



Le journal

Spécial transport scolaire
Janvier 2021



Direction
de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

ORT

L'édito



Cette édition spéciale du Journal de l'Observatoire Régional des Transports (JORT) a pour thématique le transport scolaire en Guadeloupe. Ce service public indispensable à la réussite scolaire des élèves nécessite une organisation efficace par ses acteurs afin de permettre un accès équitable à l'éducation.

Malgré le contexte de crise sanitaire, l'année 2020 a été marquée par la diffusion de deux travaux clés : une réactualisation du « Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires » (GART), ainsi qu'une « Étude du prix de revient du transport de voyageur en Guadeloupe » (ORT de Guadeloupe), qui traite entre autres du transport scolaire. Ces deux publications combinées à la présente édition du JORT se veulent être un appui pour les acteurs du transport scolaire afin d'éclairer la situation actuelle en Guadeloupe, les problématiques rencontrées et de proposer des orientations idoines.

L'enquête ménage-déplacement en cours de finalisation permettra de porter un regard plus aiguisé sur les déplacements domicile-étude.



Ary CHALUS
Président de la
Région Guadeloupe

Jérôme ROCH
Directeur régional de l'Agence
de la Transition Énergétique

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



Sommaire

Le transport scolaire en Guadeloupe

Définition	p.4
Acteurs	p.5
Organisation	p.6
Interview	p.7

Coût du transport scolaire

Difficultés	p.8
Leviers	p.9

La sécurité des élèves

Guide	p.10
Interview	p.11
Éducation routière	p.12

Les PDES

Démarche d'écomobilité	p.13
----------------------------------	------



Panorama du transport scolaire en Guadeloupe

Qu'est-ce que le transport scolaire ?

Le transport scolaire est un service public régulier de transport routier créé pour assurer principalement à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement (arts. R.3111-5 et L.3111-7 du code des transports).

Il s'inscrit dans le cadre du transport en commun d'enfants, qui correspond au transport en commun de personnes organisé à titre principal pour des personnes de moins de 18 ans, quel que soit le motif du déplacement (art.2, arrêté du 2 juillet 1982).

C'est un service collectif offert à la place, dont le ou les itinéraires, les points d'arrêts, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance (art. R.3111-1).

Il peut s'effectuer au moyen d'autobus ou d'autocars ou au moyen de véhicules de moins de 9 places, particulièrement adaptés à la démographie des zones peu denses.



Il ne faut pas confondre transport scolaire et transport périscolaire

Le transport périscolaire correspond au transport occasionnel des élèves en lien avec la scolarité, c'est-à-dire lors des sorties et activités scolaires, ou dans le cadre de la restauration scolaire.

Selon la nature de ce transport, c'est la **collectivité ou l'établissement scolaire** qui prend en charge le déplacement, contrairement au transport scolaire qui est organisé par l'autorité organisatrice de la mobilité.

Le transport scolaire en chiffres

(dont transport spécial d'élèves handicapés)



16 937 élèves transportés



21,5 % des élèves empruntent les transports scolaires



14 892 000 € est le coût total du transport scolaire en Guadeloupe

La mixité entre scolaires et usagers réguliers dans le transport collectif urbain : l'exemple de Karu'lis

L'autorité organisatrice du transport scolaire peut s'appuyer sur les services réguliers de transport collectif urbain, en proposant une tarification adaptée pour le scolaire. C'est par exemple le cas du Syndicat Mixte des Transports, qui s'appuie sur son réseau de bus Karu'lis en proposant une formule mensuelle «karu'jeunes», entre 25,20€ et 59,50€ selon la zone.

La mixité dans les transports collectifs urbains peut permettre à l'autorité organisatrice de réaliser des économies*.

* Attention : la LOM a modifié l'art L.3111-7 du code des transports, relatif au transport des élèves transportés debout.

Qui est responsable de l'organisation du transport scolaire ?

Plusieurs entités administratives ont pour compétence l'organisation du transport scolaire.

- Au sein de son ressort territorial, c'est l'**Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** qui est chargée du transport scolaire. En Guadeloupe, 5 AOM exercent la compétence dans leur ressort territorial, c'est-à-dire à l'intérieur de leur territoire. Les AOM correspondent aux communautés d'agglomération guadeloupéennes, à l'exception de Cap Excellence et la Riviera du Levant qui se sont réunis en un Syndicat Mixte des Transports (SMT).

- La **Région** est l'autorité organisatrice cheffe de file chargée de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires depuis la loi



du 07 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe). La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 la nomme « Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale ». Elle est responsable du transport scolaire interurbain, c'est-à-dire entre les ressorts territoriaux des AOM.

- La Région succède ainsi au **Département** qui a cependant conservé la prise en charge du transport spécial des élèves et étudiants en situation de handicap (TEESH) vers les établissements d'enseignement.

AOM	Nombre d'élèves transportés	Nombre d'établissements scolaires desservis	Nombre de bus	Nombre de circuits
Région*	4 500	49	135	98
CAGSC	3 300	65	90	116
CANBT	2 000	23	58	42
CANGT	2 300	31	69	31
CCMG	330	9	11	11
SMT	4 000	43	112	76
TOTAL	16 430	220	475	374

Source : ORT de Guadeloupe, 2020.

* La Région étant en cours de passage de ses marchés publics de transport scolaire, les chiffres indiqués sont pour 2019. Pour les autres AOM, ce sont les chiffres de 2020.

Comment les AOM organisent-elles leurs services de transport scolaire ?

L'exécution d'un service de transport scolaire peut être assurée soit en gestion directe par l'AOM, soit en gestion externalisée par une entreprise de transport, après avoir passé un appel d'offre.

Le marché public est le mode de gestion le plus communément utilisé.

AOM	Nombre de marchés publics	Nombre de lots	Nombre de transporteurs
Région*	98	98	26
CAGSC	43	42	20
CANBT	6	6	3
CANGT	31	31	9
CCMG	1	11	3
SMT	24	24	9

Source : ORT de Guadeloupe, 2020.

* La Région étant en cours de passage de ses marchés publics de transport scolaire, les chiffres indiqués sont pour 2019. Pour les autres AOM, ce sont les chiffres de 2020.

Devenir transporteur scolaire

Pour devenir transporteur scolaire, il faut deux autorisations : l'autorisation d'accès au marché (c'est à dire une convention avec une AOM), ainsi qu'une autorisation d'accès à la profession (via une inscription au registre des transporteurs de la DEAL). Cette dernière se fait sous 4 conditions : les conditions d'honorabilité, d'établissement, de capacité financière ainsi que la condition de capacité professionnelle

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/les-references-reglementaires-a727.html>

Une situation très hétérogène d'une AOM à l'autre

- On observe un nombre de lots très important chez certaines AOM, rendant plus difficile le contrôle des clauses des marchés publics par leurs contrôleurs.
- Les marchés publics sont à durée parfois très courte (sur 1 an, deux ans renouvelables). Ces durées très courtes ne permettent pas d'amortir le coût du matériel pour les transporteurs. Pour rappel, en France, la durée moyenne des contrats de transport scolaire est de 6 ans environ (CEREMA, « Transport collectifs départementaux, Evolution 2011-2016 »).

Il ne faut pas confondre marché public et Délégation de Service Public (DSP)

DSP* : La rémunération du délégataire est tirée de l'exploitation du service. La DSP est communément utilisée pour le transport urbain régulier de personnes.

Marché public : La rémunération du délégataire par l'acheteur public est intégrale. Le marché public est majoritairement utilisé dans le cadre des services de transport scolaire car les élèves sont des usagers captifs, c'est à dire qu'il y aura toujours des élèves pour utiliser ce type de transport. Il n'y a pas de risque commercial à supporter par le titulaire du contrat.

* NB : On ne parle plus de DSP mais de "concession" depuis la transposition de la directive européenne sur les concessions du 26 février 2014 dans le code de la commande publique.

INTERVIEW

Contrôleurs des transports terrestres à la DEAL



Présentez-nous le métier et le rôle des contrôleurs des transports terrestres.

Le contrôle des transports terrestres s'effectue à la fois sur les transports publics et privés, de marchandises et de voyageurs. Il s'agit pour nous de s'assurer que les transporteurs soient **en règle vis-à-vis des codes** des transports et de la route et, dans le cadre du transport public, qu'ils possèdent bien un **contrat public** et qu'ils le respectent. C'est un contrôle à la fois administratif et technique. Par ce biais, le contrôleur des transports terrestres s'assure d'une **concurrence loyale** entre les différents transporteurs. Il a un rôle de **régulation** pour la puissance publique de l'activité de transport en matière de sécurité, de régulation économique mais aussi de régulation sociale, le domaine des transports représentant beaucoup d'emplois. Il permet ainsi l'ordre et la tranquillité publique.

Combien de contrôles exercez-vous sur les transports scolaires en moyenne par année?

Les contrôles des bus de transport scolaire ont lieu en général **3 à 5 fois dans le mois**, mais se font surtout lors des rentrées scolaires. La demande de contrôle peut venir de nous-même, des gendarmes ou encore de l'autorité organisatrice de la mobilité. Nous nous organisons ensuite selon les thématiques prioritaires, et ce chaque trimestre.

Ethylotest anti-démarrage



Quels sont les dysfonctionnements majeurs auxquels vous êtes confrontés lors des contrôles de bus scolaires ?

Tout d'abord, certains transporteurs ne passent pas le contrôle (matériel n'étant pas aux normes, faux contrôles techniques, etc), ce qui représente un risque pour la **sécurité des enfants**. De plus, nous observons régulièrement des transporteurs ne respectant pas les horaires de desserte prévus dans les marchés publics de transport scolaire. Dans certains cas, les **bus sont surchargés** et ne permettent pas à tous les enfants d'être assis, avec la ceinture de sécurité attachée. C'est illégal et très dangereux pour leur sécurité. Enfin, certains transporteurs ne sont pas inscrits au **registre des transporteurs** de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) de Guadeloupe, et sont de ce fait en infraction. Néanmoins, nous constatons ces 10 dernières années une nette amélioration de la qualité du matériel roulant, ainsi que des marchés publics de transport scolaire de mieux en mieux ficelés. Notre activité bien que répressive permet de tendre vers une amélioration globale des conditions du transport pour les élèves.

L'éthylotest anti-démarrage

Depuis le 1er septembre 2015, l'ensemble des autocars sont équipés d'éthylotest anti-démarrage. (EAD). Nous rappelons que, pour les conducteurs de véhicules de transports en commun de personnes, conduire avec un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,2 gramme d'alcool par litre de sang est sanctionné d'une amende.

Le coût du transport scolaire en Guadeloupe

Quelles sont les difficultés en matière de financement du transport scolaire ?

Les différents transferts de compétences ayant eu lieu ces 15 dernières années expliquent l'organisation actuelle du transport scolaire en Guadeloupe et une partie des difficultés rencontrées par les AOM face à leur devoir d'assurer un service de transport scolaire efficace et sécuritaire. Ces transferts de compétences ont provoqué une certaine stagnation des ressources financières dédiées au transport scolaire alors que tout le monde s'accorde sur l'augmentation

inévitabilité du coût du transport. En Guadeloupe, la plupart des AOM observent un déficit important lié au coût du transport scolaire qu'elles n'arrivent pas toujours à couvrir, faisant parfois appel au budget général de la collectivité.

Malgré la réalisation d'une «Étude de prix de revient du transport de voyageurs en Guadeloupe en 2020», la connaissance en matière de coût du transport scolaire est relativement faible sur le territoire. En effet, cette étude est la toute première analyse sur les coûts et recettes des transports scolaires. Elle ne porte que sur les données de la CANBT. Voici quelques éléments de compréhension, nécessitant néanmoins une interprétation prudente.

Coût moyen par élève		Coût moyen par circuit		Coût kilométrique moyen en charge	
CANBT	France	CANBT	France	CANBT	France
1 400€	1 000€	35 000€	30 000€	3,58€	3,5€/4€

http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ort-rapport_final_vf.pdf

• Le coût du transport scolaire par élève est en moyenne plus élevé pour la CANBT. Il en va de même pour le coût moyen par circuit. D'après l'étude coût de revient, cela s'explique par un taux de remplissage des véhicules en moyenne plus faible ainsi que par la présence de contraintes d'exploitation et d'allotissement. A contrario, l'étude révèle que l'allotissement des marchés scolaires est propice à une forte concurrence et incite à la remise d'offres anormalement basses.

• L'insularité et le contexte parfois montagneux est un autre facteur lié au surcoût. La topographie nécessite parfois la mise en place de véhicules plus

petits, avec des coûts supérieurs en main-d'œuvre, carburants, et pneumatiques notamment. L'insularité induit aussi une augmentation des coûts d'approvisionnement en matériel, et un délai de disponibilité des pièces plus important.

• En revanche, le coût kilométrique de la CANBT se situe dans la moyenne nationale. Or, il devrait être plus important du fait du contexte géographique. D'après l'étude prix de revient, cela induit un niveau d'équipement et de service plus faible, ce qui signifie un investissement insuffisant dans l'entretien du matériel roulant et dans le niveau de service.

	Coût global du transport scolaire	Compensation du Conseil Régional	Part payée par les familles
Région	4 557 000 €	-	-
CAGSC	2 600 000 €	881 000 €	380 000 €
CANBT	1 800 000 €	795 000 €	500 000 €
CANGT	1 500 000 €	690 000 €	165 000 €
CCMG	389 000 €	141 000 €	30 000 €
SMT	3 346 000 €	1 183 000 €	189 300 €
TOTAL	14 192 000 €	3 690 000 €	1 264 300 €

Source : ORT de Guadeloupe, 2020.

Quels sont les leviers pour les AOM ?

Il existe un réel besoin de structuration et d'organisation de la filière afin d'optimiser et améliorer le service.

- L'étude sur le prix de revient du transport de voyageurs en Guadeloupe préconise l'établissement d'une grille de coût partagée (afin que les marchés publics ne fassent pas des remises d'offres trop basses). L'offre doit permettre aux AOM de payer les prestataires au juste prix et au bénéfice de la sécurité des élèves.

- Le développement des mobilités douces telles que le vélo par l'aménagement de pistes cyclables sécurisées pour les élèves habitant dans un périmètre raisonnable diminuerait l'effectif d'élèves à transporter.

- Les AOM peuvent réduire le coût de leur service de transport scolaire en s'appuyant sur les transports réguliers de personnes à travers la mise en place d'une tarification spéciale pour les scolaires et d'une mixité dans les bus.

- La mutualisation des achats de pièces de rechange ou de matériel roulant entre transporteurs permettrait de réduire les coûts d'importation.

Le Transport spécial d'élèves et étudiants en situation de handicap

Le Code de l'Éducation impose au Conseil Départemental le remboursement des frais de transport des élèves et étudiants en situation de handicap qui ne peuvent utiliser les moyens de transport en commun en raison de la gravité de leur handicap.

L'ouverture des droits au transport se fait au niveau de la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH), qui définit le type de transport adapté à la perte d'autonomie.

En 2019-2020, 507 enfants ont bénéficié d'une prise en charge de leurs frais de transport payés directement aux transporteurs agréés par le Conseil Départemental, ainsi que 17 parents assurant eux-même le transport scolaire de leur enfant.

Cette action a représenté un coût de 700 000 € pour le Département.

Un enjeu majeur : la sécurité des élèves

Comment favoriser la sécurité des élèves sur le trajet et aux points d'arrêt ?

L'enjeu de la sécurité des enfants pendant le trajet, mais aussi aux points de montée et de descente du véhicule est une préoccupation majeure en matière de transport des élèves. Les organisateurs du transport scolaire doivent donc porter une grande attention à cette question.



A ce jour, la majorité des élèves sont déposés en voiture par leurs parents. Cela augmente le risque d'accident lors du dépôt de l'enfant, surtout si la devanture de l'établissement scolaire n'est pas agencée de manière à ce que les voitures puissent stationner et les élèves se déplacer en toute sécurité.

Un «Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires»

Créé en 1989 et réactualisé en 2020, ce guide informe sur les bonnes pratiques à adopter dans le cadre de l'organisation des transports scolaires, qu'ils soient à titre principal scolaire où sur les services réguliers ordinaires. Outil d'aide à la décision, il apporte des éclairages sur la réglementation en vigueur et propose diverses recommandations afin d'accroître la sécurité des enfants lors des trajets scolaires.

Des éléments de sécurité spécifiques sur le trajet

Les services de transport scolaire sont gage de sécurité : le transport se fait obligatoirement par autocar. Les élèves doivent être transportés assis avec la ceinture de sécurité attachée (art 75, arrêté du 2 juillet 1982 et art. R.411-23-2 du code de la route).

Ce n'est en revanche pas obligatoire sur les services de transport régulier, où les élèves ne sont pas prioritaires et sont parfois contraints à rester debout. Les autobus et autocars transportant des passagers debouts sont limités à 70 km/h (art. R.413-10 du code de la route).



Le pictogramme transport d'enfants est obligatoire à l'avant et à l'arrière du véhicule. Il doit être placé de façon apparente lors des transports en commun d'enfants (il doit être retiré sinon).

Site du GART - Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires : <https://www.gart.org/wp-content/uploads/2020/09/Guide-2020-0-5%C3%A9curit%C3%A9-transports-scolaires.pdf>

Le guide Transport des scolaires : la sécurité aux points d'arrêt (2009) élaboré par le Cerema et l'ANATEEP reste d'actualité : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/transport-scolaires-securite-aux-points-arret>



INTERVIEW

Michel GEDEON

Président de la Fédération des Associations des Parents d'Elèves de Guadeloupe



Présentez-nous la FAPEG.

La FAPEG, créée en février 1986, réunit aujourd'hui environ 200 associations de parents d'élèves. Elle est composée d'un président pour la Guadeloupe et de 5 vice-présidents pour le centre, la Grande-Terre, le Nord Basse-terre et le Sud Basse-Terre. Nous sommes membre des instances académiques tels que le rectorat, le conseil de l'Éducation Nationale, mais nous exerçons aussi dans les conseils d'administration des lycées, collèges et écoles.

En quoi consistent les principales contestations des parents d'élèves en matière de transport scolaire en Guadeloupe ?

Nous faisons remonter régulièrement aux autorités organisatrices de la mobilité voire au préfet des plaintes liées à des situations d'enfants en **sumombre** dans les cars scolaires, à des **problèmes de ponctualité** aussi.

Le **contrôle des transporteurs ne semble plus suffisant** depuis la transmission de la compétence transport scolaire du Département vers la Région. Aujourd'hui, un transporteur peut soumissionner dans deux AOM différentes, et se retrouver à effectuer deux circuits le matin par exemple. Cela pose un **problème à la fois de sécurité et de rythme scolaire**, car le transporteur passe ramasser les élèves du premier circuit qu'il a à effectuer très tôt.

Les élèves se retrouvent devant les portes de leur établissement scolaire bien avant le début des cours, et sont ainsi livrés à eux-mêmes.

On décèle de même un **problème de tarification** : le coût du transport scolaire varie d'une AOM à l'autre, avec des droits d'entrée parfois excessifs. Enfin, il y a un **défaut d'aménagement, en particulier aux points d'arrêt**. Beaucoup d'arrêts de bus ne sont pas matérialisés, ce qui entraîne un problème de sécurité et de confort pour les enfants.

Quelles solutions portez-vous ?

Notre position va vers la création d'une **AOM unique**. Celle-ci permettrait une meilleure coordination et efficacité des transports scolaires, mais aussi un meilleur contrôle des transporteurs. Il y a de plus un besoin d'analyse globale de l'aménagement du territoire pour organiser les transports scolaires, par la route mais aussi par voie maritime ou par l'aménagement de pistes cyclables, afin d'organiser les déplacements de manière sécurisée et en faveur du bien-être des élèves. Le **prix du transport scolaire devrait être unifié** et fixé au kilomètre, afin que les tarifs restent abordables pour les familles. Enfin, nous avons le désir d'être mieux associés aux réflexions que portent les AOM sur ce sujet. Cela pourrait passer par prendre part aux **comités des partenaires**, obligatoires dans toute AOM depuis la Loi d'Orientation des Mobilités, pour une meilleure prise en compte de la position des parents d'élèves à ce sujet.



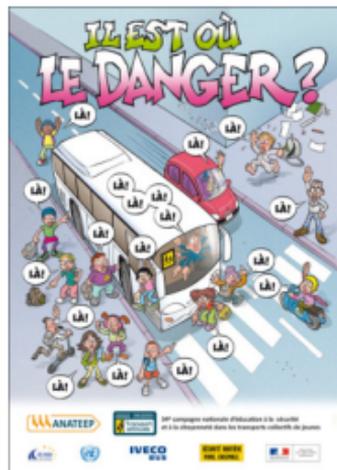
Éducation à la sécurité routière : quel est le rôle des IDSR ?

La sécurité des élèves dans les transports scolaires se matérialise aussi par la responsabilisation de chacun (élèves, parents d'élèves, personnel de l'établissement scolaire) sur le sujet. La sensibilisation commence dès le plus jeune âge, notamment on insistant sur la prise en compte des usagers les plus fragiles (code de la rue).

Les Intervenants Départementaux de Sécurité Routières (IDSR) ont un rôle clé en matière de sensibilisation. Il s'agit de personnes volontaires pour réaliser des actions de prévention. Ils peuvent être bénévoles, membres d'associations, fonctionnaires de l'Etat ou des collectivités territoriales, retraités, etc.

Les IDSR ont trois missions principales :

- La réalisation d'actions de prévention proposées par la préfecture et les collectivités territoriale en fonction des enjeux spécifiques du département.
- Fournir des informations sur la politique locale de sécurité routière.
- Contribuer au développement, à l'animation et à la gestion du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).



Campagne de l'ANATEEP 2020-2021 d'éducation à la sécurité et à la citoyenneté "Transport attitude"

Devenez IDSR, contactez :

dina.latchoumaya@developpement-durable.gouv.fr

En 2019, 56 actions de prévention et de sensibilisation à la sécurité routière ont été réalisées en milieu scolaire : 42 en écoles maternelles et primaires, 10 actions dans des collèges et 4 actions au sein des lycées de l'archipel.

Compte tenu de la crise sanitaire, seulement 32 actions ont eu lieu dans les établissements scolaires en 2020.

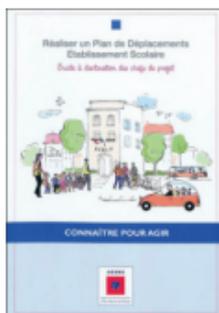
Zoom sur ... les PDES



Qu'est-ce qu'un PDES ?

Le Plan de Déplacement Établissement Scolaire est une **démarche de développement durable** encouragée par l'ADEME et les pouvoirs publics dans le cadre des dispositions du Grenelle de l'environnement. C'est un outil à disposition des établissements scolaires et des collectivités afin d'intégrer l'écomobilité dans les programmes scolaires, en repensant les trajets domicile-école.

Le PDES privilégie différents types d'actions, tels que la mise en place de **bus pédestres et cyclistes**, permettant aux enfants de se rendre à leur établissement scolaire accompagnés, sous forme de ramassage organisé, à pied ou à vélo. Il peut également permettre de développer des actions de **covoiturage** ou de renforcement des **transports collectifs** à destination des élèves. Enfin, cet outil peut justifier une **action sur la voirie** au profit d'aménagements plus sécurisés aux abords des écoles mais aussi sur les trajets qu'empruntent les élèves.



https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/908_95_7857-plaquette-pdes.pdf

L'écomobilité, c'est :

-  Limiter le recours systématique à la voiture solo et privilégier les usages partagés de la voiture
-  Utiliser des modes de transport économes en énergie, en CO₂, en coût
-  Privilégier les transports collectifs et les modes partagés
-  Favoriser la pratique du sport dans un objectif de santé publique (marche, vélo)
-  Sensibiliser les enfants et les parents aux déplacements doux et actifs



Financer son PDES : le programme MOBY

MOBY est un programme de **Certificat d'Économie d'Énergie (CEE)** favorisant l'écomobilité scolaire, porté par Eco CO₂. Il a pour objectif d'accompagner les collectivités territoriales et les établissements scolaires dans leur démarche de PDES et de sensibilisation à l'écomobilité. Le programme est ainsi financé à hauteur de 75% par les CEE.

Portail national de l'écomobilité scolaire : <https://mobiscol.org/>

Encourager la pratique du vélo de la maternelle jusqu'au lycée : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-mobilite>

Comment mettre en oeuvre un projet d'écomobilité scolaire ? <https://www.youtube.com/watch?v=DgC3QrIG2uw&feature=youtu.be>



En savoir plus sur le transport scolaire en Guadeloupe :

Retrouvez les interviews des acteurs du transport scolaire et bien plus sur le site de la DEAL de Guadeloupe



Les perspectives 2021 de l'ORT

Études en cours :

- Pertinence du développement d'une filière BioGNV sur le territoire Antilles-Guyane
- Desserte des îles du Sud
- Étude sociologique d'attachement à la voiture
- Horizon 2040 : Étude prospective des déplacements à l'échelle de l'archipel
- Étude des flux de marchandise et d'optimisation logistique
- Journal de l'ORT : chiffres & analyses, les impacts du Covid

Séminaire à venir :

- Ville durable : la voirie pour tous au service de la redynamisation des centre-bourgs

Les publications de l'ORT sont téléchargeables sur le site de la DEAL Guadeloupe à l'adresse :

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/publications-r349.html>

Contact

Observatoire Régional des Transports
DEAL Guadeloupe, St Phy, BP 54
97102 Base-Terre Cedex

Tél. : 05 90 99 43 04

Mail: ortguadeloupe@developpement-durable.gouv.fr



Direction
de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement