

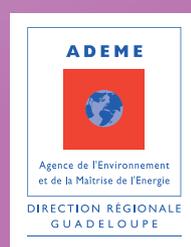
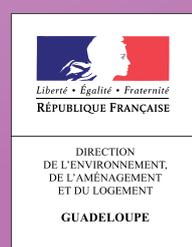


ORR

Chiffres & Analyses

Bilan 2014-2015

Numéro 12



Sommaire

p. 3-5	Introduction _____	p.3
	Temps forts _____	p.4
	Initiatives locales _____	p.5

p. 6-7	Transport et environnement
	• Vers l'autonomie énergétique ?

p.8-9	Transport aérien	
	• Voyageurs _____	p.8
	- Une légère baisse mais de courte durée	
	- Liaison extérieures	
	- Liaisons régionales	
	- Liaisons Intra-archipel	
	• De marchandises _____	p.9
	- Recul de l'activité fret aérien	
	- Diminution des importations et des exportations	

p.10-11	Transport terrestre	
	• Voyageurs _____	p.10
	- Baisse du nombre d'entreprises inscrites au registre des transporteurs	
	- Les contrôles de transport de voyageurs	
	• Marchandises _____	p.12
	- Baisse des inscriptions au registre des transporteurs	
	- Augmentation des opérations de contrôle	
	- Trois fois plus d'infractions par contrôle	

p.12-13	Transport maritime	
	• Voyageurs _____	p.12
	- Un port en pleine évolution	
	- La croisière se développe	
	- Insertion régionale	
	- Les liaisons intra-archipel	
	• Marchandises _____	p.13
	- Regain de l'activité en 2015	
	- Redémarrage du trafic conteneurisé	
	- Rebond des importations et exportations	

p.14-15	Circulation routière	
	• Le trafic routier _____	p.14
	- Augmentation contrastée du trafic	
	• Quelques chiffres _____	p.15
	- Permis de conduire	
	- Immatriculations neuves	
	- Prix du carburant	

p.16-17	Sécurité Routière	
	• Zoom sur l'accidentalité _____	p.16
	- Evolution de l'accidentalité	
	• Un arrêt sur la gravité des accidents _____	p.17
	- Les facteurs	
	- L'indice de gravité	

p.18	Les perspectives de l'ORT
-------------	----------------------------------

p.19	Les publications de l'ORT
-------------	----------------------------------



Introduction

Avec ce 12^{ème} numéro du Journal de l'Observatoire Régional des Transports, nous avons l'occasion de renouer avec la publication des données clés du secteur des transports et de la mobilité en Guadeloupe. Ce numéro retrace le bilan des années 2014 et 2015 et présente les perspectives.

Il en ressort une augmentation de l'activité en matière de transport, notamment aérien et maritime, mais aussi la nécessité d'accroître les efforts dans les domaines de la circulation et sécurité routières. Ce bilan met également en lumière le poids énergétique du secteur des transports en Guadeloupe qui représente 66 % des consommations finales d'énergies soit 5 099 GWh. C'est le secteur dont les consommations d'énergie progressent le plus rapidement depuis 2014.

En effet, à l'heure où l'on parle d'autonomie énergétique pour notre archipel à l'horizon 2030, il est essentiel de s'interroger sur les différentes pistes à développer dans le domaine des transports pour atteindre cet objectif, telles

que rendre le transport collectif plus compétitif, optimiser le système de transport existant, améliorer les performances énergétiques du parc roulant et favoriser l'usage des énergies renouvelables pour le transport et la mobilité. La matérialisation de ces pistes devra se faire notamment en 2018 au travers de la révision et de la mise en œuvre de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) et des obligations fixées par la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte promulguée en 2015.

Par ailleurs, la parution de ce numéro intervient dans un contexte où le rôle de la Région se trouve considérablement renforcé en matière de mobilité (loi Notré). La Région est en effet désormais compétente pour les transports interurbains de personnes (depuis le 01/01/17) et scolaires (depuis le 01/09/17). Parallèlement, les Autorités Organisatrices de la Mobilité de notre l'Archipel poursuivent l'amélioration de l'offre et de la qualité des transports sur leurs territoires.

Ary CHALUS
Président de la Région
Guadeloupe

Jean-François BOYER
Directeur de l'Environnement
de l'Aménagement et du
Logement

Jérôme ROCH
Directeur Régional de
l'Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie

Temps forts ^{2014/2015}

Grand Projet du Grand Port Maritime de la Guadeloupe (GPMG)

Dans sa configuration actuelle (11 m de tirant d'eau), le GPMG ne peut plus accueillir 50 % des navires constituant la flotte mondiale. Par ailleurs, l'élargissement du canal de Panama et la construction d'un 3^e jeu d'écluses vont générer, notamment dans la Caraïbe, un accroissement accéléré de la taille des navires et une augmentation du trafic de transbordement. Demain, c'est donc 80 % de la flotte mondiale qui risque de ne plus desservir la Guadeloupe.

Aussi, pour éviter que la Guadeloupe ne reste à l'écart des flux principaux (feederisation) et profiter des nouvelles opportunités de développement à l'export (actuellement 5 % des flux seulement), la Guadeloupe a décidé d'adapter les caractéristiques de son port à celles du trafic maritime mondial. C'est là l'objectif principal du projet d'extension du terminal à conteneurs de Jarry, ou Grand Projet de Port (GPP), porté par le GPMG.

Le projet, consistant en l'amélioration du chenal d'entrée dans le port de Jarry/Baie-Mahault et la création d'un second terminal pouvant à terme accueillir des bateaux d'une capacité de 6 500 EVP, est prévu en 2 tranches :

- **1^{ère} tranche (2014-2016)** : elle vise à optimiser les quais 12 et 13 existants et draguer le plan d'eau intérieur pour permettre l'accueil des 3 000 EVP (phase 1) puis 6 500 EVP (phase 2) et réaliser le terre-plein (10ha) du nouveau terminal ;
- **2^e tranche (2018-2020)** : elle consistera en la construction des 350 m de quai du nouveau terminal et le comblement du fond de la darse pour gagner 2ha supplémentaires.



**GUADELOUPE
PORT CARAÏBES**

L'Excellence Européenne



© Photo DEAL Guadeloupe

Matinée technique de l'ORT : Quelle durabilité pour la voiture en Guadeloupe ?

C'est à l'occasion du séminaire technique du 14 janvier 2016, et à l'initiative de l'Observatoire Régional des Transports (ORT), co-animé par l'ADEME, la DEAL et le Conseil Régional, que les acteurs du secteur des transports et les élus de la Guadeloupe se sont réunis pour échanger sur les enjeux sociaux, économiques et environnementaux de l'automobile en Guadeloupe.

Les actes de cette matinée sont disponibles sur le lien suivant : <http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/seminaires-de-l-ort-r1005.html>

Initiatives locales

Quoi de neuf sur le terrain ?



© Photo Aéroport Pôle Caraïbe



Un terminal régional flambant neuf à l'aérogare Pôle Caraïbe

Le 27 juin 2014, l'aéroport Pôle Caraïbe a inauguré son nouveau terminal régional d'une surface de 5 000 m². D'un montant de 20,5 millions d'euros, les travaux ont duré environ deux ans. Cette nouvelle structure répond à un double objectif :

- **Organiser** des vols régionaux, moyens et petits porteurs, dans de meilleures conditions,
- **Offrir** aux compagnies, basées ou non basées, un outil performant leur permettant de développer des correspondances intra Caraïbe, mais également entre le régional et le transatlantique.

Cette aérogare permet également de libérer 25 % de capacité au profit du trafic des gros-porteurs.

KARU'LIS

Le SMT inaugure, rénove sa flotte et lance la carte électronique sans contact

Le 13 décembre 2014, le Syndicat mixte des transports urbains du Petit Cul-de-sac marin a inauguré son réseau rénové de transports collectifs « Karu'lis », à son siège de Belcourt (Baie-Mahault).

Ce réseau se voit doté de 35 bus modernes qui répondent aux exigences européennes au plan environnemental.

En complément, le SMT a en 2015 :

- **Ouvert** en mai son agence commerciale Karu'lis, afin de mieux répondre aux attentes des usagers,
- **Mis en place** des pass électroniques sans contact (4 abonnements et un pass 10 voyages),
- **Installé** des systèmes de billetterie géo-localisés dans les bus du réseau.
- **Activé** un nouveau système d'information voyageur délivrant en temps réel les horaires de passage des bus.

Une promenade verte et bleue à Cap Excellence

C'est le 12 novembre 2015 que la communauté d'agglomération Cap Excellence a présenté son projet de promenade verte et bleue : verte pour la végétation et bleue pour le littoral ! Il s'agit d'un circuit dédié aux piétons et aux vélos, autrement dit aux modes de déplacements doux ou actifs. Le but pour la collectivité est de donner envie aux habitants de reprendre des habitudes de déplacement non polluantes et bénéfiques pour la santé.

cap excellence
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Transport et Environnement



Vers l'autonomie énergétique ?

Le transport est le secteur le plus consommateur d'énergie en Guadeloupe...

L'unique source d'énergie des transports en Guadeloupe est le pétrole. Le secteur représente 66 % (5 099 Gwh) des consommations finales d'énergie et quasiment la moitié de l'énergie primaire importée (46 %). Par ailleurs, les carburants fossiles sont surtout mobilisés (environ les deux tiers) pour répondre aux besoins du transport routier. Enfin, les véhicules particuliers consomment près de 60 % des carburants utilisés en Guadeloupe.

...Il est aussi le secteur dont les consommations d'énergie progressent le plus rapidement

La consommation d'énergie dans le domaine des transports a progressé de plus de 9 % entre 2014 et 2016, et a été de + 3,8 % entre 2015 et 2016. Cette croissance intervient après 4 années de stabilité de nos consommations. Les consommations d'électricité progressent également durant la même période mais la croissance est plus modérée (+ 3,3 %).

Le parc de véhicules particuliers est assez âgé et est équilibré essence-gazole

On dénombre 267932 véhicules en circulation en Guadeloupe en 2016 (dont 214 477 véhicules particuliers). Ce parc est essentiellement composé de petite cylindrée (environ 75 % de véhicules de - de 6 CV). Par ailleurs, les ventes de véhicules hybrides et électriques sont en nette hausse (+39 % en 2015 par rapport à 2014), mais ne représente que 1 % des ventes. Cela démontre toutefois l'intérêt de ces véhicules auprès des acheteurs.

On peut ainsi considérer que bien qu'il y ait un réel potentiel d'amélioration de la performance du parc roulant de voitures particulières en termes de consommations de carburant, celui-ci est contrebalancé par le surcoût d'achat et de détention des véhicules. Par ailleurs, l'introduction progressive de véhicules électriques et hybrides rechargeables, bien qu'intéressante pour les consommateurs en terme de coût de revient, est peu avantageuse du point de vue environnemental dans un contexte de production d'énergie très carbonée.



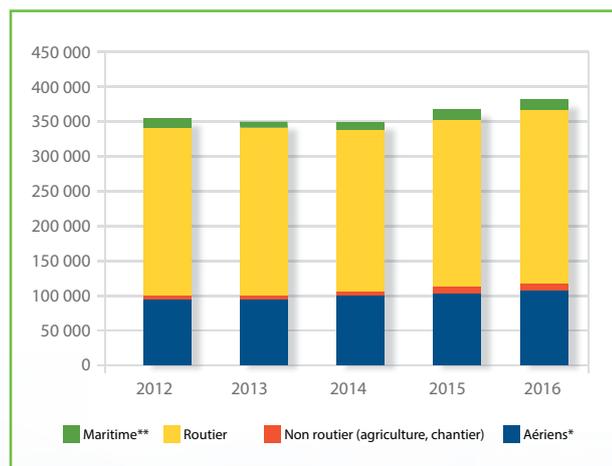
© Photo DEAL Guadeloupe

Consommation secteur des transports					
en tonnes	2012	2013	2014	2015	2016
Aériens*	95 774	95 644	101 488	104 215	109 624
Non routier (agriculture, chantier)	4 330	5 925	6 422	9 077	8 797
Routier	241 818	238 546	231 704	241 070	250 719
Maritime**	13 829	11 386	11 727	14 659	13 988
Total	355 751	351 501	351 341	369 021	383 128
Evolution annuelle (%)		+0,40 %	-0,20 %	+3,90 %	+3,8 %

Source : SARA, GPAP

* Aériens : il s'agit des carburateurs distribués en Guadeloupe

** Maritime : il s'agit essentiellement des carburants nécessaires à l'activité de pêche, et de dessertes intra-archipel et îles proches.



Evolution de la répartition des consommations dans le secteur des transports en Guadeloupe - Source : SARA, GPAP

* Aériens : il s'agit des carburateurs distribués en Guadeloupe

** Maritime : il s'agit essentiellement des carburants nécessaires à l'activité de pêche, et de dessertes intra-archipel et îles proches.



Transport et Environnement



© Photo DEAL Guadeloupe

Au regard de ces éléments de constat, que faire pour atteindre l'autonomie énergétique ?

Nous pouvons distinguer quatre grands types de mesure pour tendre vers l'autonomie énergétique dans le domaine des transports :

- Rendre le transport collectif plus compétitif.
- S'attacher à optimiser le système de transport existant.
- Améliorer les performances énergétiques du parc roulant. Favoriser le renouvellement du parc de voitures en faveur de véhicules de faibles puissances, généraliser la pratique de l'écoconduite.
- Favoriser l'usage des énergies renouvelables dans le domaine des transports (véhicules électriques alimentés par une centrale photovoltaïque par exemple) permettant également de limiter le recours aux énergies fossiles.

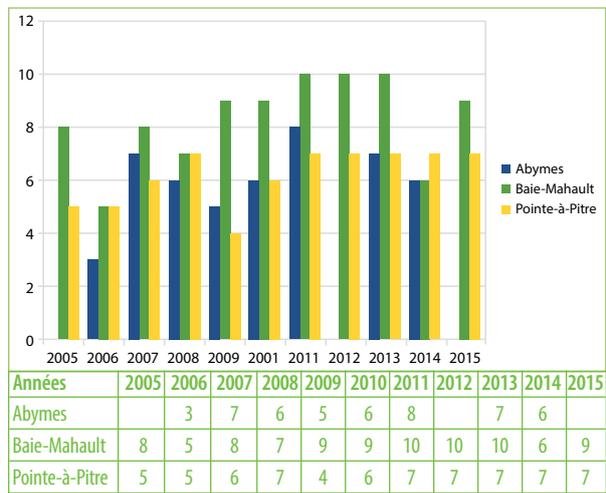
Toutefois, ces mesures peuvent avoir des conséquences sur les ressources fiscales locales. En effet, la fiscalité locale (Taxe Spéciale de Consommation sur les carburants, Octroi de Mer...) assise sur la consommation de pétrole alimente directement le budget de nos collectivités.

Il convient donc d'appréhender la mise en œuvre des solutions selon des critères environnementaux et techniques mais également sociaux et fiscaux.

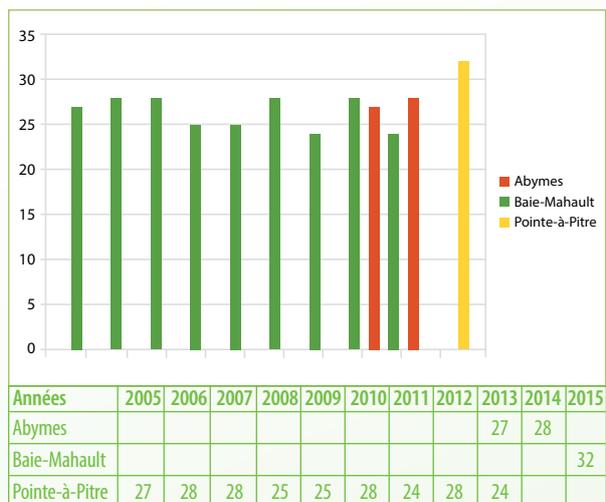
Une qualité de l'air ambiant peu impactée par les transports

Les données de qualité de l'air ambiant régulièrement diffusées par Gwad'air, nous montrent que les polluants indicateurs de pollution automobile, comme les oxydes d'azote¹, affichent des concentrations dans l'atmosphère très faible dénotant globalement une bonne qualité de l'air (cf. graphique ci-contre). Il en va de même du benzène, ou du benzo(a) pyrène, autres indicateurs de pollution d'origine automobile, pour lesquels Gwad'air nous informe que les valeurs cibles, limites ou objectifs de qualité sont respectés.

Toutefois, les particules fines qui, en Europe, sont indicatrices d'une pollution liée à l'usage du gasoil ou du fioul lourd, affichent des concentrations très élevées en Guadeloupe. Le dépassement des normes sanitaires est régulier. Il convient cependant de noter que cette pollution n'est pas uniquement imputable aux transports en Guadeloupe ou plus globalement à la combustion d'énergie fossile. Son origine est essentiellement naturelle. Il s'agit en effet « de brumes de sable du Sahara ».



Moyenne annuelle de concentration du NO₂ dans les trois stations fixes du réseau de mesure de qualité de l'air de la Guadeloupe - Source Gwad'air, rapport d'activités 2015



Moyenne annuelle de concentration de particules fines (inférieures à 10 microns) dans les trois stations fixes du réseau de mesure de qualité de l'air de la Guadeloupe (en rouge valeur limite, en orange, objectif de qualité) - Source Gwad'air, rapport d'activités 2015

¹ Les oxydes d'azote sont essentiellement émis en Guadeloupe par les centrales thermiques de production d'électricité et le transport Sources : PRERURE (2011), Etude OPMR (2015), OREC (2016), KISIO (2017), OREC (2017)

Transport Aérien

Voyageurs

Une légère baisse mais de courte durée

Une baisse sensible en 2014 ...

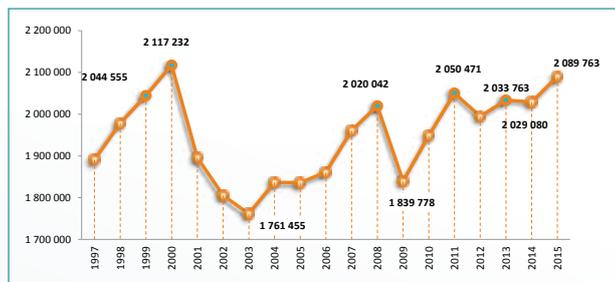
En 2014, Guadeloupe Pôle Caraïbe (GPC) atteint une fréquentation de 2 029 080 passagers, soit une légère baisse (-0,17%) par rapport à l'année 2013.

... Mais une reprise en 2015

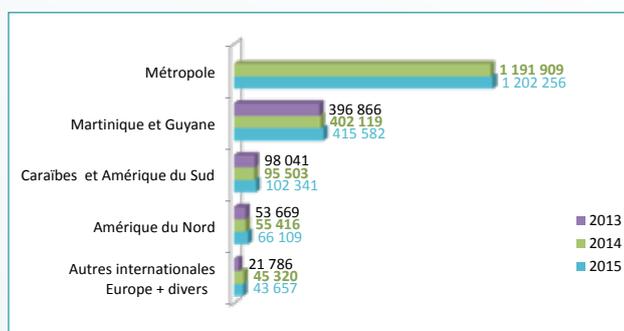
Avec 2 089 763 passagers en 2015, l'activité de GPC voit son nombre de passagers augmenter de 3% par rapport à l'année 2014 (arrivées, départs et transit).

GPC a ainsi franchi le seuil des 2 millions de passagers pour la troisième année consécutive. À noter que ce seuil a été dépassé pour le trafic local (hors transit) pour la toute première fois.

Cette nouvelle dynamique renforce le statut de GPC en tant que premier aéroport des DOM, 9^{ème} aéroport dans la Caraïbe et 10^{ème} sur le plan national.



Aériens voyageurs



Liaisons extérieures

Hormis vers l'Europe, l'ensemble des liaisons affiche une tendance positive.

Liaisons extérieures

Les liaisons vers l'Europe ont diminué de 2,3 % tandis que le trafic vers la France hexagonale est passé de 1 191 909 passagers en 2014 à 1 202 256 en 2015 (soit +0,8 %).

Des liaisons extérieures (hors Hexagone), c'est la ligne « Guadeloupe – Amérique du Nord » qui marque la plus forte progression (+19,8 % d'augmentation de la fréquentation entre 2014 et 2015). Cette augmentation s'explique par l'ouverture de nouvelles liaisons directes sur l'Amérique du Nord avec les compagnies Norwegian et Air Canada.

Insertion régionale

En ce qui concerne les Antilles-Guyane, on note une augmentation de 3,7 % entre 2014 et 2015 et une hausse de 15,6 % pour la zone Caraïbe.

Nombre de passagers	2013	2014	2015
Marie-Galante	6 741	7 072	7 300
Les Saintes	1 515	1 252	1 110
Désirade	3 637	3 672	4 131
Basse-Terre /Baillif	751	1 164	872

Liaisons Intra-archipel

Les liaisons Intra-archipel

Sur une période de trois ans (2013 à 2015), les dessertes aériennes vers Marie-Galante et la Désirade connaissent un accroissement, soit une augmentation de 8 % pour Marie-Galante et de 13 % pour la Désirade.

A contrario, la desserte des Saintes connaît une diminution de 26 %.

Quelques variations entre 2014 et 2015 :

- Marie Galante : +3 %
- Les Saintes : -11%
- Désirade : +12,5 %

Transport Aérien

Marchandises



Recul de l'activité fret aérien

Avec 10 110 tonnes de fret traité en 2015 contre 10 995 tonnes pour 2014, l'activité fret s'est dégradée (- 8 %) sur la plateforme aéroportuaire.

Diminution des importations et des exportations

Les importations de marchandises ont reculé de 4 % en 2015 par rapport à 2014.

Même scénario pour les exportations en 2015 qui connaissent une plus forte baisse (-15,2%) que les importations.

La mauvaise récolte des melons jumelée à la compétitivité des compagnies maritimes semblent avoir pesé dans la balance du trafic aérien de marchandises.

	2013	2014	Evolution 2013-2014
Tonnage atterri *	762 242	750 642	- 1,52%
Fret aérien	10 660	10 992	+ 3,12%

Aérien 2014 Marchandises

	2014	2015	Evolution 2014-2015
Tonnage atterri *	750 642	779 501	3,84 %
Fret aérien	10 992	10 109	-8 %

Aérien 2015 Marchandises



Fret aérien 2014-2015

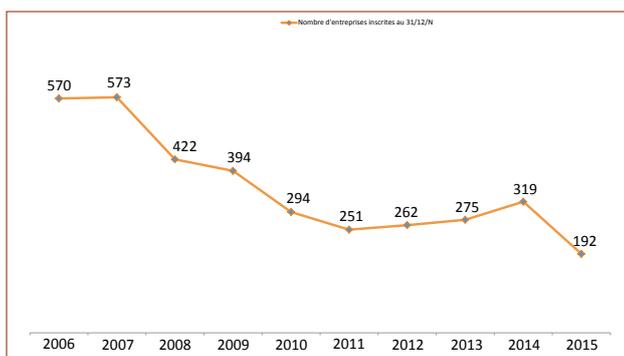
Transport Terrestre



Voyageurs

Baisse du nombre d'entreprises inscrites au registre des transporteurs

Une analyse des chiffres montre une nette diminution du nombre d'entreprises de transport de voyageurs inscrites au registre entre 2014 et 2015 (192 entreprises inscrites au 31 décembre 2015). Cette baisse s'explique par une augmentation du nombre de radiations (41 en 2015) et un important travail de mise en conformité du registre des entreprises de transports de voyageurs.



Evolution du registre de voyageurs 2006 - 2015

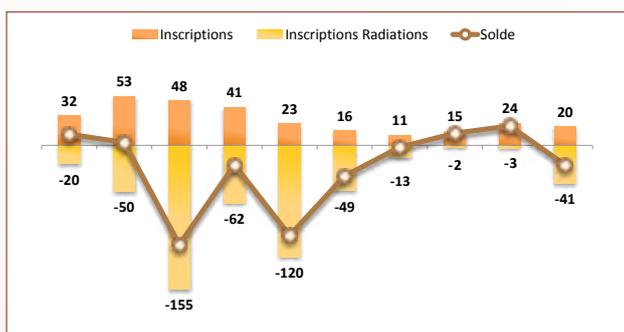
Les contrôles de transport de voyageurs³ moins nombreux, mais des infractions en augmentation

Le nombre de véhicules de transport de voyageurs contrôlés sur route est nettement moins important que pour le transport de marchandises où la problématique des surcharges est préoccupante et nécessite des contrôles réguliers.

Si le nombre de contrôles de transport de voyageurs est moindre par rapport aux années antérieures (-29% en 2015), le nombre d'infractions lui augmente en 2015 (+41 %).

Pour 92 véhicules contrôlés, 47 étaient en infraction, soit plus de la moitié des véhicules. Les infractions le plus souvent constatées sont liées au défaut d'inscription au registre des transporteurs et au défaut de convention avec l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

Une attention particulière a été accordée à certains secteurs géographiques afin d'accompagner et soutenir la mise en place de nouveaux réseaux de transport publics



Bilan inscription registre transports voyageurs de 2006 à 2015

	2013	2014	2015
Véhicules contrôlés sur Routes	135	118	92
Infractions constatées (routes)	53	28	47
dont Infractions de 5ème classe (routes)	53		36
Contrôle en entreprises	5	0	0

Bilan contrôle voyageurs 2013 -2015

³ Les contrôles des transports de voyageurs portent sur la présentation d'une convention avec l'AOM, l'inscription au registre des transporteurs, la conformité du véhicule, l'alcoolémie, le port de la ceinture de sécurité, le nombre de passagers.



Transport Terrestre

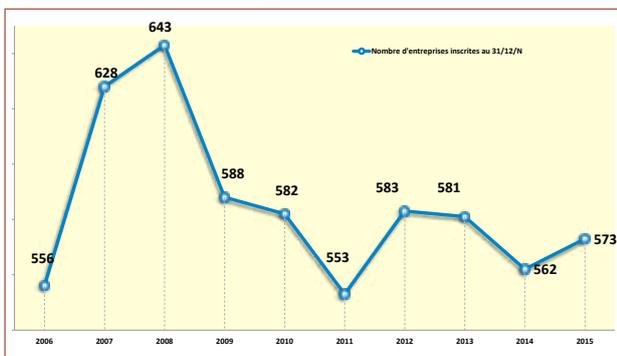
Marchandises



Baisse des inscriptions au registre des transporteurs

Une baisse du nombre d'inscriptions a été constatée en 2014 suite à la mise en application des nouvelles procédures de radiation issues du paquet routier et de la réforme de la Commission régionale des sanctions administratives.

En 2015, le nombre des inscriptions a augmenté de nouveau en raison des demandes de régularisation. Au 31/12/2015 on comptait 573 entreprises inscrites au registre des transporteurs de la DEAL, soit 11 entreprises de plus qu'à la même date en 2014.

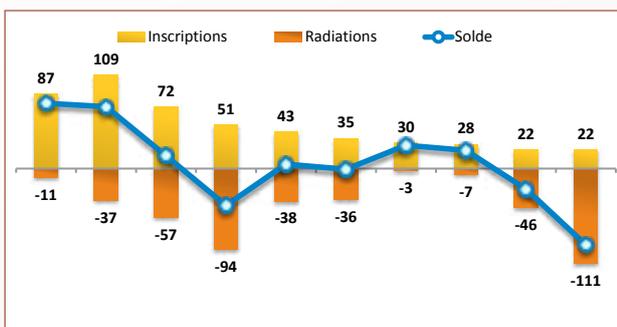


Evolution du registre de marchandises 2006-2015

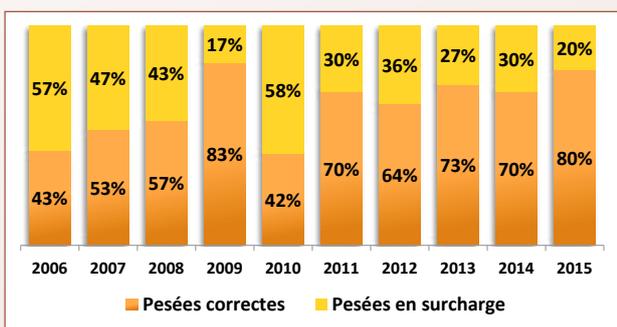
Augmentation significative des opérations de contrôle par pesée

On note une forte progression du nombre de pesées correctes réalisées par la DEAL en 2015 (+10%) en même temps qu'une accentuation des opérations de pesée cette même année.

Cette évolution traduit une prise de conscience des transporteurs routiers de marchandises. En effet, dans le contexte d'entrée en vigueur du « Paquet routier » fin 2012, de nombreuses campagnes d'information et de prévention ont été menées pour sensibiliser les transporteurs sur les risques et sanctions encourus en cas de surcharges des véhicules.



Inscription au registre des transports marchandises 2006-2015



Bilans des opérations de pesée 2006 à 2015

Trois fois plus d'infractions par contrôle

Le nombre de véhicules contrôlés est en nette augmentation en 2015 (+68 %). Cette augmentation est en partie liée à un renforcement des moyens humains.

	2013	2014	2015
Véhicules contrôlés sur Routes	303	343	497
Infractions constatées (% / Véhicules contrôlés)	30 (10%)	30 (9%)	93 (19%)
dont Infractions de 5ème classe (routes)	30	30	69
Contrôle en entreprises	3	0	0

Bilan des contrôles de marchandises 2013-2015

Transport Maritime



Voyageurs



© Photo Guadeloupe Port Caraïbe

Un port en pleine évolution

Avec plus d'un million de passagers transportés en 2015, cette activité poursuit un rythme de croissance élevé depuis 2013. En effet, on observe entre 2013 et 2014 une augmentation de 10 % et de 12 % entre 2014 et 2015

La croisière se développe

Après avoir stagné, l'activité croisière repart à la hausse en 2012 pour connaître la croissance la plus forte entre 2014 et 2015 (+33 %). La croisière basée est à l'origine de ce rebond puisqu'elle augmente de 27 % en 2014 par rapport à 2013 et de 37 % en 2015 par rapport à 2014 soit 10 points de plus.

Insertion régionale

Avec 112 164 passagers, les liaisons inter-îles se maintiennent, le taux d'évolution est peu significatif. Dans le détail, les liaisons avec la Martinique baissent chaque année d'environ -5%. Le trafic vers la Dominique tend à augmenter entre 2014 et 2015 (+2%). Quant à Sainte-Lucie, on observe une évolution de +47 %, après une stagnation depuis 4 ans (nombre de passagers oscillant entre 2 000 et 3 000 pax1).

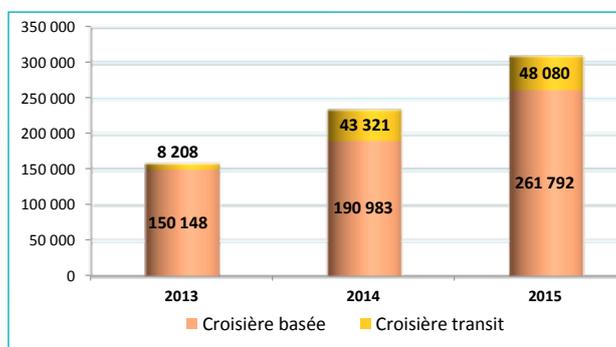
La nouvelle gare maritime inaugurée au port de Basse-Terre contribue à accroître le nombre de passagers et ouvre la voie au développement des lignes caribéennes telle que la ligne Guadeloupe-Antigua.

Les liaisons intra-archipel

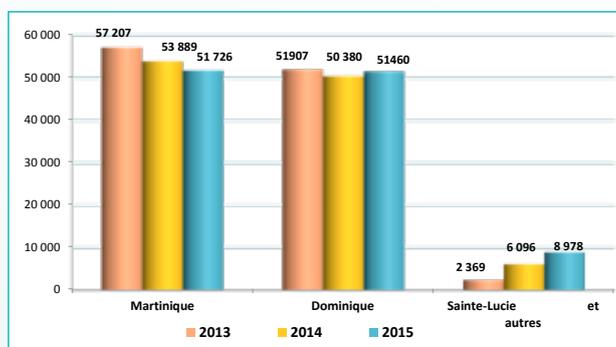
Le trafic interne à l'archipel qui correspond à 62 % du trafic global de passagers suit cette pente ascendante (+ 54 087 pax entre 2013 et 2015). 93 % de ce trafic concerne Marie-Galante et 7 % les Saintes.

Nombre de passagers Entrées + Sorties + Transit	2013	Var. 2013 / 2012	2014	Var. 2014 / 2013	2015
Trafic Global	892 000	-0,9%	980 424	+ 9,9%	1 098 284
Trafic intra-archipel	622 161	+0,6%	635 755	+ 2%	676 248
dont Marie-Galante	577 975	+0,1%	586 105	+ 1,4%	630 411
dont Les Saintes	44 186	+7,5%	49 650	+ 12,4%	4 587

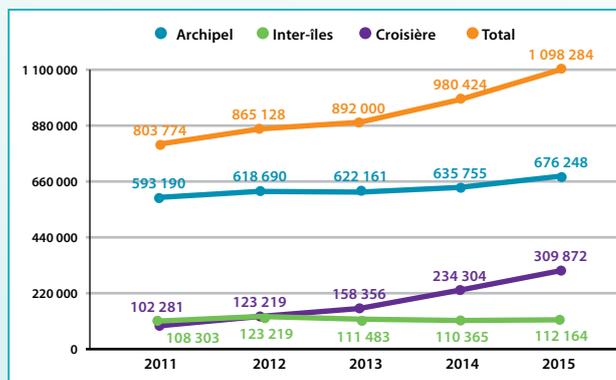
Trafics passagers maritimes 2013-2015



Evolution de la croisière



Graphique 3 : Trafic maritime inter-Caraïbéens



Années	2011	2012	2013	2014	2015
Inter-îles	102,281	123,219	111,483	110,365	112,164
Croisière	108,303	123,219	158,356	234,304	309,872
Archipel	593,190	618,690	622,161	635,755	676,248
Total	803,774	865,128	892,000	980,424	1,098,284

Source : Guadeloupe Port Caraïbe

Transport Maritime

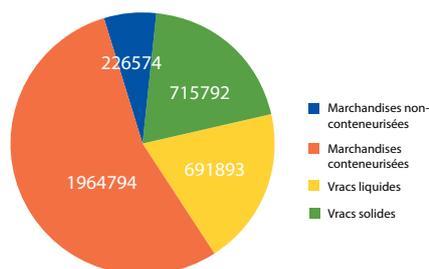
Marchandises



Regain de l'activité en 2015

Avec 3,6 millions de tonnes, le trafic de marchandises a atteint son 3^e meilleur total de toute l'histoire du port ; c'est 8,5 % de plus que le tonnage de l'année 2014 qui affiche un net recul par rapport à 2013 (-10%). Cette reprise s'explique par le développement du trafic d'hydrocarbures et le redémarrage de l'activité de transbordement.

Répartition par type de trafics en 2015



Redémarrage du trafic conteneurisé

En dépit d'une diminution en 2014 (-10,2%), le trafic des conteneurs a battu des records en 2015 avec près de 2 500 000 tonnes de marchandises conteneurisées, pour un total de 202 000 EVP¹ traités.

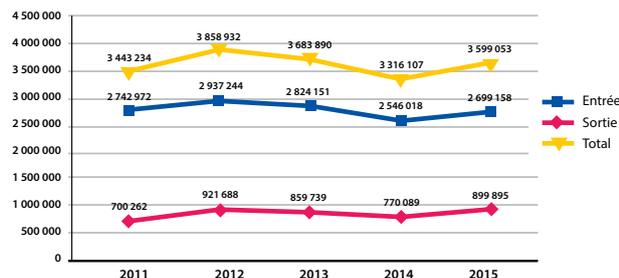
Le principal armateur a, en effet, mis en place une nouvelle politique sur le transbordement avec l'exploitation de 2 nouvelles lignes. On observe suite à cette action une augmentation de +29 % des transbordements par rapport à l'année précédente.

Il faut noter que les marchandises conteneurisées représentent plus de la moitié du tonnage de marchandises suivies à parts égales par les vrac liquides (19 %) et les vrac solides (19 %).

Rebond des importations et exportations

En 2014, les importations et les exportations connaissent une baisse (-10 %). Puis, on observe en 2015 une hausse du trafic (respectivement +6 % et +17 %) suite au démarrage du transbordement. On constate un écart important entre les importations et les exportations.

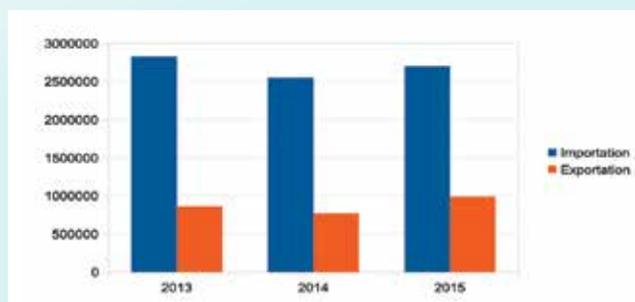
Evolution du trafic de marchandises diverses



Flux PAG	2014	
	Entrées (Var/13)	Sorties (Var/13)
Tonnage net et marchandises	2 358 995 (-10,2 %)	685 515 (-10,1 %)
Nombre d'EVP ⁽³⁾ pleins	87 051 (-5,6 %)	38 688 (-13,3 %)
Nombre d'EVP vides	8 776 (-8,4 %)	49 407 (-4,5 %)

Flux PAG	2015	
	Entrées (Var/14)	Sorties (Var/14)
Tonnage net et marchandises	2 492 825 (+5,7 %)	803 768 (+17,3 %)
Nombre d'EVP ⁽³⁾ pleins	96 437 (+10,8 %)	44 413 (+14,8 %)
Nombre d'EVP vides	7 580 (-13,6 %)	53 518 (+8,3 %)

Flux GPC 2015 et Flux PAF 2014



¹ : Equivalent Vingt Pieds
Source : Guadeloupe Port Caraïbe

Circulation Routière



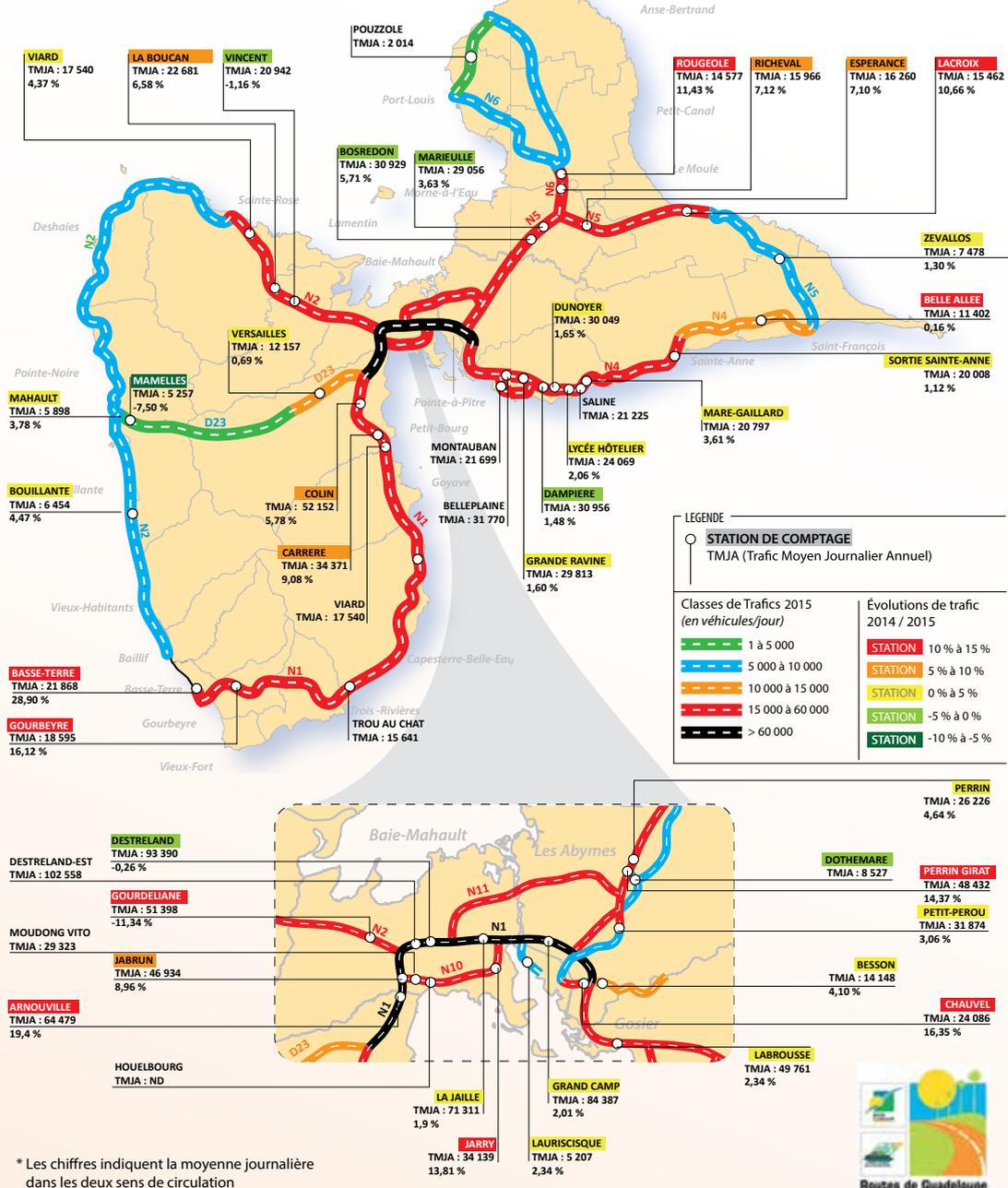
© Photo Lacki, ADEME



Le trafic routier

Trafic routier en 2015

Evolution du trafic entre 2014 et 2015



Observatoire Régional des Transports de Guadeloupe

Augmentation contrastée du trafic

Le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) s'est accru de 4% sur l'ensemble du réseau routier entre 2014 et 2015, mais cette augmentation présente des disparités sur le territoire.

Indéniablement, l'agglomération pointoise reste la zone dont le TMJA est le plus élevé en 2015 (en moyenne 2% de plus par rapport à 2014). En particulier, l'axe Destrellan – Grand-Camp (convergence du flux de véhicules de la RN1 et de la RN2) est le plus fréquenté (105 000 véhicules/jour en moyenne).

Parallèlement, la région de la Basse-Terre connaît les plus forts taux d'augmentation entre 2014 et 2015, notamment Arnouville, (+19 %), Gourbeyre (+16 %) et Basse-Terre (+29 %).

Source : Routes de Guadeloupe

Circulation Routière



© Photo DEAL

Quelques chiffres



Permis de conduire

En 2015, il est constaté une forte augmentation du nombre de candidats à l'examen théorique par rapport à l'année 2014 (+21 %). Pour la même période, les taux de réussite à l'épreuve théorique générale (ETG) et à l'examen pratique augmentent peu (+2 points).

En revanche le taux de réussite au permis moto augmente de 15 points entre 2014 et 2015 même si le nombre de candidats diminue de 60 %.

Le nombre de candidats pour le permis Poids-Lourds diminue de 48 % entre 2014 et 2015, mais conserve un taux de réussite sensiblement identique (81 % en 2014 et 81,6 % en 2015).

2014/2015	Nombre total d'examinés en 2014	Nombre total d'examinés en 2015	Nombre total de reçus en 2014	Nombre total de reçus en 2015	Taux de réussite en 2014	Taux de réussite en 2015
Théorie						
- Code	10752	12 999	5 608	7 063	52 %	54,3 %
Plateau						
- Permis moto		577		324	62,7 %	56,2 %
- Poids lourds		439		319	58,4 %	72,7 %
Circulation						
- Permis moto	889	354	638	309	72 %	87,3 %
- Permis voiture	13037	13 186	6 035	5 763	46 %	47 %
- Poids lourds	796	414	648	338	81 %	81,6 %

Permis de conduire

Immatriculations neuves

En 2015, la Guadeloupe a enregistré 17 641 immatriculations de véhicules routiers neufs, dont 76 % de voitures particulières, soit une hausse de 6 % par rapport à 2014 (16 608 immatriculations).

Pour la même période, les immatriculations de véhicules essence ont progressé de 22 % alors que les véhicules neufs diesel ont diminué de 9 %.

En 2015, les immatriculations des véhicules routiers neufs destinés aux transports de marchandises ont augmenté de 7 % par rapport à 2014. Celles des véhicules spéciaux connaissent une croissance de 17 %. Les transactions des véhicules transportant les personnes augmentent de 1 % bien que, dans cette catégorie, les autocars-autobus reculent de 83 % et les véhicules automoteurs spécialisés (VASP) enregistrent une hausse de 9 %.

Les ventes de motocyclettes baissent de 1 %.

Type de véhicules	2013	2014	2015
Voitures Particulières	12 453	12 642	13 423
Camionnette, Camions, VASP	2 259	2 098	2 291
Motocycle, Tricycles, Quadricycles à moteur	585	684	677
Cyclomoteurs	801	865	879
Voiturettes	72	72	71
Tracteur routiers	16	14	17
Tracteur agricole + Divers agricoles	48	86	176
Car et Autobus	18	64	11
Remorques, semi-remorques	142	83	96
TOTAL :	16 394	16 608	17 641

Immatriculations neuves



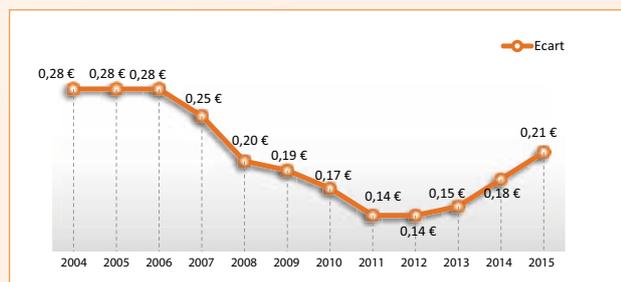
Evolution du prix du carburant

Prix du carburant

Les prix du carburant poursuivent leur baisse progressive depuis 2012.

Ainsi, le prix à la pompe a diminué de 0,11 cts/litre pour le sans-plomb et de 0,14 cts/litre pour le gazole entre 2014 et 2015.

Par ailleurs, si l'écart de prix moyen entre le gazole et le sans-plomb diminuait depuis 2007, il progresse depuis 2013. En effet, l'écart a été de 0,21 euros en 2015 contre 0,18 euros en 2014.



Écart de prix sans-plomb et gazole



Zoom sur l'accidentalité en Guadeloupe

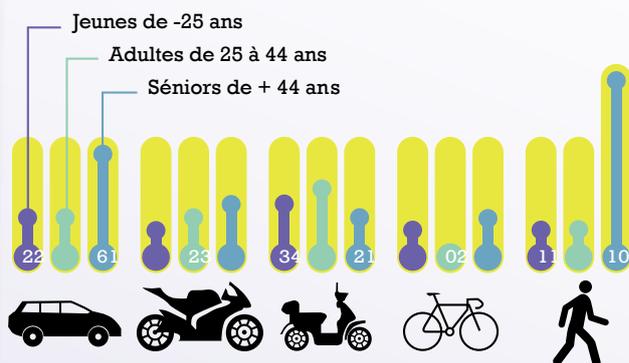
Evolution de l'accidentalité

Avec 40 décès sur les routes en 2015, la Guadeloupe enregistre le nombre de tués le plus bas depuis 1962. 19 vies ont été épargnées par rapport à 2014, année pour laquelle on comptabilisait 59 tués, ce qui représente -32 %.

Pour rappel, en 2000, 116 tués avaient été recensés. Les autres indicateurs sont également en baisse.

Attention : Les usagers vulnérables représentent 75 % des tués en 2015 contre 39 % en France métropolitaine.

Répartition des tués par catégories d'âge



32 hommes et 8 femmes (entre 1 et 78 ans) ont perdu la vie. Les jeunes de moins de 25 ans représentent 20% des tués.

Les usagers de la voiture reste la catégorie de personnes à connaître le plus de grand nombre de tués en 2014 et en 2015, suivie de près par les usagers de deux-roues motorisés.

Répartition des accidents mortels de jour et de nuit

54% des accidents ont eu lieu de nuit dont 71% concernaient des usagers vulnérables



Le saviez-vous ?

1/3 des accidents ont eu lieu le week-end

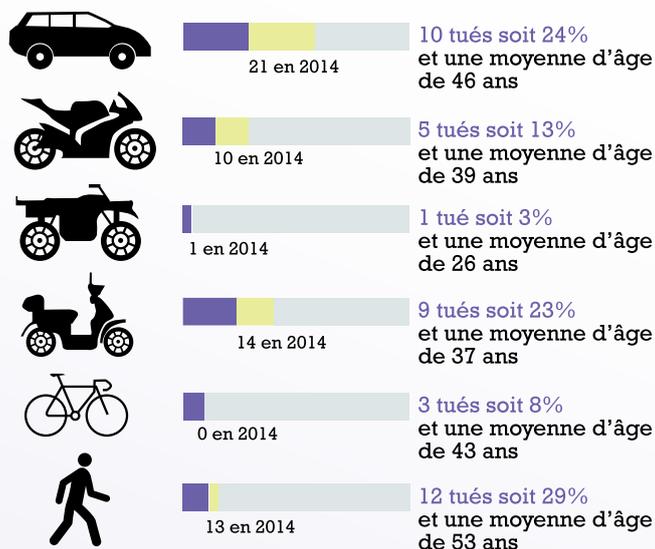
	Jour (☀)	Nuit (🌙)
Voiture	3	6
Moto	5	10
Vélo	2	1
Piéton	8	4

ACCIDENTALITÉ EN GUADELOUPE Bilan 2015

Bilan annuel	2014	2015	Ecart		
Accidents	345	323	-22	soit	
Tués	59	40	-19		-6%
Blessés hospitalisés	250	232	-18		-32%
Blessés légers	212	171	-41		-7%
Victimes*	521	443	-78		-19%

Nombre de tués par catégories et moyenne d'âge en 2015

2015 (bleu) / 2014 (jaune)



Si les tués dans les autres catégories tendent à diminuer, les usagers du vélo qui n'avaient pas connu d'accidents mortels en 2014, représentent désormais 8 % des tués en 2015.

Localisation des accidents mortels en 2015



* Victimes : tués + blessés hospitalisés + blessés légers
Source : DEAL

Sécurité Routière

Un arrêt sur la gravité des accidents



Les facteurs

En 2015, 13 vies auraient pu être épargnées si les conducteurs des véhicules avait porté leurs équipements de sécurité obligatoire. En 2014, la moitié des conducteurs de deux roues motorisés tués ne portait pas de casque.

Le non port du casque est le principal facteur aggravant, 71 % en 2015 contre 46 % en 2014 soit une augmentation de près de 54 %.

La vitesse excessive diminue en 2015 (31 % contre 46 % en 2014) ; a contrario le non port de la ceinture de sécurité et l'alcoolémie augmentent respectivement de 25 % et de 28 %.

À noter que dans 21 % des accidents, le véhicule percute un obstacle latéral.

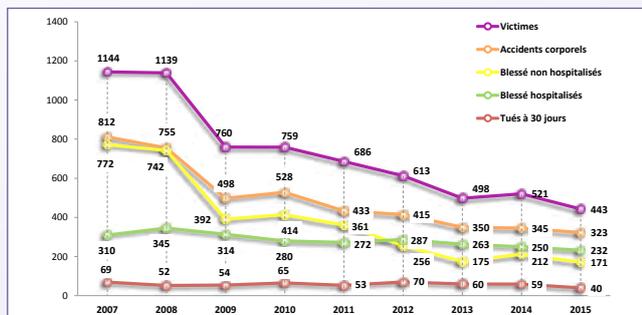
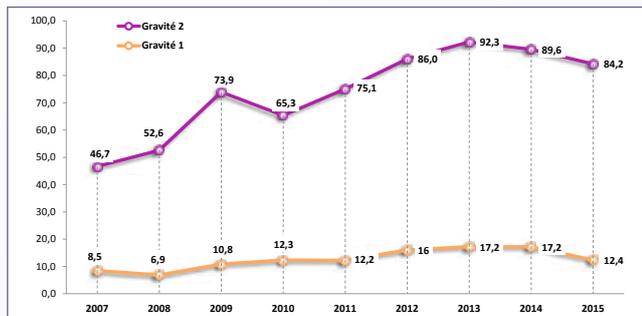
Le nombre de victimes (tués et blessés) diminue entre 2014 et 2015 tous indicateurs confondus.

L'indice de gravité

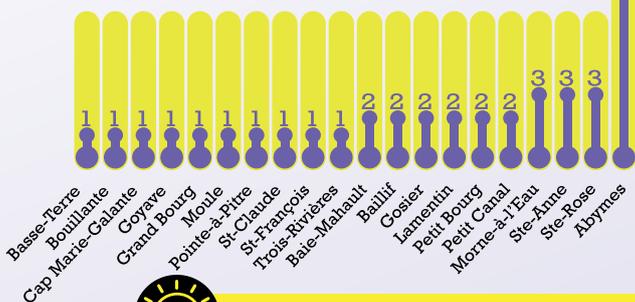
L'indice de gravité baisse. Il passe de 17 (tués pour 100 accidents) en 2014 à 12 en 2015 alors qu'il est de 9 en Martinique, 5 en Guyane et 6 en France hexagonale.

Facteurs aggravants dûs au comportement de l'utilisateur

2014	2015
Non port du casque 46%	Non port du casque 71%
Vitesse excessive 46%	Vitesse excessive 31%
Alcool 32%	Alcool 41%
Non port de la ceinture 24%	Non port de la ceinture 30%
Absence de vigilance 13%	Absence de vigilance 13%
Circulation à gauche 9%	Circulation à gauche 13%
Stupéfiants 5%	Stupéfiant 5%



Répartition des accidents mortels par commune



Le saviez-vous ?

62% des communes de Guadeloupe ont fait l'objet d'au moins un accident mortel en 2015

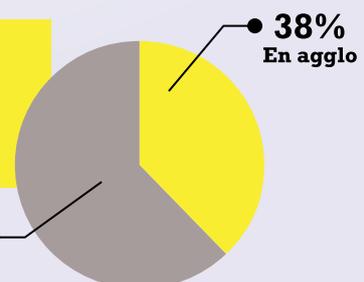
Répartition des accidents selon le milieu



Le saviez-vous ?

62% des accidents ont lieu hors agglomération

62% Hors agglo



Les perspectives de l'ORT

Etudes

- **Vers l'autonomie énergétique des territoires insulaires : la question du transport en Guadeloupe**

Objectif : disposer de différents scénarii de sortie de l'usage des énergies fossiles dans le domaine des transports en Guadeloupe d'ici 2030.

- **Desserte maritime inter-îles en Guadeloupe, évolutions depuis 2009, perspectives et recommandations**

Objectif : identifier les conditions de mise en œuvre du principe de continuité territoriale dans les dépendances de Guadeloupe : proposer une structuration de l'inter-modalité, obtenir un service de meilleure qualité pour les usagers et favoriser le développement économique

- **Quelle organisation optimale pour les transports collectifs terrestres en Guadeloupe ?**

Objectif : disposer de scénarii optimaux d'organisation des transports crédibles à l'échelle du territoire, dont les résultats pourront alimenter les réflexions politiques en cours et à venir.

Animations (formations, séminaires, matinée d'informations et d'échanges)

- La voirie pour tous (Plan d'Actions pour les Mobilités Actives)
- Connaissance de base de l'organisation des transports publics et des politiques de déplacements
- La lutte contre le bruit des transports terrestres

Séminaire annuel de l'ORT

- **Appels à projet régionaux**

Objectif : inciter à l'émergence d'initiatives, d'innovations ou de projets structurants en faveur d'une optimisation du transport existant et de l'orientation du territoire vers une mobilité décarbonée.

Les Publications de L'ORT

Les publications ORT sont téléchargeables sur le site de la DEAL Guadeloupe à l'adresse suivante : <http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/publications-r349.html>

- Statistiques annuelles des transports (de 2004 à 2015)



- Fiches thématiques



- ▶ N°1 : L'éco-conduite en Guadeloupe - mai 2010
- ▶ N°2 : Solidarité Haïti - juillet 2010
- ▶ N°3 : La sécurité dans l'aménagement d'un point d'arrêt de bus - novembre 2010
- ▶ N°4 : Le risque transport de matières dangereuses (TMD) - octobre 2013

- Rapports / Synthèses d'études les plus récents



- ▶ Observation et analyse des coûts des transports en Guadeloupe d'agrégats, de matériaux de la filière BTP et de conteneurs – CNR – 2008
- ▶ Liaison Basse-Terre Pointe-à-Pitre (Diagnostic et analyse des scénarii) - DDE/ADEME - 2009
- ▶ Analyse de la desserte intra-archipel en Guadeloupe (Synthèse) - DDE/ADEME - 2010
- ▶ Analyse de la desserte intra-archipel en Guadeloupe
- ▶ Immatriculations neuves - 2013 - 2014 - 2015 - 2016

Contact

Observatoire Régional des Transports
 DEAL Guadeloupe, St Phy, BP 54, 97102 Basse-Terre Cedex
 Tel : 05 90 99 43 04 - Mail : ortguadeloupe@developpement-durable.gouv.fr



<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr>



Copublication DEAL / ADEME / REGION
 Responsable de la rédaction : DEAL
 Sources : Transport et environnement (ADEME, OREC, PPE) - Fret et passagers maritimes (GPC) - Fret et passagers aériens (Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes - Transports terrestres de marchandises et de voyageurs (DEAL Guadeloupe) - Circulation routière (Préfecture, DEAL Guadeloupe et Routes de Guadeloupe) Sécurité routière (Préfecture, DEALGuadeloupe) - Initiatives locales (Karulis, Aéroport Pôle Caraïbe, Cap Excellence)
 Tirage : 250 exemplaires - Impression : L'Imprimerie



