutions et anticiper les éventuelles freins majeurs à lever
- ✓ Poursuivre et renforcer la mise en place de l'AOM unique
- ✓ Anticiper et gérer la transition entre l'écosystème mobilité actuel et celui de demain (accorder le temps nécessaire tout en restant dynamique)
- ✓ Considérer la mobilité comme l'affaire de « tous » - ne pas compter uniquement sur l'implication des collectivités.

#### **Point 5 :**

**Constat :** Des territoires en concurrence et des orientations territorialement focalisées qui décousent l'uniformité du territoire et son essor ;

#### **Prescriptions :**

- ✓ Inciter à développer une vision régionale de la mobilité tout en conservant l'intégrité des territoires infra
- ✓ Renforcer la place de la mobilité comme un vecteur au service du territoire et des politiques publiques supra
- ✓ Développer l'esprit de « coopération » entre les territoires pour affermir une Guadeloupe enclave territoriale
- ✓ Intensifier la reproductibilité des démarches dans le cadre d'échanges d'expériences en interne et en externe.

#### **Point 6 :**

**Constat :** La mobilité reste aujourd'hui une thématique traitée de façon à part entière visant essentiellement les flux domicile-travail et ne joue pas, à ce titre, un point fondateur pour les autres domaines ;

#### **Prescriptions :**

- ✓ Aborder la mobilité sous différentes échelles : géographique, temporelle et thématique
- ✓ Dépassez le seul motif domicile-travail (certes structurant) et intégrer toutes les motifs de déplacement (loisirs, tourisme, scolaire, achat ...)
- ✓ Intégrer les flux logistiques (contexte ilien)
- ✓ Définir la bonne échelle de temps pour permettre une intégration durable des évolutions de mobilité – 2040 ?
- ✓ Anticiper et faciliter l'intégration des initiatives locales dans la démarche globale.

**Point 7 :**

**Constat :** L'état de la connaissance et les entretiens ont montré un besoin de données factuelles. Les démarches en cours reposent sur des données anciennes et/ou trop ambitieuses compte-tenu de l'évolution du territoire ;

**Prescriptions :**

- ✓ Définir les lots de données nécessaires à mettre à disposition des porteurs de projets, définir le niveau d'accessibilité et le spectre thématique
- ✓ Décliner un protocole de recueil et de gestion des données
- ✓ Préciser les modalités d'interactions entre les données « permanentes » (INSEE) et les données issues d'études ou démarches locales
- ✓ Caractériser la valorisation possible des données disponibles dans le cadre des études et des démarches, acculturer les services et élu-e-s
- ✓ Réfléchir à une éventuelle base de données unique regroupant les différents domaines (rentrer dans une démarche projet de territoire).

**Point 8 :**

**Constat :** Les porteurs de projet ont conscience des impacts des risques naturels sur les projets mais les traductions restent « timides ». Il est nécessaire de l'anticiper et l'intégrer pour passer d'un mode de gestion à celui de résilience ;

**Prescriptions :**

- ✓ Développer une véritable culture du risque naturel autour de la thématique mobilité auprès de l'ensemble des acteurs locaux
- ✓ Dessiner le contour d'un protocole commun sur l'intégration du risque naturel dans les projets et démarches
- ✓ Initier une coopération territoriale autour de cette thématique
- ✓ Faciliter la traduction des aléas dans les démarches prospectives et opérationnelles
- ✓ Viser un objectif : devenir un laboratoire sur la résilience des territoires (dans le domaine de la mobilité)

**Point 9 :**

**Constat :** La gouvernance relative à la mobilité est en pleine « effervescence » (AOM unique). Elle doit lever les obstacles pour se constituer et être rapidement opérationnelle pour définir les réponses aux enjeux de demain ;

**Prescriptions :**

- ✓ Poursuivre et accélérer la mise en œuvre de l'AOM unique
- ✓ Définir le protocole à mettre en place durant la phase de transition pour les prises de décision et la continuité des démarches en cours
- ✓ Intégrer d'ores et déjà le principe d'un « basculement » dans les démarches en cours tout en restant ambitieux
- ✓ Associer largement les acteurs locaux
- ✓ Faire des habitants des acteurs majeurs dans les démarches et les décisions de la future AOM

## Point 10 :

**Constat :** Les attentes exprimées au cours des entretiens sur la démarche H2040 ciblaient la mise à disposition : un outil d'aide à la décision, un socle de connaissance et un espace de partages (retour d'expérience, proposition de solutions...) ;

### Prescriptions :

- ✓ Proposer un outil opérationnel en lien avec l'ensemble des démarches actuelles, ne pas être un outil supplémentaire
- ✓ Définir les conditions opérationnelles de l'outil (accès, gestion, alimentation, animation...)
- ✓ Décliner la place et le rôle de chacun des acteurs dans la démarche.

Le croisement avec les thématiques préalablement recensées permet d'identifier le lien entre ces dernières et les points précédemment présentés. Ce travail permet d'identifier, le lien de rattachement en fonction des prescriptions permettant ainsi de mesurer la thématique sur laquelle les efforts seront à fournir.

Thématique	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Gouvernance	●	●	●	●				●	●	●
Transversalité		●		●	●	●	●			
Opérationnel			●		●		●			●

La tableau ci-dessus montre que le volet gouvernance revêt un caractère important dans la démarche tant du point de vue de la mise en place du dispositif, de son fonctionnement et de sa pérennité.

Ce dernier point repose également sur le développement d'un outil opérationnel à partir duquel les acteurs auront la possibilité de retrouver la feuille de route d'un projet global tout en retrouvant des solutions méthodologiques et techniques opérationnelles.

## 2.3.2 . Atelier

### - Objectif et méthodologie :

A partir des éléments recueillis lors des axes précédents, des ateliers collaboratifs ont été mis en place courant janvier 2022. Ces derniers ont rassemblé les principaux acteurs locaux dont la liste a été établie à partir de celle des entretiens.

Cette démarche a permis d'élaborer une analyse multicritère et défini les différents scénarios au regard d'évolutions prévisibles du territoire.

Les ateliers avaient pour objectifs de :

- ✓ définir collectivement les critères à partir desquels les scénarios pourront être établis ;
- ✓ construire un, ou plusieurs, scénarios de projet à partir de variantes stratégiques ;
- ✓ caractériser les conditions de réussite du(des) scénario(s) ;
- ✓ définir les conditions de développement d'un outil associé à la stratégie retenue (forme de l'outil, fonctionnement, accessibilité...).



Les ateliers ont été animés par l'association du Cerema et de la DEAL afin de permettre d'avoir un équilibre entre la vision globale, technique/réglementaire et opérationnelle de la démarche.

4 thématiques ont été retenues :

- ✓ mobilité et ambition pour le territoire → maintien d'un équilibre entre ces deux composantes pour répondre aux exigences du développement durable ;
- ✓ mobilité et risques naturels → réalité de la vulnérabilité des mobilités et les capacités de souplesse et d'évolution pour maintenir les déplacements et le fonctionnement du territoire ;
- ✓ mobilité et soutenabilité → détermination d'un écosystème de mobilité frugal répondant aux contraintes budgétaires collectives et individuelles ;
- ✓ mobilité et gouvernance → proposition d'un modèle de gouvernance au service d'un projet ambitieux et partagé.

Afin d'optimiser au mieux le déroulement des ateliers et les éléments capitalisés, les équipes organisatrices ont proposé de répondre à trois questions. Ces questions avaient pour objectif de jaloner la démarche et éviter les risques de dévoiement (notamment proposer des solutions clé en main). Dans ce cadre, les questions ont été volontairement « larges » et non prescriptives.

Compte-tenu le contexte international lié à la crise sanitaire du Covid 19, ces ateliers se sont tenus en visioconférence.

**- Restitution des ateliers :**

Après une présentation rapide du contexte et du diagnostic, les participants ont pu partager autour de chaque thème qui leur a été proposé. Les conclusions pour chaque atelier sont les suivantes :

**- Atelier mobilité et ambitions du territoire :**

Question	Propositions associées
<p>Quelles sont vos ambitions pour le territoire en matière de mobilité ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposer une véritable alternative à l'automobile construite autour des TC, de la marche et du vélo □ évocation d'un bouquet modal</li> <li>- Avoir une véritable politique de planification</li> <li>- Amplifier la politique publique de transport autour de la logistique □ renvoi à la « dépoliarisation » des entrées de marchandises et la desserte (le dernier km)</li> </ul>
<p>Quelles alternatives à la mobilité individuelle carbonée ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approche par les freins pour les modes actifs (infrastructures, absence chez les employeurs d'accompagnement, sensibilisation...) -&gt; développer l'écosystème</li> <li>- TC (TCSP) constitue un projet structurant (10 à 20 ans), meilleures informations -&gt; attente des acteurs privés -&gt; « retour sur investissement » (VM)</li> <li>- Mobilité électrique, freins filière (traitement des batteries, déséquilibre de la sphère économique – privée et Région-, décarbonations du mixte énergétique)</li> </ul>
<p>Que manque-t-il au territoire pour atteindre ses ambitions ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Défaut de gouvernance (exemple : projet TCSP besoin de concertation/collaboration)</li> <li>- Enjeux autour de l'AOM unique – assurer la continuité de service entre les différentes AOM actuelles</li> <li>- Consultation faible des acteurs économiques</li> <li>- Complexité et éclaircissement d'accompagnement de financement</li> <li>- Changement des mentalités pour inciter les usagers à les utiliser</li> </ul>

**- Atelier mobilité et soutenabilité :**

Question	Propositions associées
<p>Pilier social : comment garantir la mobilité pour tous ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accompagnement des publics (conseil et financier) notamment les publics précaires. Conseil = informations (transparence)</li> <li>Adapter l'offre de transports aux besoins des usagers (PMR, seniors...)</li> </ul>
<p>Pilier environnementale : la baisse des externalités négatives passe-t-elle par une baisse du nombre de déplacement ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oui pour les voitures thermiques =&gt; réduire les déplacements =&gt; avoir un meilleur équilibre de vie</li> <li>- Se questionner sur le bienfondé des déplacements</li> <li>- Planification de l'aménagement du territoire – réfléchir sur l'organisation du territoire et sa capacité d'accueillir d'autres modes que la voiture. S'interroger notamment sur les gros pôles générateurs de déplacement (centre administratif, CHU...)</li> <li>- Limiter les déplacements : 2 approches : optimisation de l'usage de l'offre de transport (covoiturage) et démobilité (télétravail, réunion en visio...)</li> </ul>
<p>Pilier économique : le recul du tout voiture entraînerait un recul des ressources financières (taxe sur les carburants) -&gt; comment y palier ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il ne s'agit peut-être pas d'une question locale (réponse nationale ?)</li> <li>- La baisse de ressources financières ne doit pas impacter le niveau qualitatif de l'offre et de déplacement doit être de niveau</li> <li>- Compenser par d'autres ressources - taxer les déplacements ayant le plus d'impacts sur l'environnement (pas uniquement du ressort du local)</li> </ul>
<p>Pistes d'amélioration ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessaire approche intégratrice de la mobilité</li> <li>- Anticiper et projeter :</li> <li>- Perspective usager : quel temps je souhaite (je suis prêt) passer dans les transports</li> <li>- Perspective équilibre territorial : organisation du territoire =&gt; co-organiser la gouvernance</li> </ul>

**- Atelier mobilité et risques naturelles :**

Question	Propositions associées
Quels liens entre mobilité et risques naturels ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les effets du changement climatique (intensité des cyclones, pluies soudaines, hausse du niveau marin et érosion)</li> <li>- Plans de continuité des activités =&gt; bien rodé sur des phénomènes prévisibles. Bonne connaissance des alertes et mesures palliatives + procédures d'informations =&gt; pendant et après crise</li> <li>- Vulnérabilité avérée sur la mobilité - à deux niveaux : fonctionnelles (quelles organisations des services pour répondre aux aléas) et structurelles (quelle vulnérabilité du réseau de transport)</li> </ul>
Retours d'expériences autour de la gestion de crise et la continuité de mobilité ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réquisition des transports en cas de crise (Préfecture) =&gt; pose la question du niveau de contribution et son anticipation</li> <li>- Des améliorations sensibles ont été faites dans le cadre de la mise en place des Plan de continuité d'activité (PCA)</li> </ul>
Étude de cas concret autour d'un séisme (phénomène où les marges de manœuvre sont les plus importantes) ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan de continuité d'activité plus fragile =&gt; pas d'anticipation possible =&gt; si phénomène durant l'activité maximale de mobilité =&gt; pas de réponse adaptée</li> <li>- Pas de connaissances suffisantes sur les points vulnérables du réseaux =&gt; absence de réponses concrètes</li> </ul>
Pistes d'amélioration ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir des espaces pour les opérateurs pour prendre de la hauteur pour répondre aux sollicitations en cas de crise (espace d'échange)</li> <li>- Identification des zones/infrastructures routières les plus vulnérables aux risques (notamment pour la zone de Jarry qui concentre plusieurs usages)</li> <li>- Mieux identifier les acteurs pouvant jouer un rôle</li> </ul>

**Atelier mobilité et gouvernance :**

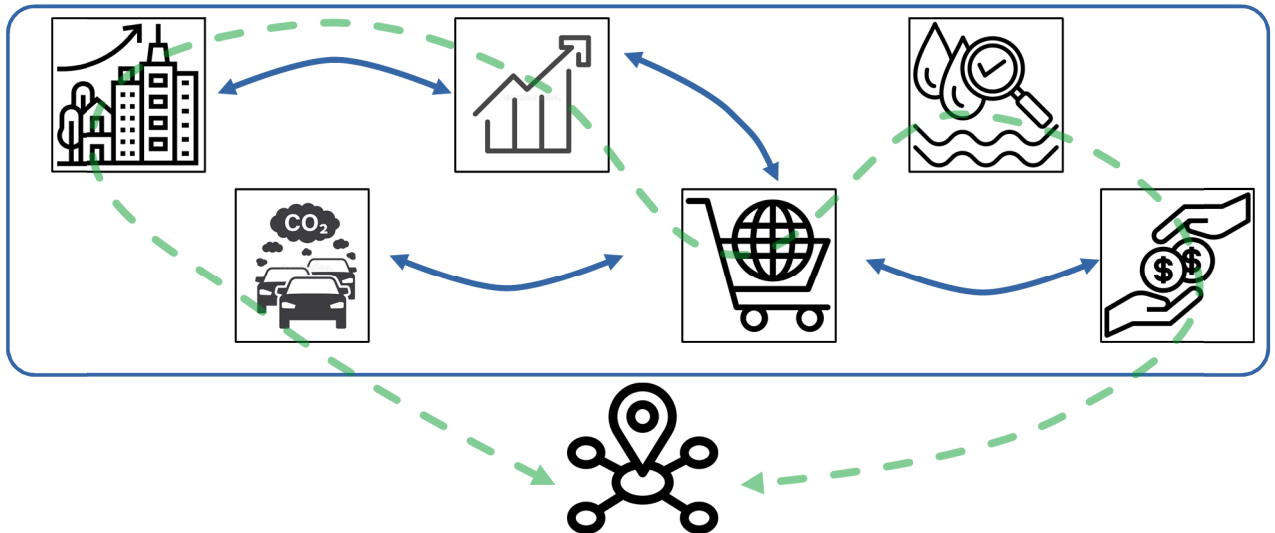
Question	Propositions associées
AOM unique, la solution ? Cette démarche est-elle partagée ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consensus sur le bienfait de cette démarche, avec 2 questions – la lenteur de sa mise en œuvre et la gestion de la transition =&gt; continuité des projets en cours ou à venir</li> </ul>
Faut-il construire la vision stratégique et partagée pour l'AOM ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A renvoyé à la construction opérationnel d'un maillage TC du territoire, cadencement et informations auprès des usagers</li> <li>- Améliorer l'offre de service (voie réservée, respect des horaires)</li> <li>- Mettre en place des solutions innovantes et anticiper l'évolution des besoins</li> </ul>

**- Les fondamentaux :**

Le croisement des éléments capitalisés lors des ateliers ont permis de constituer des fondamentaux qui seront utilisés pour l'élaboration des scénarios. Le Cerema propose de retenir 8 fondamentaux :

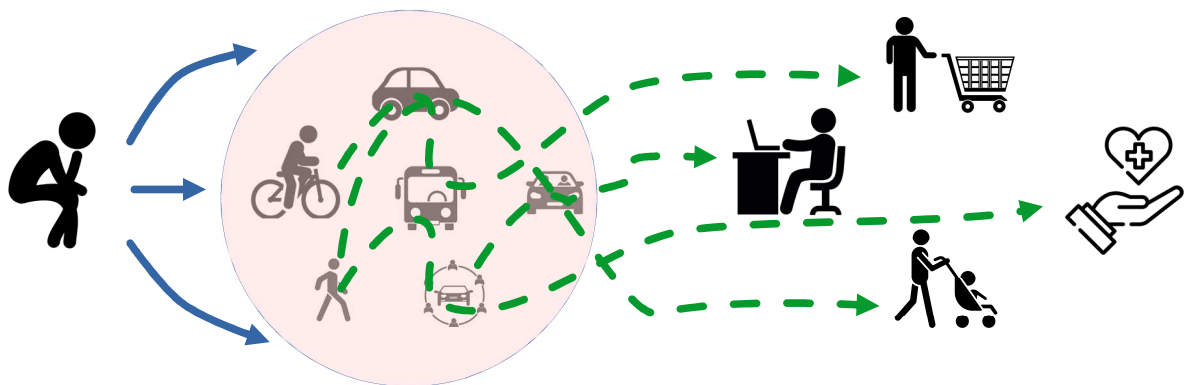
✓ **Fondamental 1 : Renforcement d'une approche intégrée de la mobilité**

Faire de la mobilité un outil au service du territoire et non un moyen pour les guadeloupéens de relier origine-destination. Le domaine doit contribuer au développement économique et à l'attractivité de la Guadeloupe ;



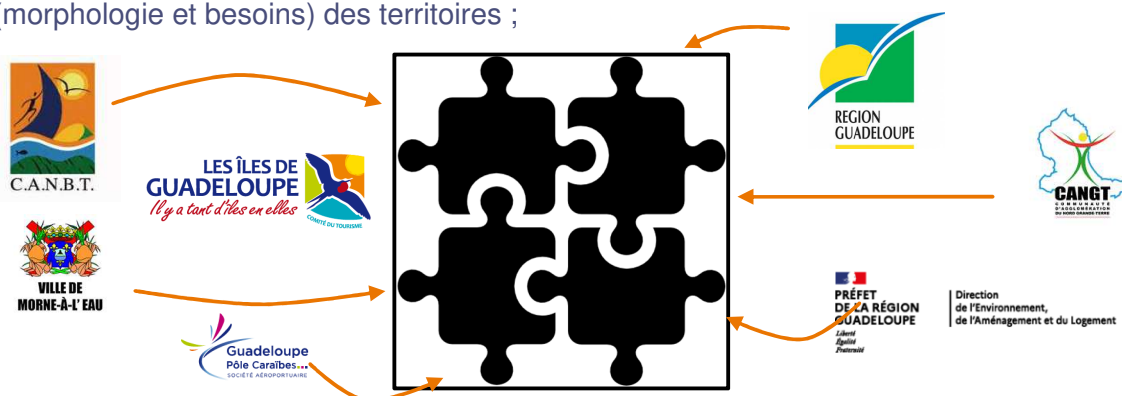
✓ **Fondamental 2 : Garantie d'une mobilité pour tous et partout**

Proposer un bouquet modal optimisé de déplacement en version « exclusive » ou « intermodale ». Ne pas miser exclusivement sur les transports collectifs mais assurer une complémentarité des modes adaptés aux ambitions des territoires et besoins des habitants ;



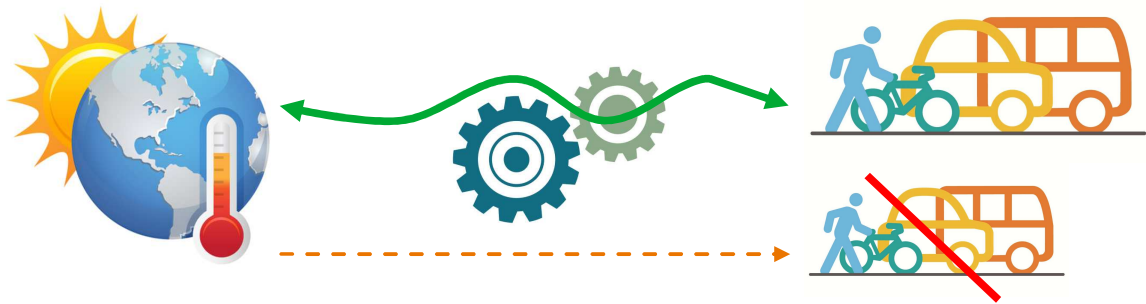
✓ **Fondamental 3 : Définition d'une stratégie commune et partagée**

Évoluer vers une approche collective des déplacements tout en répondant à la spécificité (morphologie et besoins) des territoires ;



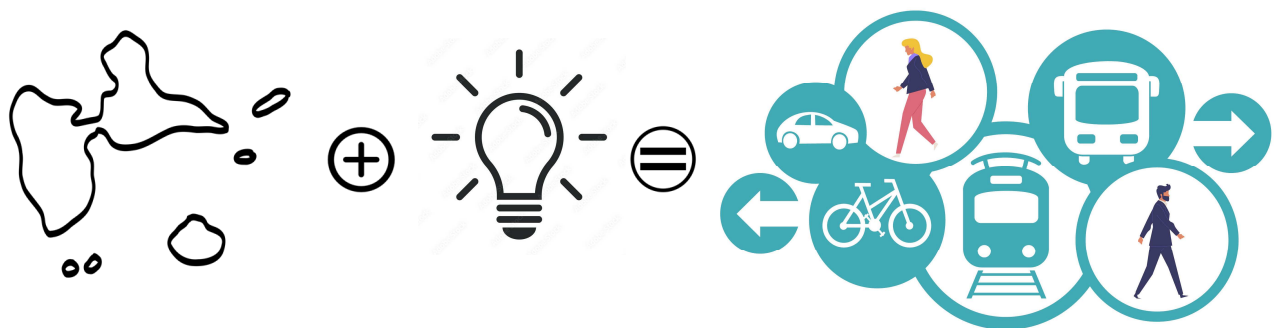
✓ **Fondamental 5 : Intégration des évolutions du climat et de ses conséquences**

Anticiper et formaliser les impacts pour veiller au maintien des besoins de mobilité et répondre favorablement aux évolutions d'occupation du territoire ;



✓ **Fondamental 6 : Incorporation des approches innovantes viables et adaptées**

Faire appel à des processus, des méthodes ou solutions « innovantes » adaptées aux spécificités du territoire, des pratiques et de la culture guadeloupéenne ;



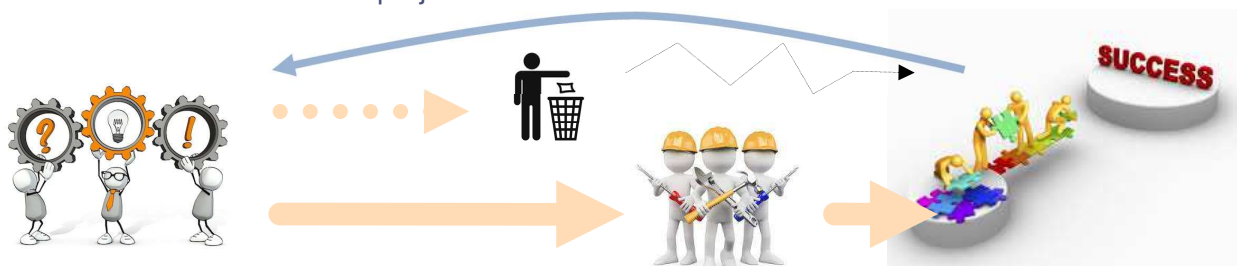
✓ **Fondamental 7 : Proposition de réponses adaptées aux besoins actuels et à venir**

Renforcer la culture mobilité auprès des acteurs locaux et définir les déterminants de la mobilité en vue de leur évaluation ;



✓ **Fondamental 8 : Développement d'une vision collective prospective opérationnelle**

Renforcer les liens entre « intention » et « réalisation » en mobilisant tous les leviers favorables à l'instauration d'un « mode projet »



## 3. SCÉNARISATION

### 3.1 Les déterminants

La démarche H2040 n'a pas pour objectif d'établir le projet de territoire mais de définir une vision stratégique de mobilité collective et partagée par l'ensemble des acteurs de la Guadeloupe. Dans ce cadre, elle doit offrir un éclairage stratégique de long terme auprès des décideurs, quel que soit leur domaine d'intervention, afin que les processus d'élaboration ou de révision des documents stratégiques, quel que soit leur hiérarchie, puisse intégrer cette feuille de route et guider les mesures dans ce schéma global. Dans ce contexte, on associera cette vision stratégique au terme de « boussole ».

Les travaux préalablement menés ont permis d'identifier des enjeux à l'échelle du territoire qu'il convient de traduire en vision stratégique au travers la démarche de scénarisation. Ce processus nécessite de mettre en lien les enjeux et les déterminants endogènes et exogènes liées au territoire et à son fonctionnement.

Les déterminants retenus sont les suivants :

Déterminant	Déclinaison
La reconfiguration territoriale	la concentration de l'urbanisation autour du pôle central (agglo pontoise) reste en projet. Des questionnements apparaissent autour d'une dépoliarisation dans le territoire en proposant de développer d'autres polarités. L'intégration d'une nouvelle approche de configuration du territoire peut s'avérer complexe
Les politiques publiques	concentrée aujourd'hui sur la voiture mais qui envisage un développement du TC. Les difficultés de concrétisation de l'AOM unique montre une certaine retenue pour entrer dans une politique publique de mobilité autre
Les habitants	aujourd'hui fortement portée sur l'automobile solo (choix ou contrainte), la persistance « rétinienne » de la place de l'automobile allié à l'imperméabilité de pratiquer de nouvelles mobilité pourraient inciter à une certaine réserve
La démographique	si l'on réfère à la tendance de ces dernières années, la projection à l'horizon 2040 de population serait de 310 000 habitants contre 404 000 pour les projections de l'INSEE. Les tendances concernant l'évolution du nombre des séniors (+60ans) restent identiques, multiplié par 2,4. Ce qui varie c'est leur effectif en fonction des projections de la population : 40,3% pour l'INSEE et 55,3% pour la tendance actuelle
Le parc automobile	une étude de l'ADEME prévoit un parc VP et VU aux alentours de 324 500 (2030) contre 275 000 (2017). Si l'on considère l'évolution actuelle, la projection atteindra (VP, VUL, PL et TC) 245 000 véhicules en 2040 contre 191 350 en 2017
Le réseau routier	Compte-tenu du contexte ilien de la Guadeloupe, des contraintes techniques et financières, le niveau de création de voirie restera stable et aucune infrastructure routière d'ampleur ne semble être en projet. Les investissements resteront pour l'entretien et potentiellement des améliorations pour le confort
Les pratiques de mobilité	les scénarios pourront tabler sur une stabilisation du nombre de déplacement, voire une baisse en fonction des évolutions liées à la démobilité au travail. Concernant les distances moyennes, elles pourraient évoluer en fonction des orientations en matière de reconfiguration territoriale
L'offre en transport collectif	l'arrivée du TCSP devrait apporter un niveau de service supérieur aux usagers de l'agglomération pontoise, toutefois l'offre générale reste largement perfectible pour le reste du territoire
L'offre modes actifs	selon l'EMC <sup>2</sup> à venir, 18% des déplacements sont réalisés par les modes actifs dont 1% en vélo. Les politiques publiques vis-à-vis de ces modes restent faibles même si quelques communes y travaillent. Un frémissement semble s'amorcer mais sans réalisation concrètes à ce jour
Évolution économique	les capacités financières des collectivités ont des perspectives moins favorables et le niveau de revenu des ménages sur les tendances actuelles seront en baisse. Les coûts inhérents à l'automobile évolueront , selon France inflation (5% par an)

## 3.2 LES SCENARIOS

Le cahier des charges relatif à l'étude H2040 intégrait deux recommandations : d'une part, le plafonnement à 3 scénarios différenciés maximum afin de limiter l'effet de diffusion des déterminants pour en faciliter l'arbitrage et d'autre part, la proposition d'un scénario « au fil de l'eau » comme scénario plancher (ou référent).

La déclinaison des scénarios est issue de la hiérarchisation des déterminants et la combinaison de leurs effets sur le territoire guadeloupéen.

Ce travail a permis d'identifier 3 scénarios :

- ✓ Scénario « au fil de l'eau » : qui s'engage dans le maintien du niveau des déterminants actuels tout en retenant les perspectives prévisionnelles issues des diagnostics. Il poursuit les politiques actuelles en maintenant la polarité forte de l'agglomération pontoise en s'appuyant sur le projet de TCSP sans réduire la place de la voiture. Il vise à réduire l'engorgement du poumon économique de l'archipel pour en faciliter l'accès en favorisant l'insertion des transports collectifs et l'augmentation du niveau de service. Pas de renforcement sur un rééquilibrage « structurel » du territoire ;
- ✓ Scénario dit « modéré » : Inciter la transition vers de nouvelles pratiques de mobilité au travers le renforcement de l'offre TC mais également en s'interrogeant sur une complémentarité du territoire. Il ne s'agit pas de reconsidérer l'organisation globale de l'offre TC mais d'agir sur leur complémentarité pour améliorer leur attractivité. L'intervention sur la décarbonation des transports est faible ainsi que l'accessibilité des personnes non captives des offres TC ;
- ✓ Scénario dit « ambitieux » : Une approche intégratrice forte pour l'aménagement de l'ensemble du territoire et de la politique publique de transport/déplacement. La mobilité n'est plus un moyen de desservir les territoires mais est un outil pour construire la Guadeloupe de demain. Elle vise à réduire considérablement la voiture et ses impacts négatifs avec des capacités de résilience plus importantes face aux risques naturels, aux évolutions du territoire et aux pratiques des habitants/touristes.



### 3.2.1 Le scénario « fil de l'eau » :

Contexte spécifique :

- ✓ Maintien d'une polarité sur l'agglomération pontoise ;
- ✓ Absence d'une réflexion globale sur les TC (arrivée du TCSP) ;
- ✓ Faible mobilisation des acteurs autour du vélo et de la marche ;
- ✓ Pérennisation de niveau de gouvernance actuelle.

Ce scénario consiste à maintenir les orientations actuelles en matière d'urbanisation et de transports. Les politiques publiques n'appliquent pas de contraintes particulières pour les usagers automobilistes et l'offre alternative s'appuie essentiellement sur un « renforcement » de du réseau de TC. Le renforcement seul de l'offre alternative à l'automobile via le TCSP, en l'absence d'une réflexion plus globale autour du TC et sa complémentarité avec les autres modes, exclut de fait les liaisons avec les territoires limitrophes à l'agglomération pontoise et davantage les territoires sous double insularité (très dépendant de la Guadeloupe continentale). Les habitants résidents hors de l'agglomération pontoise seraient à moyen, voire à court terme, voir leur précarité énergétique fortement progresser. L'accroissement du nombre de véhicules, en l'absence d'aménagements de voirie conséquents, devrait engendrer une augmentation du trafic sur des axes déjà bien surchargés (et les impacts négatifs avec). Ce phénomène pourrait interférer avec la pratique du vélo qui y trouverait moins de place. En parallèle, le maintien du niveau d'aménagement actuel ne ferait qu'exacerber les conséquences et conduire à nuire aux reports modaux envisagés. Notamment face à un maintien de l'acceptabilité des habitants.

#### Forces

- Contexte existant avec des acteurs « aguerris » à l'exercice
- Arrivée du TCSP dans l'agglomération pontoise
- Réflexions en cours au niveau de différents territoires
- Amélioration potentielle des accès à Jarry
- Un coût d'investissement maîtrisé

#### Faiblesse

- Absence de réflexion globale tant sur le point territorial que mobilité
- Stratégie centrée sur le renforcement du poumon économique -> territoires limitrophe
- N'offre pas une réponse « globale » en matière de mobilité
- Lutte contre les pollutions limitées
- Démarche pas assez incitative

#### Opportunités

- Possibilité de report modal dans l'agglomération pontoise
- Timing pertinent avec les démarches en cours
- La montée en puissance potentielle de l'AOM unique

#### Menaces

- Une augmentation significative de l'utilisation de la voiture
- Augmentation potentielle des saturations du réseau routier autour de Pointe-à-Pitre
- Accroissement de la dépendance des autres villes et accentuation pour les territoires en double insularité
- Une migration accélérée des jeunes vers l'agglomération pontoise et par « ricochet » vieillissement des autres territoires

### 3.2.2 Scénario dit « modéré » :

Contexte spécifique :

- ✓ Maintien de la polarité centrale mais développement de polarités secondaires
- ✓ Prise de compétence effective de l'AOM unique mais des difficultés d'aboutir à un plan commun
- ✓ Préambule d'une réflexion autour d'une réorganisation des TC avec l'arrivée du TCSP
- ✓ Maintien du dynamisme actuel autour du développement du vélo

Ce scénario consiste à renforcer l'offre de transport collectif entre la polarité centrale et des « polarités » secondaires (Basse-Terre et Morne-à-l'Eau). Il pourra s'appuyer sur une meilleure coordination de l'offre TC, voire des ajustements de lignes, mais ne consistera pas à redéfinir un réseautage à l'échelle du territoire. Il intégrera également une coordination avec les navettes maritimes qui relient les territoires sous double insularité.

Ce scénario s'appuyant sur une complémentarité des territoires, il conviendra d'anticiper un renforcement des polarités secondaires pour tenter de développer des services de « proximité » et ainsi réduire les distances de déplacements.

Ce scénario s'appuie sur une démarche d'incitation sans pour autant renforcer une quelconque pression sur les automobilistes. Seule des initiatives envers le renforcement du mixte énergétique pourra agir sur les nuisances liées à la pollution mais ne pourra pas satisfaire les questions de saturation de réseaux et limiter les objectifs recherchés en matière de report modal.

Cette démarche pourra s'inscrire dans les premières réflexions portées par l'AOM unique, dans la mesure où sa gouvernance sera concrètement définie. Elle sera un facilitateur dans ce domaine.

Le niveau d'implication de la politique vélo reste identique à celui envisagé dans le scénario 1, autrement dit, le maintien d'initiative locale sans référence à une réflexion plus globale.

#### Forces

- Véritable démarche intégrée qui apporte des solutions optimales dans la majorité des situations
- Vise à homogénéiser l'attractivité du territoire par la dépolarisation, agir réellement sur les mobilités et ses externalités négatives
- Agir sur l'ensemble de l'offre de mobilité et propose un véritable choix modal aux habitants
- Une volonté des acteurs à répondre aux problématiques dynamique

#### Faiblesse

- Démarche globale beaucoup nécessiter un temps plus long de concrétisation □ adéquation des calendriers
- Une mutation profonde pour l'ensemble des acteurs sur les façons d'approcher la question et les méthodes de travail
- Les coûts prévisionnels peuvent être importants

#### Opportunités

- La création de l'AOM unique comme interlocuteur, acteur et décideur de la mobilité
- Une hausse des actions vis-à-vis de la mixité énergétique dans les transports
- Des territoires d'ores et déjà impliqués dans des solutions alternatives (électromobilité – Les Saintes) et le vélo (Morne-à-l'Eau et le Moule)
- La multiplicité des études autour de l'alter mobilité (modale ou énergétique) sur le territoire guadeloupéen

#### Menaces

- Une difficulté de faire émerger l'AOM unique entraînerait la complexification du dispositif
- Une offre de TC non optimale pourrait engendrer un report modal faible
- Offre TC « + » sans report « massif » = engorgement des infrastructures routières
- Une non adhésion des habitants au regard de l'image actuelle de l'offre TC

### 3.2.3 Scénario dit « ambitieux » :

Contexte spécifique :

- ✓ Pleine prise de compétence de l'AOM unique et un renforcement des concertations sur l'ensemble des domaines et des modes
- ✓ « Remise à plat » de l'organisation territoriale en tenant compte de la dimension multipolaire du territoire
- ✓ De propositions complémentaires en matière de mobilité
- ✓ Un renforcement des contraintes auprès des usagers automobilistes

Ce scénario est le plus ambitieux des 3 scénarios proposés. Il repose sur une réflexion globale en modifiant la vision polarisée du territoire et sur un développement des offres de mobilité.

Tout en conservant le rayonnement du pôle majeur de l'agglomération pontoise, cette approche vise à optimiser son attractivité par une complémentarité forte avec les territoires voisins. Cette approche vise d'une part, à réduire les flux vers « l'entonnoir » mais également à réduire les distances à parcourir.

Ce dessein s'appuie sur de nouvelles orientations en matière d'offres de mobilité. Si le développement du TC reste l'interface de la partie transport, il est proposé d'avoir une approche intégrée de cette question à travers un renforcement de la complémentarité des modes (y compris avec les opérateurs privés) et sur le mixte énergétique. Il s'agira d'aboutir à une vision prospective des questions de déplacements à l'échelle de l'ensemble du territoire à travers un schéma d'un Plan de mobilité global.

Enfin, les prévisions en matière de parc automobile prévoyant une hausse du nombre de véhicules en circulation et l'attractivité automobile restant forte, il conviendra d'assurer une « pression » sur l'usage de la voiture pour optimiser pleinement de report modal. Cette orientation nécessite un portage politique fort et, au même niveau, une concertation des habitants.

#### Forces

- Émergence d'un lien entre mobilité et aménagement du territoire
- Valorisation de l'arrivée du TCSP au-delà du périmètre pontois
- Un coût d'investissement modéré
- Renforcement de l'attractivité des pôles secondaires
- Intégration des liaisons avec les territoires en double insularité

#### Faiblesse

- Démarche qui s'appuie essentiellement sur la « réorganisation » des TC
- Mesures incitatives qui restent sous la menace de l'attractivité de l'automobile
- Aucune mesures renforcées d'ajustement à destination du vélo et de la marche
- Les mesures envers le mixte énergétique s'avérer long et coûteux pour l'ensemble des acteurs (collectivités et habitants) – montée en puissance difficile

#### Opportunités

- Possibilité de report modal dans l'agglomération pontoise
- Timing pertinent avec les démarches en cours
- La montée en puissance potentielle de l'AOM unique

#### Menaces

- Faible pratique en matière de développement des modes actifs
- Le niveau d'adhésion des habitants, perméabilité à un changement de pratiques
- La hausse prévisible du parc automobile
- La persistance de la concurrence des territoires
- La difficulté prévisible de travailler avec les opérateurs privés

### 3.3 CONCLUSION POUR LES SCENARIOS

Afin d'identifier les impacts évolutifs que peuvent générer les différents scénarios présentés et d'avoir une vision collective et comparative des points positifs et négatifs, un travail de concaténation a été réalisé au travers l'ensemble des déterminants.

Le tableau ci-dessous présente, pour chaque scénario, la réponse qu'ils peuvent apporter au travers l'évolution des déterminants. Cette évolution a été préalablement établie au regard du diagnostic et des entretiens et hiérarchisée de la façon suivante :

- ■ Impact faible = Impact négatif de la tendance (en forte baisse) ;
- ■ Impact modéré = Sans évolution ou évolution très faible en positif ou en négatif ;
- ■ Impact fort = Evolution positive de la tendance (en nette progression).

Le tableau ainsi réalisé a été complété à travers l'analyse des orientations et du tableau AFOM de chaque scénario sur lequel un travail d'ajustement collectif a été réalisé. Cette démarche a été réalisée à « dire d'expert » via une analyse croisée de l'ensemble des déterminants pour chaque scénario.

Déterminant	Evolution		
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Niveau de reconfiguration territoriale	■	■	■ ■
Politique publique volontariste	■	■	■ ■
Acceptabilité par les habitants	■	■	■
Adaptation à l'évolution démographique	■	■	■
Impact sur l'évolution du parc automobile	■	■	■
Evolution du réseau routier	■	■	■
Evolution des pratiques de mobilité	■	■	■ ■
Evolution de l'offre en transport collectif	■	■	■
Evolution de l'offre modes actifs	■	■	■ ■
Evolution économique	■	■	■

L'analyse du tableau ci-dessus montre les éléments suivants :

- forte implication du scénario 3 dans les impacts positifs ;
- une anticipation des réserves des habitants vis-à-vis des orientations évolutives en matière de mobilité qui se retrouve pour l'ensemble des scénarios ;
- une réserve vis-à-vis des évolutions économiques positives pour la chaîne des acteurs (collectivités et habitants) ;
- émergence d'une approche multimodale renforcée mais pouvant faire face à un renforcement du parc automobile des ménages et au maintien des infrastructures routières au niveau actuel ;
- des acteurs locaux disposés à traiter la question des mobilités.

## 4. SCENARIO RETENU

A l'issue d'un premier arbitrage local, 2 scénarios ont été retenus (scénario 1 dit « *au fil de l'eau* » et scénario 3 dit « *ambitieux* ») pour présenter aux acteurs locaux. Le scénario 2 a été rapidement écarté considérant comme un scénario intermédiaire pouvant conduire à porter des orientations faiblement ambitieuses pouvant conduire à converger sur les orientations du scénario 1.

Le travail avec les partenaires locaux a conduit à retenir le scénario 3 (« *ambitieux* ») comme support de stratégie de mobilité que l'on retiendra sous le terme de « *boussole* ». Ce point sémantique incite à rappeler ce que cette démarche recouvre spécifiquement avec ses opportunités mais également ses limites :

### Ce qu'est la démarche :

- Une **vision stratégique collective** des enjeux de mobilité à l'horizon 2040 **partagée** entre les principaux acteurs concernés. La démarche doit offrir un **éclairage stratégique** de long terme aux **politiques publiques locales de mobilité** et d'**aménagement du territoire**.
- Une **feuille de route** pour **nourrir les processus ultérieurs de révision** de certains documents et schémas de planification territorialisés qui répondent aux **besoins individuels** dans un processus collectif.

### Ce que n'est pas cette démarche :

- Un **plan opérationnel** qui décline les actions concrètes de mobilité à mettre en œuvre dans chacun des territoires dans le but de répondre à des enjeux locaux ou globaux ;
- Un **document qui « s'imposerait » aux collectivités** pour élaborer et décliner les projets conduits sur leur territoire.

Après une rapide présentation du scénario, le présent paragraphe s'attachera à présenter les « actions » à mettre en œuvre pour structurer le scénario.

## 4.1 Présentation

Le scénario « ambitieux » repose sur une approche intégratrice de la mobilité. Cette démarche vise à faire de la mobilité un volet constitutif des politiques publiques (actuelle ou à venir) au travers notamment les outils de planification, mais également un levier facilitateur à accompagner, voire accroître, les ambitions portées par ces mêmes documents.

Le diagnostic et les entretiens ont permis de faire émerger des volontés et des dynamiques en faveur d'une amélioration des conditions de déplacement au regard de la situation actuelle et pour répondre aux exigences futures (environnementales, économiques...). Ces constatations sont notamment :

- l'approbation de l'AOM unique ;
- La montée en puissance des projets cyclables (AAP Ministériel et ADEME) et l'implication de certaines collectivités dans des projets de modes actifs (Morne-à-l'Eau, Le Moule ...) ;
- La réalisation du projet de TCSP ;
- L'accord général des acteurs locaux sur la nécessité d'une évolution des mobilités au regard d'un constat très défavorable des conditions de déplacement ;
- Un consensus sur les bienfaits et la nécessité d'une intervention « forte ».

Les principales caractéristiques du scénario sont :

- Ce scénario repose sur une réflexion globale en modifiant la vision polarisée du territoire et sur un développement des offres de mobilité ;
- Tout en conservant le rayonnement du pôle majeur de l'agglomération pontoise, cette approche vise à optimiser son attractivité par une complémentarité forte avec les territoires voisins. Cette approche vise d'une part, à réduire les flux vers « l'entonnoir » mais également à réduire les distances à parcourir ;
- Ce dessein s'appuie sur un renforcement du bouquet modal. Si le développement du TC reste l'interface de la partie transport, il est proposé d'avoir une approche intégrée de cette question à travers un renforcement de la complémentarité des modes (y compris avec les opérateurs privés) et sur le mixte énergétique. Il s'agira d'aboutir à une vision prospective des questions de déplacements à l'échelle de l'ensemble du territoire à travers un schéma d'un Plan de mobilité global ;
- Enfin, les prévisions en matière de parc automobile prévoyant un maintien du nombre de véhicules en circulation et l'attractivité automobile restant forte, il conviendra d'assurer une « pression » sur l'usage de la voiture pour optimiser pleinement de report modal. Cette orientation nécessite un portage politique fort et, au même niveau, une concertation des habitants.

## 4.2 Cartographie

La cartographie suivante permet de visualiser les grands principes d'intervention du scénario et les éléments extérieurs pouvant accompagner son développement favorable.

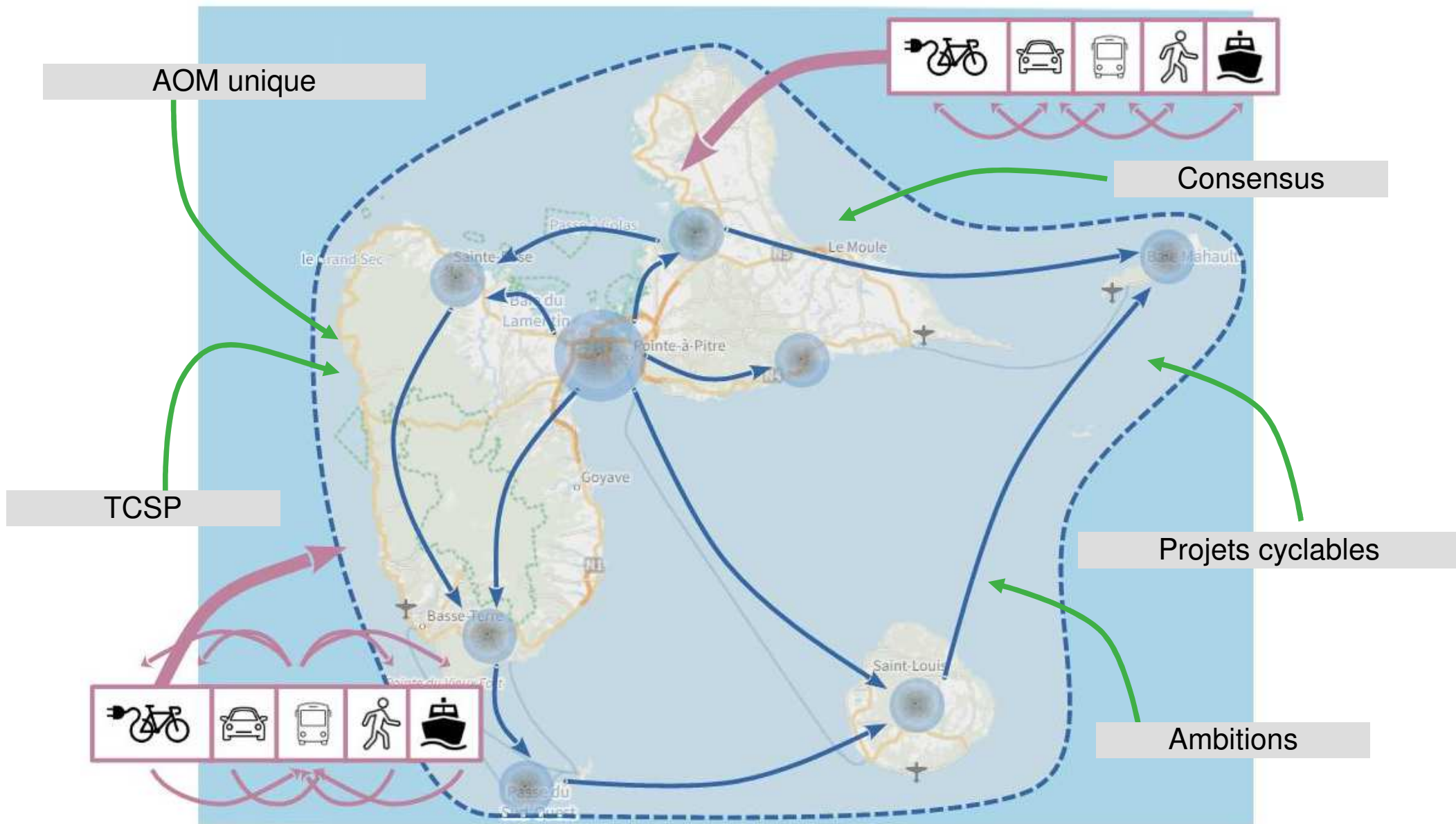


Figure 8: Schéma de synthèse des leviers inhérents à la démarche et facteurs favorables (Fond de carte Géoportail)

## 5. LA DÉMARCHE H2040

La feuille de route établie dans le cadre de la démarche H2040 doit permettre de dégager les pistes de travail à mener pour aboutir à la réalisation de l'étude globale. Trois orientations avaient été identifiées dans le cadre de la définition et la préparation de l'étude.

Les ajustements relatifs à l'outil de modélisation EGIS ont nécessité une modification des orientations initialement prévues. Le tableau ci-dessous précise ces nouvelles orientations.

Orientation initiale	Nouvelle orientation
Acquisition des données manquantes	Acquisition des données manquantes
Création d'un outil de modélisation de scenario prospectifs	Élaboration d'un document stratégique global de mobilité (feuille de route)
Élaboration d'un document stratégique global de mobilité (feuille de route)	Identification d'un calendrier prévisionnel d'application

### 5.1 Acquisition des données manquantes

Les travaux réalisés par EGIS (état de la connaissance), dans le cadre de la mission de la Région Guadeloupe, précise l'intégralité des acquisitions à mener en ce sens. Le renvoi vers le livrable est recommandé, toutefois, il est rappelé que les 6 recommandations précisées par EGIS dans ce domaine étaient :

- Population et emplois : réaliser une étude prospective population / emplois aux horizons 2030 et 2040 (via le futur SAR et en lien avec les SCoT ?) à l'échelle de la Guadeloupe, de manière suffisamment territorialisée pour alimenter la situation socio-économique de référence 2030 et 2040 du modèle multimodal ;
- Analyse de l'enquête mobilité certifiée CEREMA (EMC2) et actualisation du modèle multimodal : réaliser un rapport problématisé des résultats de l'EMC2, et le compléter par la constitution de bassins de mobilité et, actualiser le zonage et recalculer le modèle multimodal en situation 2020/2021 en fonction des résultats ;
- Les déplacements liés au travail : compléter le flash INSEE 2019 par une analyse du périmètre d'influence de chaque zone d'emplois via les résultats de l'enquête mobilité et les données actualisées INSEE ;
- Actualisation des connaissances sur les trafics routiers : réalisation d'une étude actualisée sur le fonctionnement du réseau routier et les sources de la congestion (réseau national + réseau secondaire à fort trafic ;
- Actualisation des connaissances des réseaux de transports collectifs : collecter les données de fréquentation auprès des AOM chaque année et intégrer un chapitre spécifique sur chaque réseau dans les publications de l'ORT : volume de voyages par an et par ligne, kilomètres commerciaux par réseau ;
- Approfondir les connaissances sur la mobilité touristique : : réaliser une étude spécifique sur la mobilité touristique en Guadeloupe, avec une dimension prospective (en lien avec le futur SAR) : volume de touristes par an, origine géographique, localisation sur l'archipel, pratiques de mobilité, besoins, freins au report modal, etc.



## 5.2 Feuille de route

La méthode d'établissement de la feuille de route a été la suivante :

- identification des défis en lien avec l'application d'une stratégie de mobilité ;
- définition des objectifs associés à chaque défi ;
- une évaluation des capacités mobilisables ou à mobiliser (faible, modéré, élevé ou nouveau) ;
- l'établissement d'un planning prévisionnel (faisant l'objet d'un paragraphe spécifique).

### 5.2.1 Identification des défis

Quatre défis ont été identifiés dans le cadre de l'élaboration de la feuille de route :

- **Défi 1 : Créer un écosystème autour du domaine de la mobilité** : dans le cadre de cette démarche, il conviendra de ramener la mobilité à un rang supérieur à celui actuel. Les enjeux autour de ce domaine sont importants, complexes et interfèrent avec la plupart des autres politiques publiques portées par les territoires. Le périmètre associé à cet écosystème est celui qui regroupe l'ensemble de la Guadeloupe « continentale » (Basse-Terre et Grande-Terre) et les « dépendances » (Marie-Galante, La Désirade et les Saintes).
- **Défi 2 : Affermir la démarche collaborative viable** : les ambitions partagées par les acteurs locaux dans le cadre de la démarche appellent à renforcer l'approche collective unitaire de la question des mobilités. Cette disposition renvoie à réorganiser et concentrer les actions publiques autour d'une approche collective fixant des objectifs ambitieux mais viables dans le temps pour limiter les risques de démobilité des acteurs et/ou le défaut de crédibilité, voire d'abandon des actions engagées.
- **Défi 3 : Consolider les modalités de gouvernance et de coopération** : l'élaboration d'une « nouvelle » vision de la stratégie mobilité, tant sur les modalités que sur les périmètres (géographique, participatif...), incite fortement à proposer une gouvernance adaptée et l'approbation de la création de l'AOM unique va dans ce sens. Les acteurs intervenant directement ou indirectement dans le domaine de la mobilité sont nombreux ce qui appelle à mieux appréhender ce champ afin que chacun d'entre-eux puisse justement trouver sa place.
- **Défi 4 : S'assurer des résultats et la portée de la stratégie** : toute déclinaison des politiques publiques s'appuie sur l'évaluation de celle-ci et, compte-tenu des enjeux, celle relative à la mobilité est particulièrement prégnante. L'interaction entre les actions (portées par les acteurs locaux) et les bénéficiaires (habitant, touriste...) est particulièrement forte en matière de mobilité et les défauts potentiels doivent trouver des mesures correctives rapides au risque de voir réapparaître les mauvais réflexes. Ce phénomène conduit à mener une politique d'évaluation continue.

## 5.2.2 Objectifs associés aux défis

Au total, quinze objectifs ont été associés aux quatre défis préalablement déclinés. Ces objectifs ont pour mission de définir plus concrètement les orientations à suivre pour répondre aux défis.

Défi	Objectif associé	Déclinaison de l'objectif
<b>Défi 1</b> <b>Créer un écosystème autour du domaine de la mobilité</b>	Intégrer une vision territorial	Définition d'une cartographie à l'échelle du périmètre mettant en exergue les spécificités et attentes territoriales ainsi que les liaisons fonctionnelles
	Rendre plus visible le domaine de la mobilité	Élaboration d'un référentiel commun à l'échelle territoriale définissant un socle de « services » de mobilité envisageable au regard de la cartographie précédente
	Appréhender les risques naturels et les traduire en action	Élaboration d'une plateforme numérique permettant de recenser les risques naturels et les contraintes associées sur la mobilité
	Développer une approche intégrée de la mobilité	Renforcement des actions pédagogiques et mise en place d'un groupe de travail associant acteurs de la mobilité et de l'aménagement du territoire
	Renforcer la connaissance des besoins de mobilité et de l'acceptabilité usuelle	Création d'une base de données unique autour de la mobilité + renforcement des recueils de données (déclinaison de l'EMC <sup>2</sup> ?)
<b>Défi 2</b> <b>Affermir la démarche collaborative viable</b>	Acculturer les acteurs et parties prenantes à la mobilité durable	Mise en place d'un programme de « formation » et création d'un réseautage de partage (plateforme, rencontres régulières...)
	Proposer un bouquet modal et le mixte énergétique	Recensement des offres multimodales existantes et élaboration d'un plan d'intervention
	Définir une feuille de route partagée avec des objectifs communs	Mise en place du Comité des partenaires et établissement du contrat opérationnel de mobilité
	Faire de la mobilité un levier pour les autres politiques publiques	Réalisation d'un document de planification relative aux déplacements à l'échelle du territoire
<b>Défi 3</b> <b>Consolider les modalités de gouvernance et de coopération</b>	Renforcer la coopération entre les acteurs institutionnels	Concrétisation de l'AOM unique et organisation régulière de réunions stratégiques et opérationnelles
	Renforcer la coopération avec les opérateurs privés (navette maritime)	Établissement d'un état des lieux des services et intégration des acteurs dans la démarche d'élaboration du document de planification
	Accroître la place des habitants dans les démarches	Intégration dans le Comité des partenaires et définition d'une stratégie de concertation intégrant l'approche interactive (plateforme H2040)
<b>Défi 4</b> <b>S'assurer des résultats et la portée de la stratégie</b>	Diffuser et partager les connaissances et pratiques	Mise en place d'une plateforme numérique reprenant l'ensemble de l'écosystème mobilité (législation, règlement, retour d'expérience...). Voyages d'études
	Définir de critères d'évaluation pertinent et facile	Établissement d'un référentiel d'objectif associé à des critères simples et efficaces
	Suivre la démarche et d'évaluation globale	Mise en place d'un comité de suivi et d'évaluation. Renforcement de la place de l'observatoire régional des mobilités

### 5.2.3 Évaluation des capacités à mobiliser

Pour chaque objectif, il est nécessaire de lister les capacités qui permettront de les atteindre et d'évaluer le niveau d'évolution attendu au regard de la situation initiale. Le tableau ci-après synthétise cette évaluation.

Objectif	Evolution capacitaire <sup>5</sup>			
	0 à 25	25 à 50	50 à 75	75 à 100
Intégrer une vision territorial			■	
Rendre plus visible le domaine de la mobilité				■
Appréhender les risques naturels et les traduire en action		■		
Développer une approche intégrée de la mobilité			■	
Renforcer la connaissance des besoins de mobilité et de l'acceptabilité usuelle		■		
Acculturer les acteurs et parties prenantes à la mobilité durable			■	
Proposer un bouquet modal et le mixte énergétique			■	
Définir une feuille de route partagée avec des objectifs communs		■		
Faire de la mobilité un levier pour les autres politiques publiques				■
Renforcer la coopération entre les acteurs institutionnels			■	
Renforcer la coopération avec les opérateurs privés				■
Accroître la place des habitants dans les démarches			■	
Diffuser et partager les connaissances et pratiques			■	
Définir des critères d'évaluation pertinents et faciles		■		
Suivre la démarche et d'évaluation globale			■	

■ Capacité attendue - Cotation : 0 à 25 (aucun changement) – 25 à 50 (faible niveau de changement) – 50 à 75 (niveau élevé de changement) – 75 à 100 (capacité nouvelle)

Le tableau ci-dessus met en perspective les conditions nécessaires à l'aboutissement de la démarche H2040 et le niveau de progression à envisager compte-tenu de leur situation actuelle. Concrètement, plus le niveau d'implication actuel est faible, plus les efforts dans le domaine seront nécessaires. Pour chaque objectif, cette approche tient compte uniquement des attendus nécessaires à atteindre mais n'intègre pas le niveau de contrainte des moyens objectivement à employer.

<sup>5</sup>Les chiffres n'ont aucune valeur représentative, ils illustrent les marges d'évolution pour chacune des capacités d'objectifs.

L'analyse du tableau permet de mettre en exergue les points suivants :

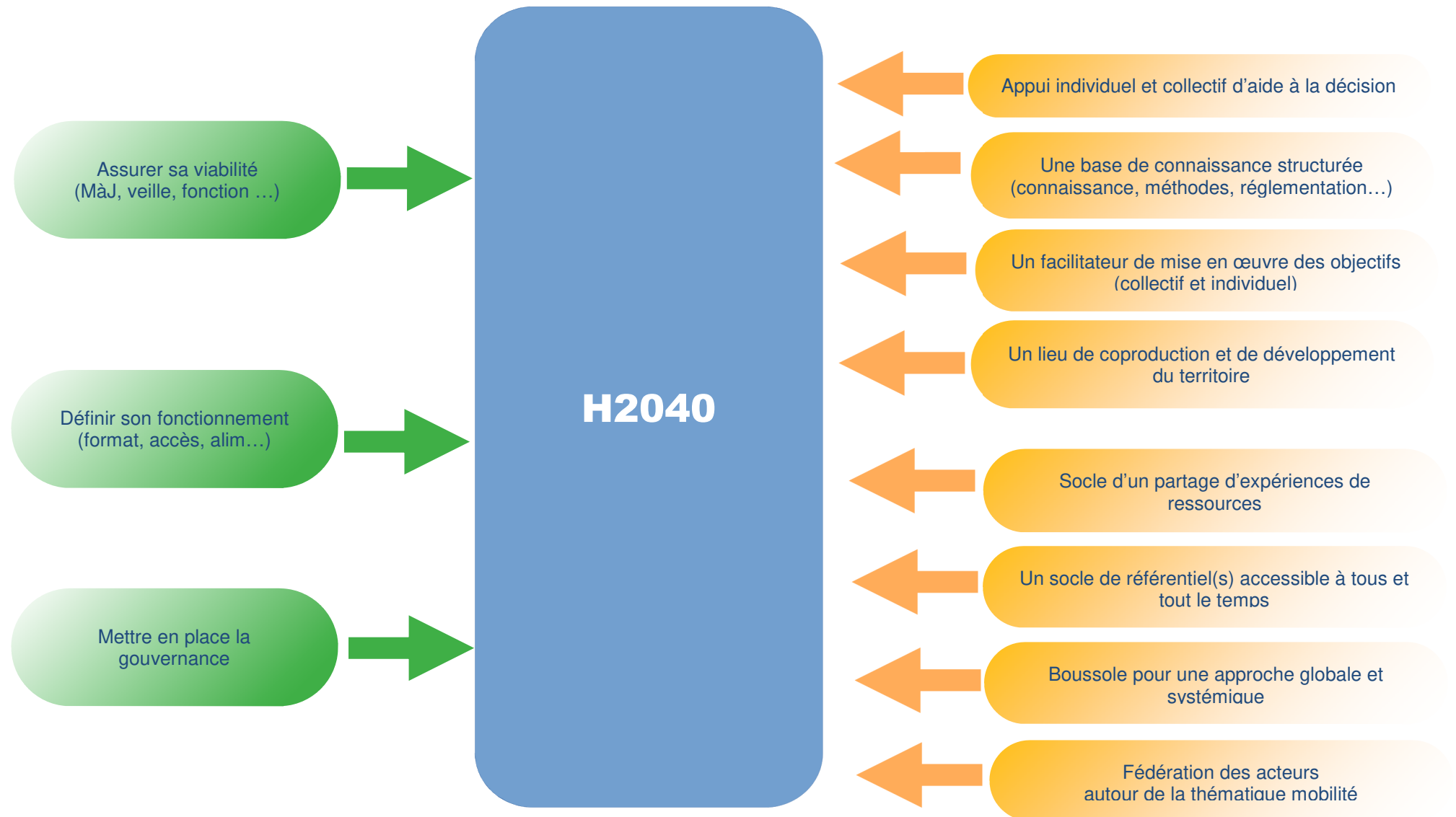
- Il est **globalement nécessaire de faire évoluer l'ensemble des volets** qui composent l'écosystème mobilité pour que les politiques publiques menées dans ce domaine trouve un écho positif auprès des acteurs et que les implications puissent faire évoluer durablement les pratiques en matière de mobilité ;
- Les points sur lesquels **les marges de progression sont les plus importantes** concernent notamment les actions autour de la **gouvernance** à travers un élargissement et renforcement des acteurs impliqués dans une politique globale et partagée. Cette implication est nécessaire **tout au long de la démarche** (élaboration – mise en œuvre – évaluation) pour contribuer à donner davantage de visibilité à la question des mobilités et intégrer les autres politiques publiques en tant que levier actif ;
- **L'approche intégrée et transversale de la mobilité** doit être fortement développée. Ce processus d'évolution concerne aussi bien le renforcement **géographique** par une approche globale du territoire, **intégratrice** en donnant davantage de dimension dans les autres politiques publiques et **opérationnel** par l'apport d'une part plus importante de la multi modalité dans les réponses opérationnelles (bouquet modal) ;
- La nécessité de **replacer la mobilité au niveau des enjeux** qu'elle porte pour le territoire et ses habitants. Ce volet passe par la dynamisation de l'**action collective** avec comme socle une plus grande et meilleure **connaissance des enjeux** liés à la mobilité par l'ensemble de la chaîne des acteurs (décideurs, opérateurs et bénéficiaires) pour une meilleure adhésion à la démarche. L'implication des habitants revêt un intérêt particulier dans ce cadre ;
- Il convient de renforcer cette **approche globale** à travers la définition d'un cadre d'action et de gouvernance partagé dans lequel les projets et interventions puissent converger de manière **optimisée**. Cela incite à **renforcer la coopération des acteurs** autour d'un **projet unique de mobilité prospectif** dans lequel les initiatives locales peuvent contribuer tout en répondant à leurs besoins intrinsèques. Cela passe notamment par la composition d'un « consortium » en vue d'optimiser les actions de chacun ;
- Le besoin de stabiliser les **concrétisations des démarches projetées** (points ressortis lors des entretiens) afin de crédibiliser l'ensemble des initiatives ressort de l'évolution durable des pratiques de mobilité. Cette mesure passe notamment par la **diffusion** des offres performantes présentes sur le territoire (garantir également leur accessibilité) mais également par une **évaluation** objective des impacts pour **anticiper** les potentielles mesures d'ajustements.

### 5.3 Planning

Objectifs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	
Intégrer une vision territorial																							
Rendre plus visible le domaine de la mobilité																							
Appréhender les risques naturels et les traduire en action																							
Développer une approche intégrée de la mobilité																							
Renforcer la connaissance des besoins de mobilité et de l'acceptabilité																							
Acculturer les acteurs et parties prenantes à la mobilité durable																							
Proposer un bouquet modal et le mixte énergétique																							
Définir une feuille de route partagée avec des objectifs communs																							
Faire de la mobilité un levier pour les autres politiques publiques																							
Renforcer la coopération entre les acteurs institutionnels																							
Renforcer la coopération avec les opérateurs privés																							
Accroître la place des habitants dans les démarches																							
Diffuser et partager les connaissances et pratiques																							
Définir des critères d'évaluation pertinents et faciles																							
Suivre la démarche et d'évaluation globale																							

Le planning proposé ci-dessus doit permettre de lancer les démarches avec leur propre mise en œuvre. Cette proposition intègre leur hiérarchisation afin de fiabiliser au mieux l'opérationnalité des démarches. Dans ce sens, il semble important de stabiliser en tout premier lieu la gouvernance de la démarche via le renforcement de la coopération notamment à travers la mise en place de l'AOM unique.

## 6. SYNOPTIQUE DE LA DÉMARCHE



Le synoptique est une représentation graphique des besoins exprimés par les différents acteurs vis-à-vis de la démarche H2040 (bulle orange – besoins descendants) et une définition du socle de besoins pour que la démarche fonctionne et perdure (bulle verte – besoins remontants). Si l'on analyse les besoins descendants, trois attentes apparaissent clairement :

- la mise à disposition d'une plateforme commune dans laquelle les utilisateurs pourraient retrouver des ressources (législative, réglementaire, technique...) ;
- le socle d'une démarche collective autour duquel les acteurs locaux pourraient se « retrouver » ;
- la définition d'une approche commune et partagée des questions de mobilité.

Concernant les besoins, la mise en place d'une telle démarche et surtout sa pérennisation portent sur trois volets :

- la définition de son fonctionnement et notamment le périmètre des utilisateurs. Cette question pourrait inclure la participation des habitants en tant que bénéficiaires mais également acteurs ;
- la gouvernance à mettre en place pour faire vivre la démarche, autrement dit, l'entité (ou les entités) appelée(s) à s'assurer de son bon fonctionnement ;
- la vigilance quant à la mise à jour des données disponibles et les nécessaires évolutions liées à celles du contexte, des pratiques ou des politiques publiques.



## 7. CONCLUSIONS

### 7.1 Les actions dans l'immédiat :

Les échanges réalisés lors des entretiens ou des réunions ont montré l'intérêt des acteurs locaux pour une plus grande prise en compte des mobilités sur la Guadeloupe mais ont également affirmé le besoin de renforcer la coopération entre l'ensemble des acteurs et initiatives locales qui aujourd'hui ne donnent reste pleinement perfectible.

La démarche H2040 pose la première pierre d'une approche convergente et partagée de la mobilité mais nécessite de poursuivre la dynamique engagée, notamment en proposant dès à présent les actions suivantes :

- établir une restitution finale auprès des acteurs ayant contribué à élaborer cette stratégie à travers un évènement spécifique ;
- mettre en place un plan d'action pour faire connaître cette démarche auprès des acteurs n'ayant pas pu contribuer à la démarche en intégrant un volet à destination des habitants. L'organisation d'un « *H2040 Tour* » à l'échelle de la Guadeloupe pourrait être envisagé à travers notamment un atelier prospectif sur la question essentielle de la gouvernance ;
- inscrire cette démarche comme référentiel à l'établissement de la stratégie de mobilité qui sera établie dans le cadre des actions portées par l'AOM unique ;
- définir un animateur qui sera en charge de faire vivre la démarche, jusqu'à son intégration effective dans la stratégie locale. Dans ce cadre, la mobilisation de l'Observatoire Régional des Transports (ORT) ;
- caler dès à présent un calendrier pluriannuel de rendez-vous autour de cet outil avec l'ensemble des acteurs locaux. Cette démarche pourra s'intégrer notamment dans le cadre des réunions du Comité des partenaires.

### 7.2 Conclusion

La démarche H2040 est issue d'un travail collaboratif important avec l'ensemble des acteurs œuvrant autour de la mobilité et de l'aménagement du territoire. Tout au long des travaux, le Cerema a pu noter la clairvoyance des partenaires au sujet des conditions de mobilité nécessitant une action forte mais réfléchie. La démarche H2040 a suscité un certain intérêt auprès d'eux ce qui explique la mobilisation lors des entretiens et des ateliers.

Il est toutefois à noter qu'à ce stade, que si le besoin général semble clairement affiché, la question de la déclinaison des besoins et la manière de faire vivre cette initiative restent encore flous pour la plupart des acteurs rencontrés. Il est donc important de souligner que le présent travail doit être retenu comme un socle que les acteurs doivent se saisir afin de poursuivre le travail engagé par l'Observatoire Régional des Transports de Guadeloupe.

Le Cerema a été particulièrement attentionné lors de l'élaboration du planning. En effet, les évolutions proposées se voulant ambitieuses, l'application d'un planning long a été retenu afin de permettre une progression viable et durable. Ce choix doit inciter à une certaine vigilance quant à la pérennisation de l'action notamment liée au fait d'une arrivée plus lointaine d'actions concrètes (non traitées dans la démarche). Par ailleurs, il conviendra de veiller à la continuité des actions durant la longue phase de transition afin de garantir l'anticipation des futures orientations et concrètement la

mobilité des guadeloupéens. Cette phase revêt un caractère spécifique auprès des acteurs et des usagers car elle est le préalable à la crédibilité de la démarche et par conséquent à sa durabilité.

De par son rôle de Chef de file, la mobilisation de la Région de Guadeloupe est essentielle dans la démarche. Sa vision globale des dynamiques territoriales et l'application de ses compétences à l'échelle retenue pour la démarche H2040, lui confère une position stratégique dans l'échiquier des acteurs. Bien évidemment, l'animation et la pérennisation du dispositif doit concerner l'ensemble des acteurs en présence chacun dans son domaine d'intervention et de ses compétences. Cette approche multi-partenariale doit également conduire à la prise en compte des caractéristiques propres à chaque territoire tout en développant un projet collectif de mobilité en Guadeloupe.





# Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN