

CHIFFRES CLÉS DE L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT

BILAN 2023

L'OREC présente la 12^{ème} édition des chiffres clés de l'énergie et du climat en Guadeloupe

JEUDI 14 NOVEMBRE 2024

10h00-12h30

Crédit Agricole
ZAC de Petit-Pérou - Les Abymes

-Nombre de places limitées-
Inscription obligatoire

PROGRAMME

- Présentation des chiffres clés de l'énergie
- Présentation de l'impact du transport et de la mobilité sur le climat :
 - >> Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire (routier, aérien, maritime).
 - >> Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité.
 - >> Retours d'expériences sur les actions d'adaptation et d'atténuation au changement climatique.
- Actions prévisionnelles de l'OREC

Avec nos partenaires :



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



SEMINAIRE

CHIFFRES CLÉS DE L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT

BILAN ÉNERGÉTIQUE 2023

IMPACT CLIMAT TRANSPORT/ MOBILITE

Jeudi 14 novembre 2024

Séminaire



TÉLÉCHARGEZ LES ÉDITIONS 2024
WWW.SYNERGILE.FR



AU PROGRAMME



1- Allocutions d'ouverture

2- Chiffres clés énergie – bilan 2023

3- L'impact du transport et de la mobilité sur le climat

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

3.3- Retours d'expériences sur les actions d'adaptation et d'atténuation

4- Actions prévisionnelles de l'OREC



ALLOCUTIONS D'OUVERTURE

12^{ème} édition des chiffres clés de l'énergie et du climat

TÉLÉCHARGEZ LES ÉDITIONS 2024
WWW.SYNERGILE.FR



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



AU PROGRAMME



1- Allocutions d'ouverture

2- Chiffres clés énergie – bilan 2023 ←

3- L'impact du transport et de la mobilité sur le climat

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

3.3- Retours d'expériences sur les actions d'adaptation et d'atténuation

4- Actions prévisionnelles de l'OREC





SOMMAIRE

1. Contexte et méthodologie
2. Approvisionnement et dépendance énergétique
3. Analyse de la consommation d'énergie finale
 - a) Carburant
 - b) Electricité
 - Les études publiées en 2023
 - Les actions du cadre de compensation
4. Production d'électricité et mix électrique
5. Enjeux climatiques et perspectives pour l'avenir

Introduction

- La mission OREC :
 - Depuis 2013
 - 2016 : Transférée à Synergîles, pôle d'innovation de la Guadeloupe
 - Aujourd'hui, l'OREC c'est
 - GREC : Groupement Régional des Experts du Climat (80 experts)
 - Comité de pilotage : Région Guadeloupe, Ademe, DEAL, EDF Archipel Guadeloupe, SARA, Symeg, Météo-France
 - Secrétariat : 2 Chargés de mission Synergîles : Cynthia BONINE (Climat) Jérôme BEVERT (Énergie)
- Objet de la mission :
 - centraliser les données
 - les analyser et
 - les diffuser au territoire

REMERCIEMENTS

Merci aux fournisseurs de données qui ont permis de réaliser ce bilan énergétique 2023 :

EDF Archipel Guadeloupe, SARA, Albioma, EDF-PEI, Géothermie Bouillante, Valorem, Total ENR, EDF Renouvelables, SEC, Groupe Séché, Energipole verte, Solebam, CGSS, Météo-France, Ademe, DEAL, GPAP, SIGL, GPMG.

Contexte et méthodologie

« 2023 est l'année la plus chaude de notre histoire »
Météo France Guadeloupe



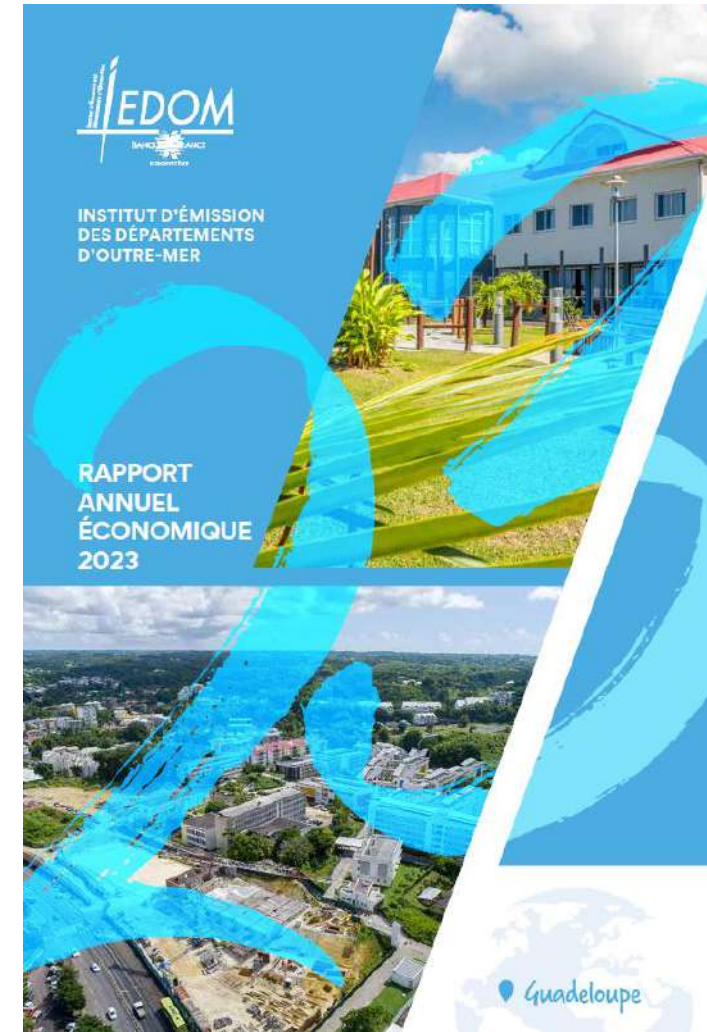
BULLETIN CLIMATOLOGIQUE ANNUEL 2023

17/01/2024

Contexte et méthodologie

« En 2023, la conjoncture économique est marquée par un essoufflement de la dynamique de reprise entamée en 2022. »

IEDOM Guadeloupe



Contexte et méthodologie

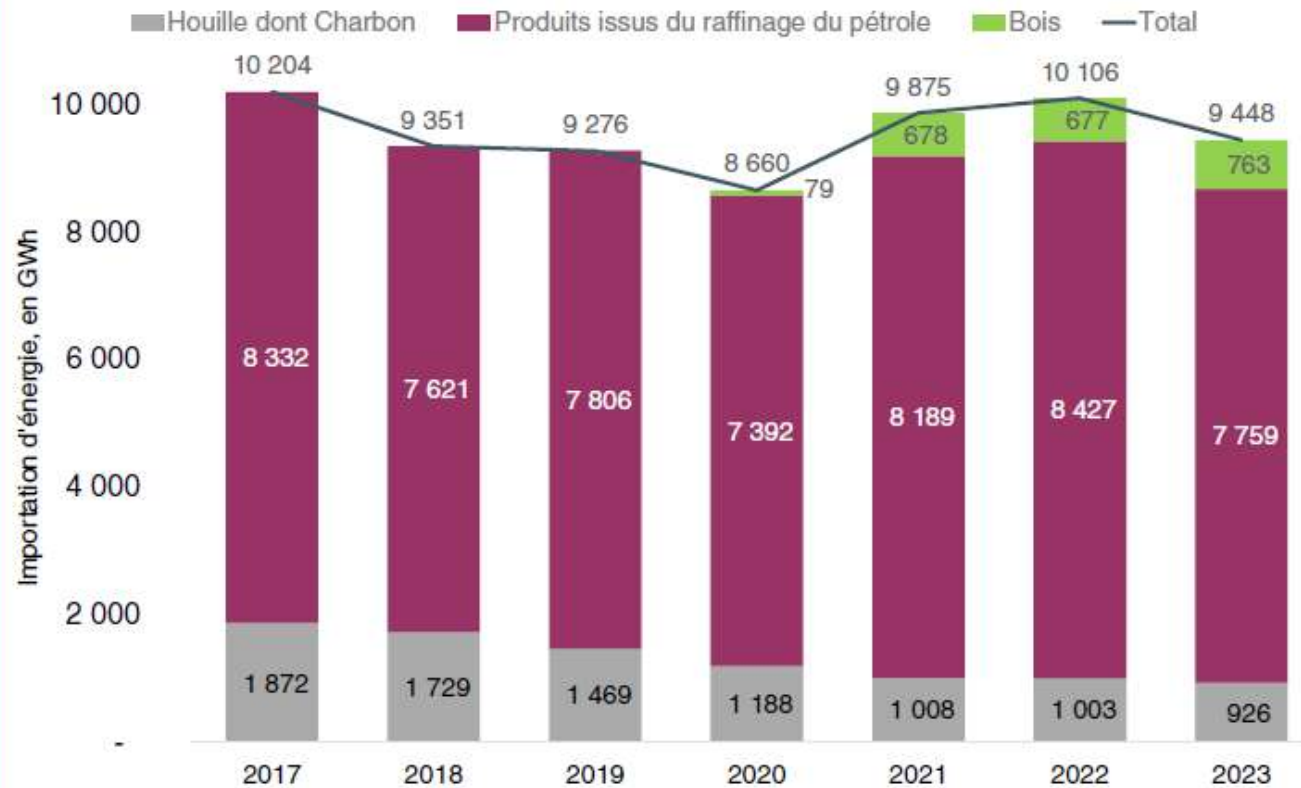
Des changements méthodologiques en 2023

La méthodologie de comptage de l'énergie primaire a été revue par rapport aux années précédentes, **augmentant la contribution de la géothermie et du biogaz** à l'énergie primaire consommée (soit + 829 GWh pour la géothermie et + 4 GWh pour le biogaz).

- Les données de **consommation du carburant maritime** ont été revues à la hausse par le fournisseur de données. Différences VS bilan 2022 : + 64 GWh sur 2021 et + 1 156 GWh sur 2022.

Approvisionnement en énergie primaire et dépendance énergétique

Évolution de l'importation d'énergie primaire, en GWh



Moins **d'importation** de pétrole et de charbon en 2023

Approvisionnement en énergie primaire et dépendance énergétique

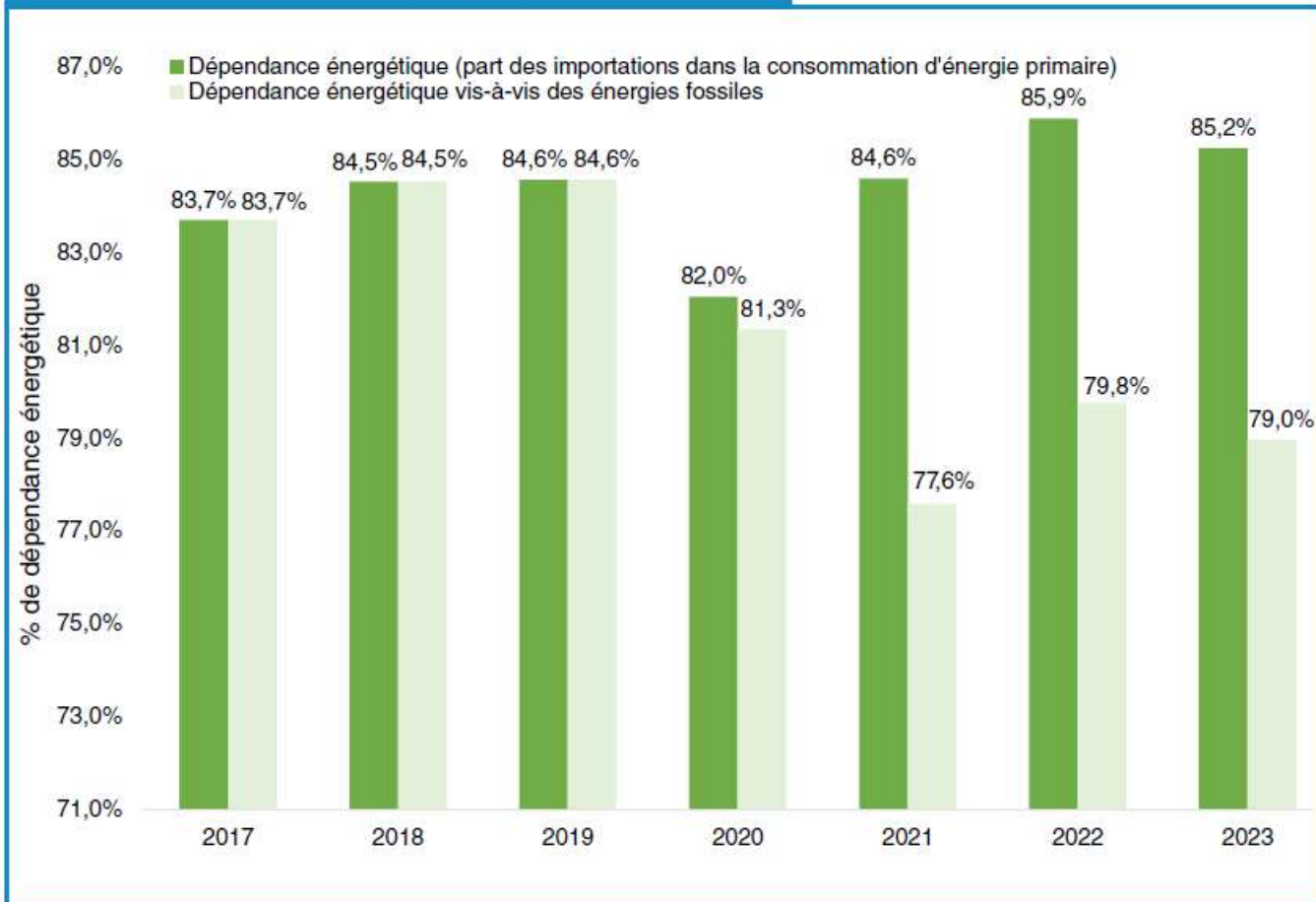
Consommation énergie
primaire importée

Consommation énergie
primaire renouvelable

Consommation énergie
primaire totale

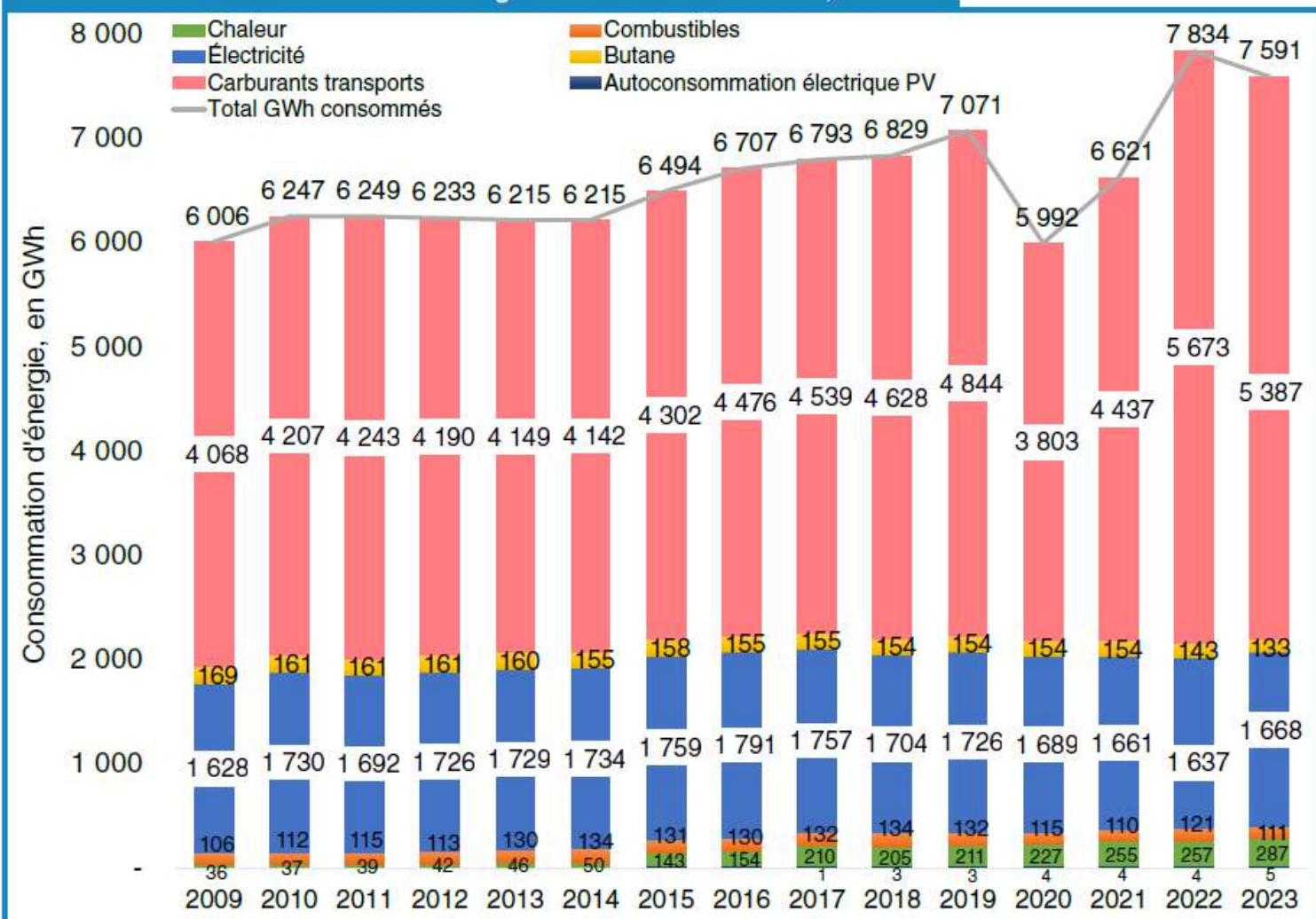
Consommation énergie
primaire totale

Évolution de la dépendance énergétique en Guadeloupe

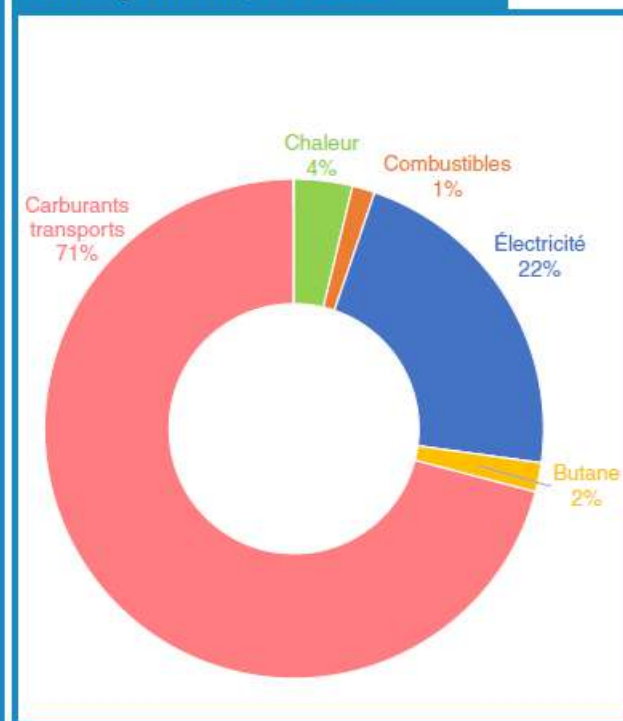


Analyse de la consommation d'énergie finale

Évolution de la consommation d'énergie finale de 2009 à 2023, en GWh



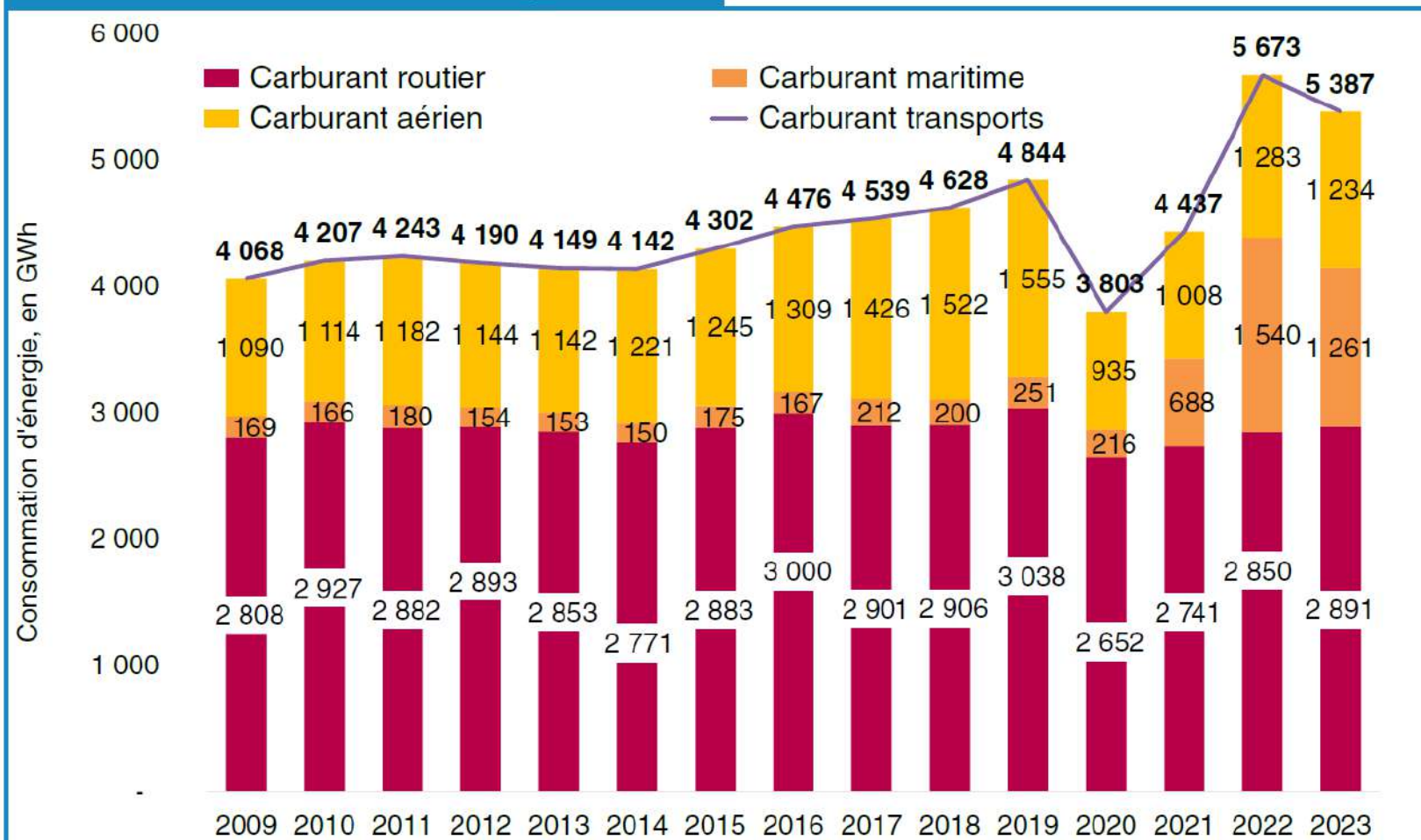
Répartition de la consommation d'énergie finale, en 2023



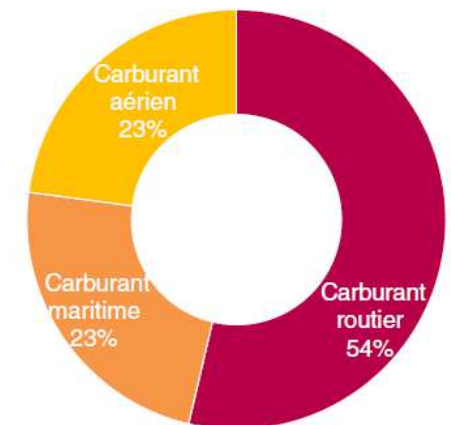
Analyse de la consommation d'énergie finale

Focus Transport

Consommation de carburant dans le secteur du transport en GWh

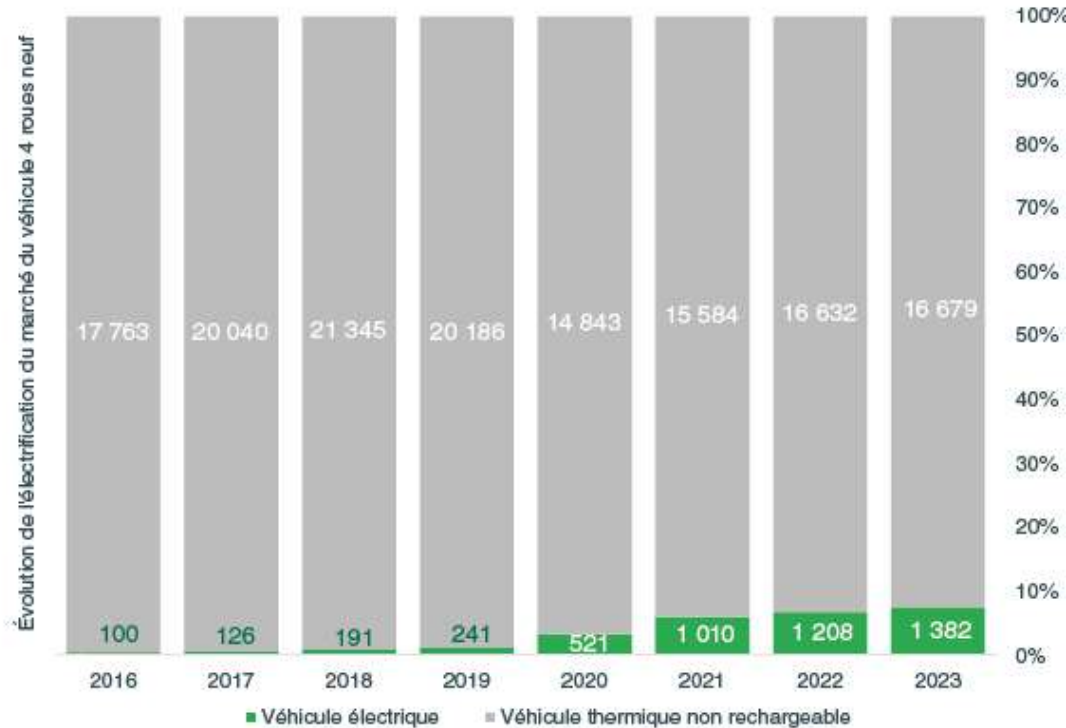


Répartition des consommations de carburant pour le transport en 2023



Analyse de la consommation d'énergie finale

Évolution de la part de marché du VE neuf



7,7 %

c'est la proportion
de véhicules élec-
triques dans les
ventes de véhicules
neufs en 2023

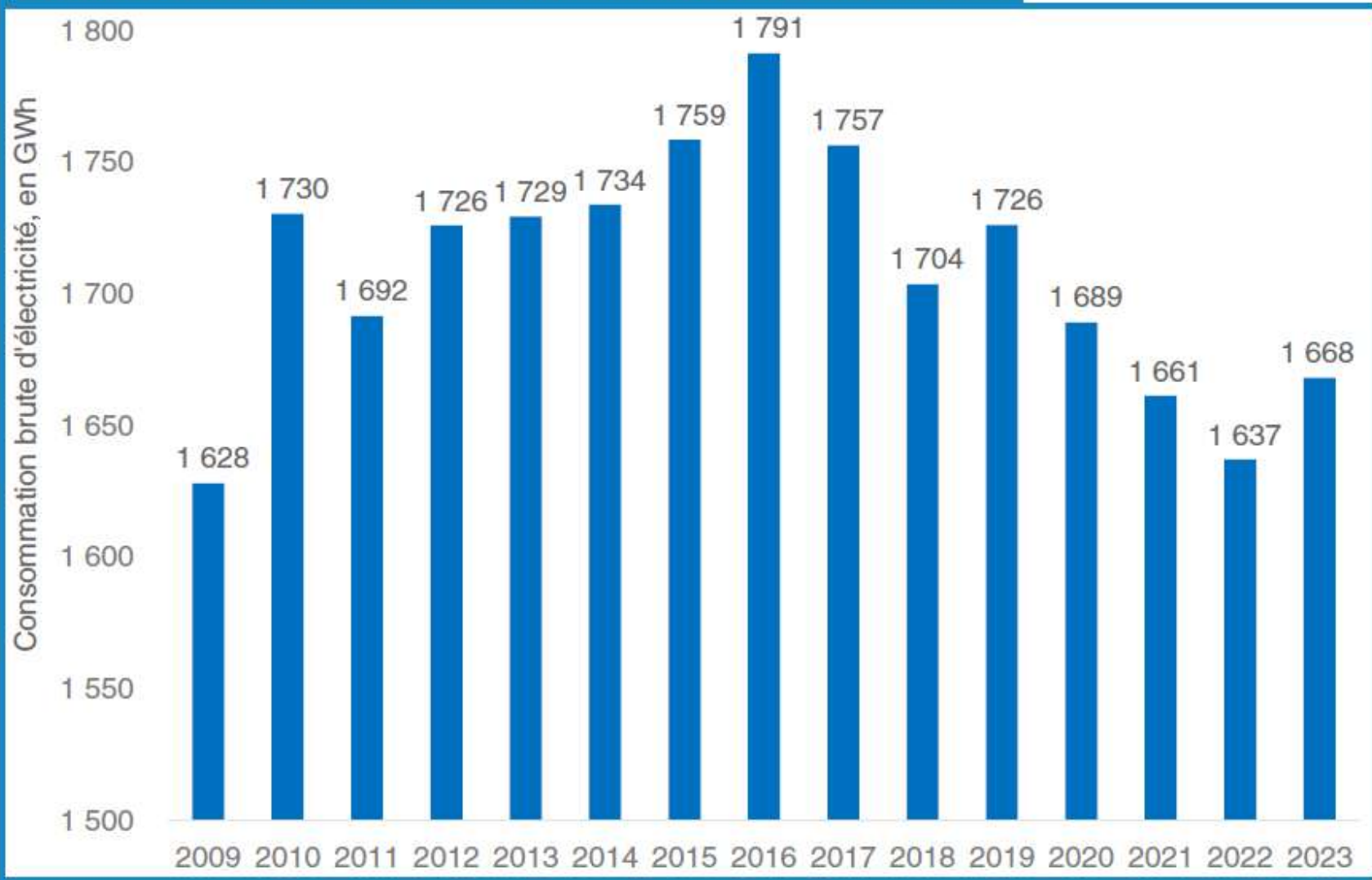
ÉVOLUTION MENSUELLE DU NOMBRE DE TRAJETS EN COVOITURAGE EN GUADELOUPE



Analyse de la consommation d'énergie finale

Focus Électricité

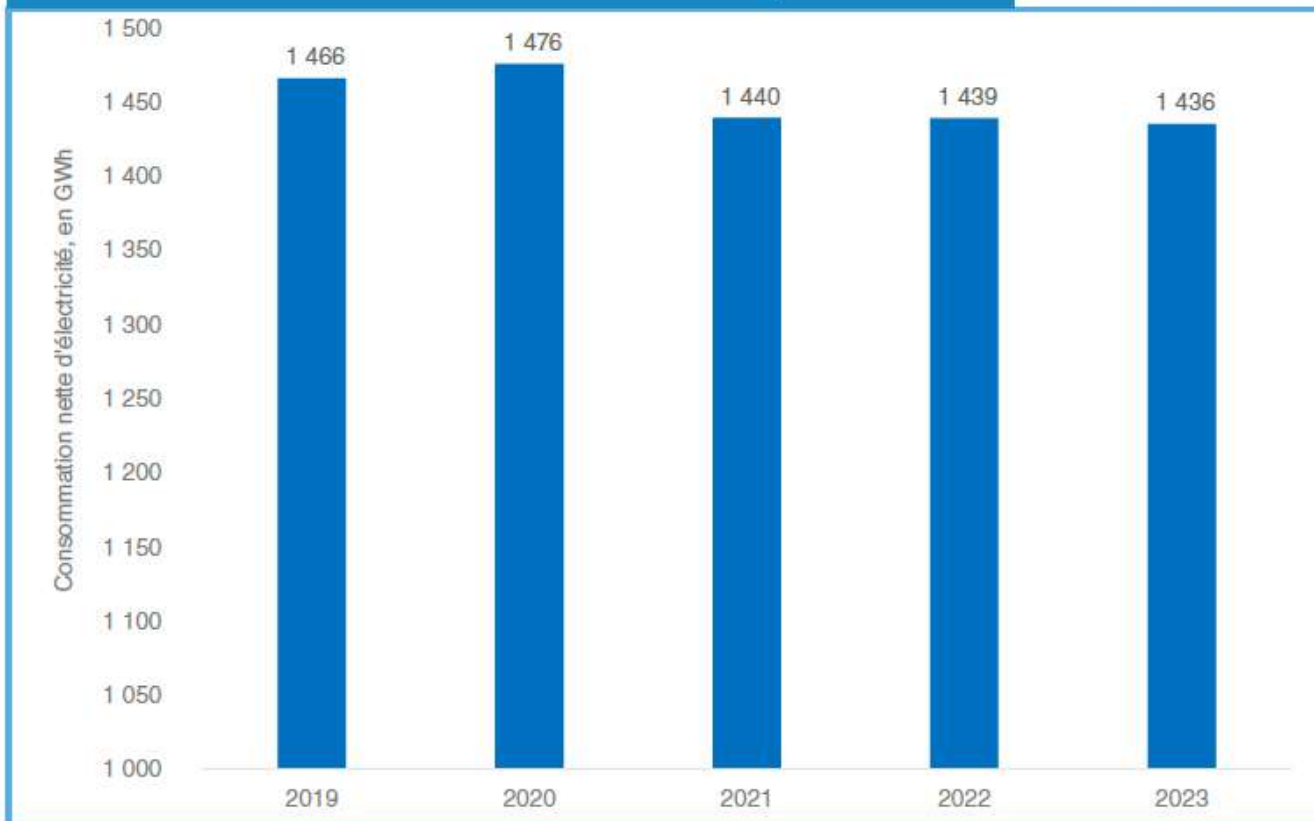
Évolution de la consommation électrique brute depuis 2008, en GWh



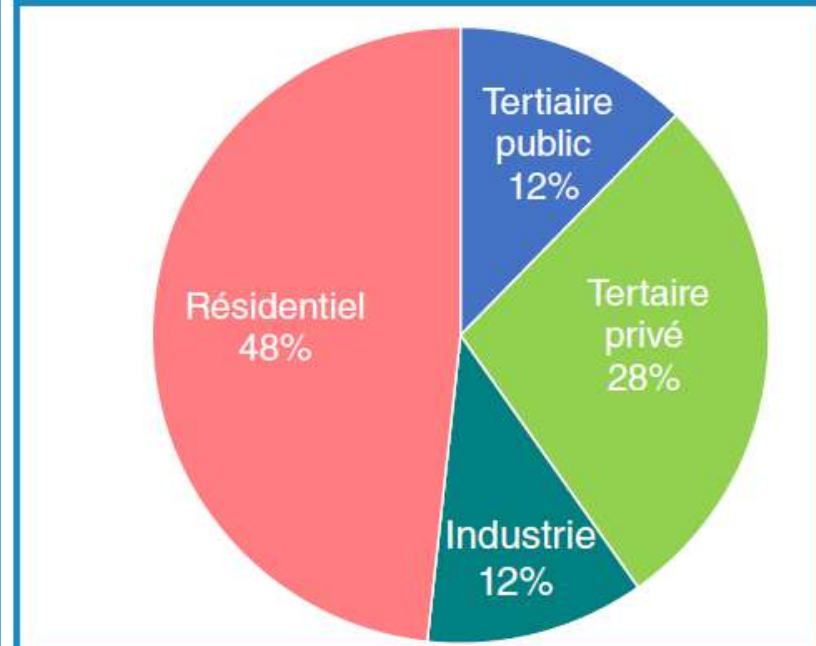
Analyse de la consommation d'énergie finale

Consommation nette d'Électricité

Évolution de la consommation nette d'électricité, en GWh



Répartition de la consommation nette d'électricité par secteur, en 2023



Question

Quel est le poste de consommation le plus important dans le résidentiel ?

A : La climatisation

B : La production d'eau chaude

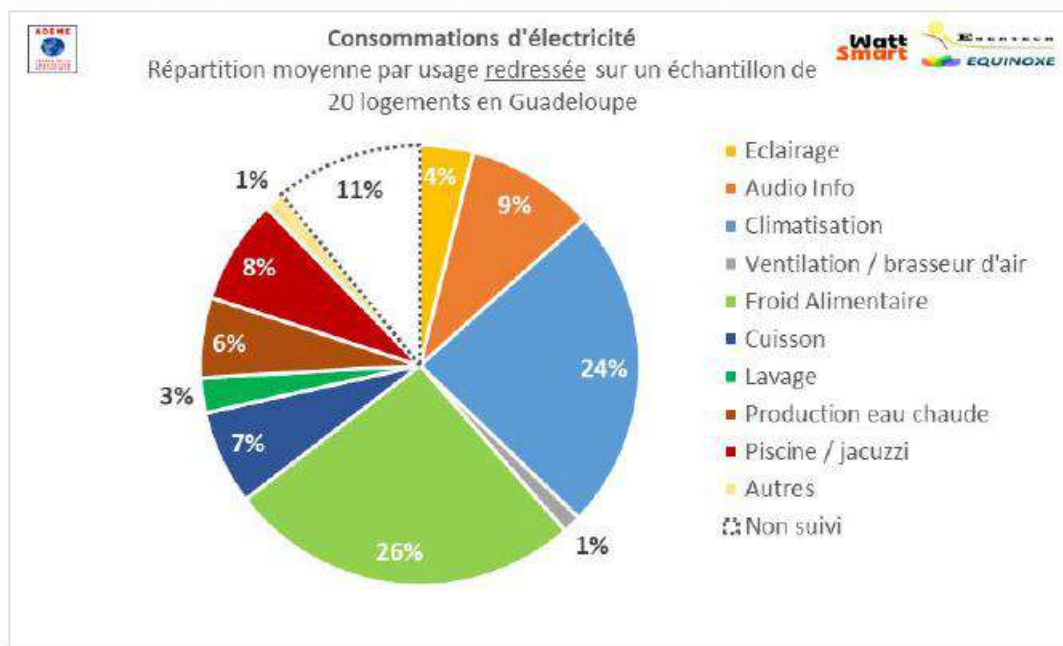
C : La ventilation

D : Le froid alimentaire

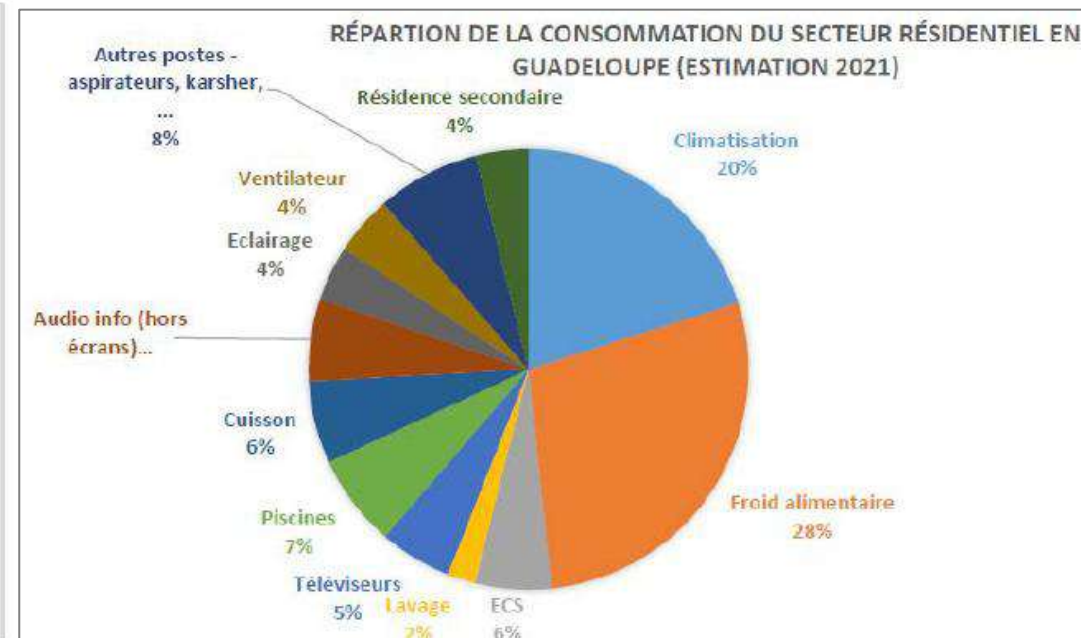
Analyse de la consommation d'énergie finale

Étude Ademe 50 Guadeloupe (Equinoxe)

Répartition moyenne de la consommation d'électricité par usage



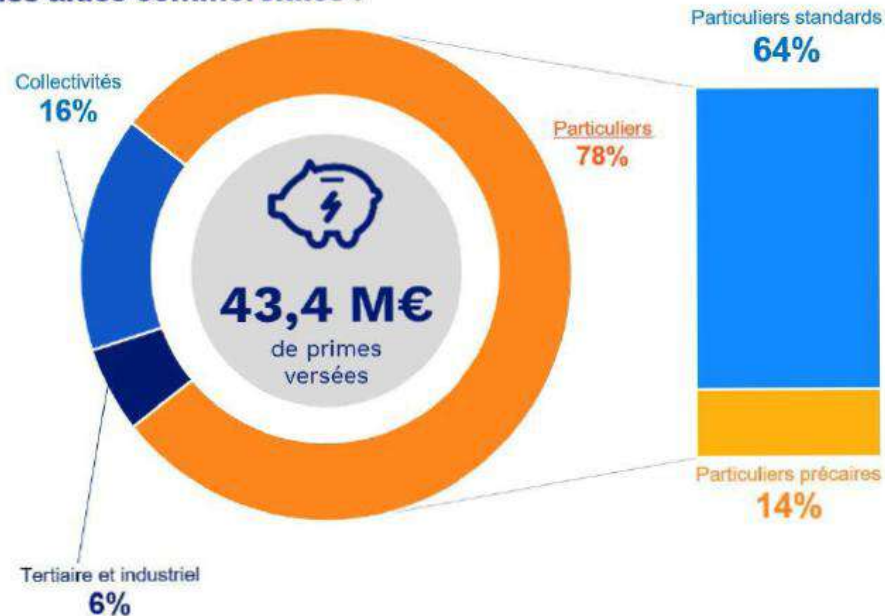
Étude équipements électriques (WattSmart/Sowatt/EnergiesDemain)



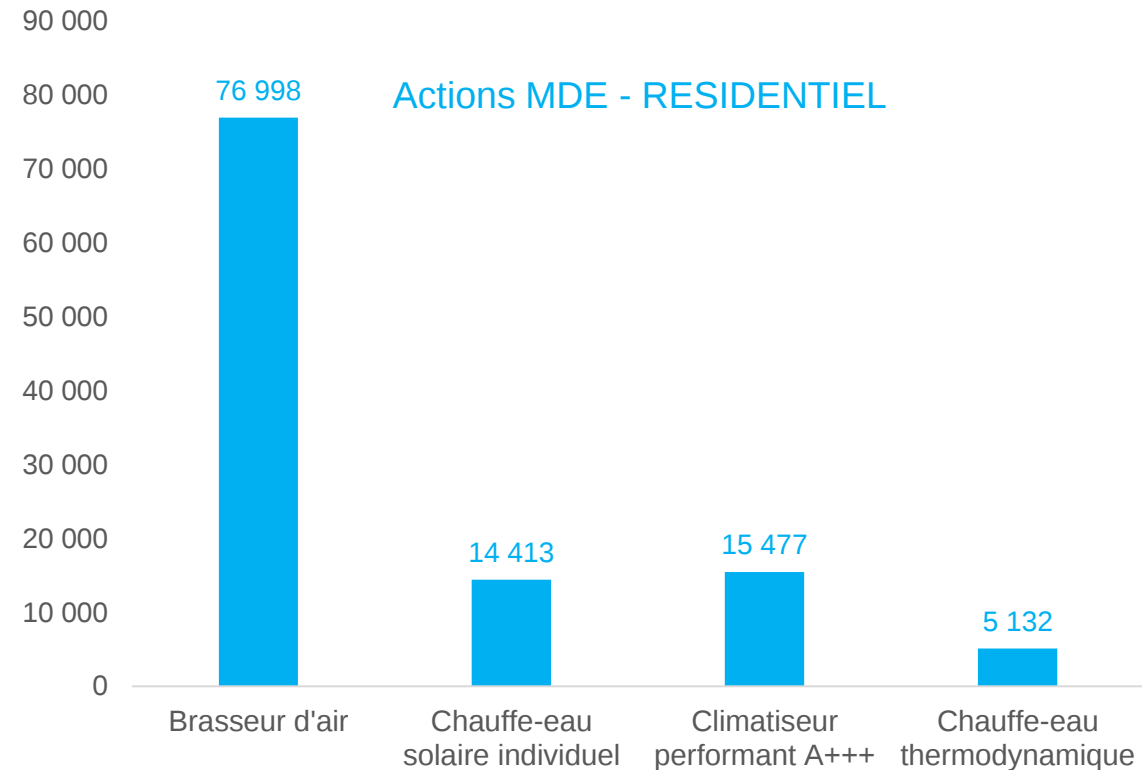
Le cadre territorial de compensation des actions de MDE

91 GWh évités

Répartition des aides commerciales :



Actions MDE - RESIDENTIEL



Production d'électricité

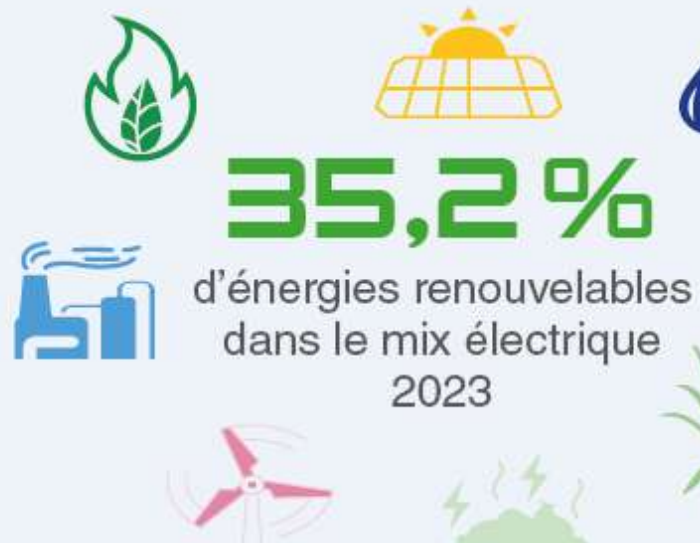
Faits marquants en 2023

- Installation d'une centrale photovoltaïque de 0,9 MWc sur le site de l'usine sucrière Gardel au Moule.
- La puissance photovoltaïque installée a augmenté de 2,3 MWc.

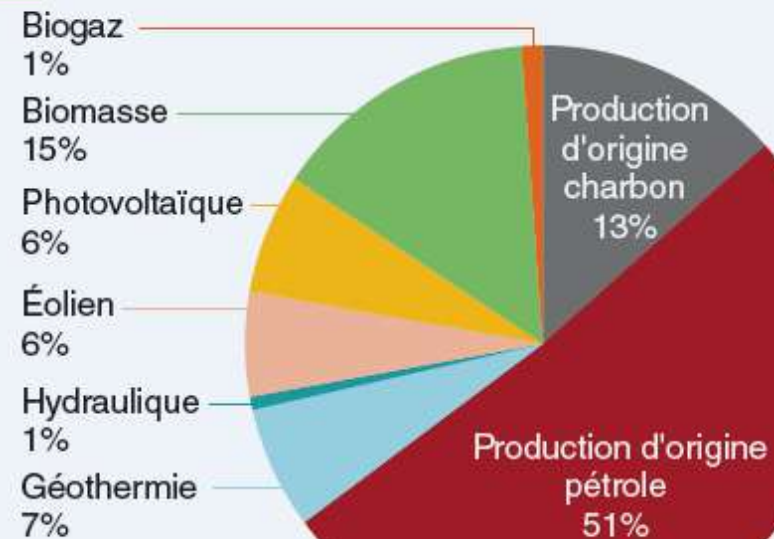


Production d'électricité

RÉPARTITION DES SOURCES D'ÉNERGIES ÉLECTRIQUES

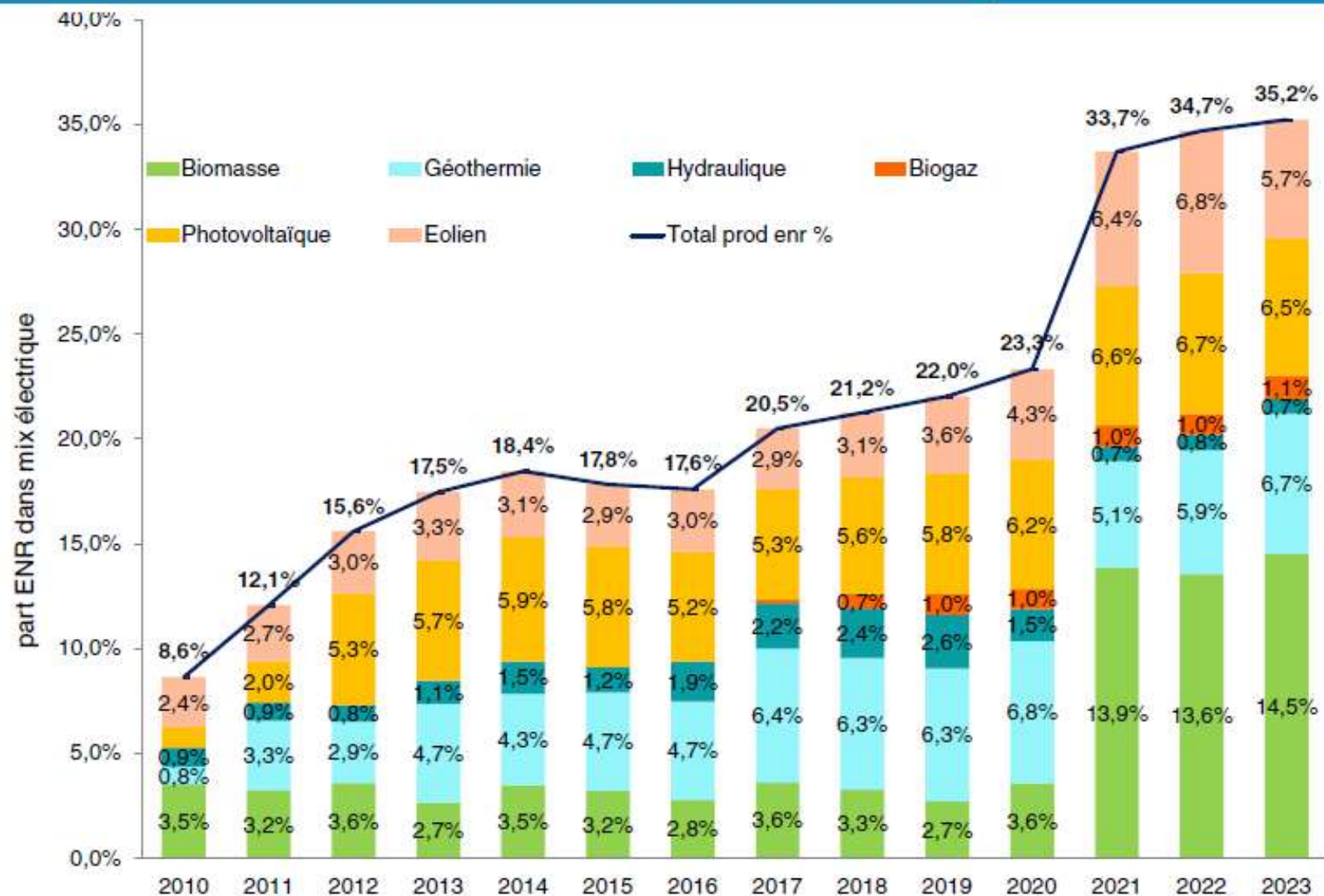


35,2 %
d'énergies renouvelables
dans le mix électrique
2023



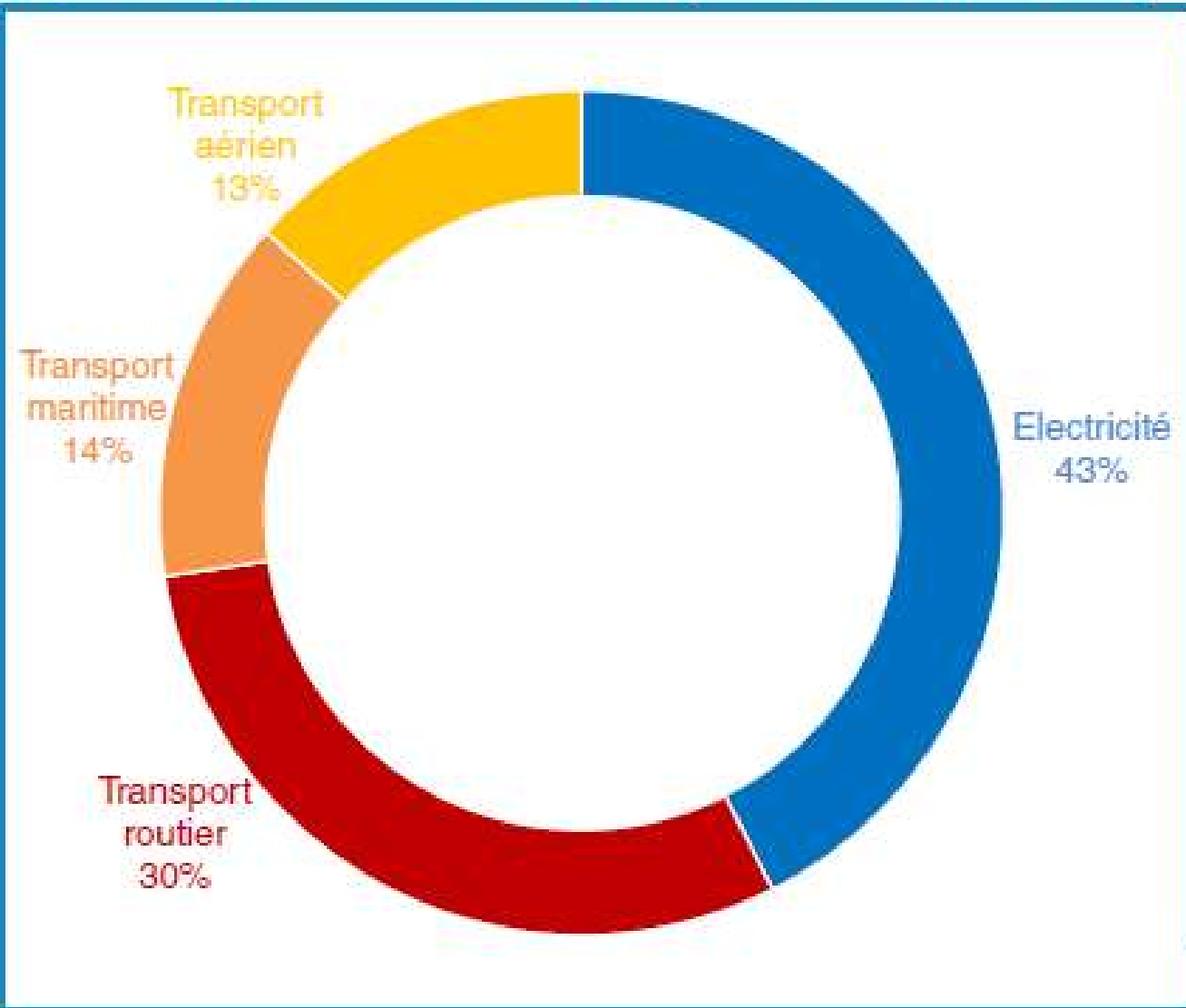
Production d'électricité

Évolution de la part d'électricité produite à partir d'énergies renouvelables dans le mix électrique

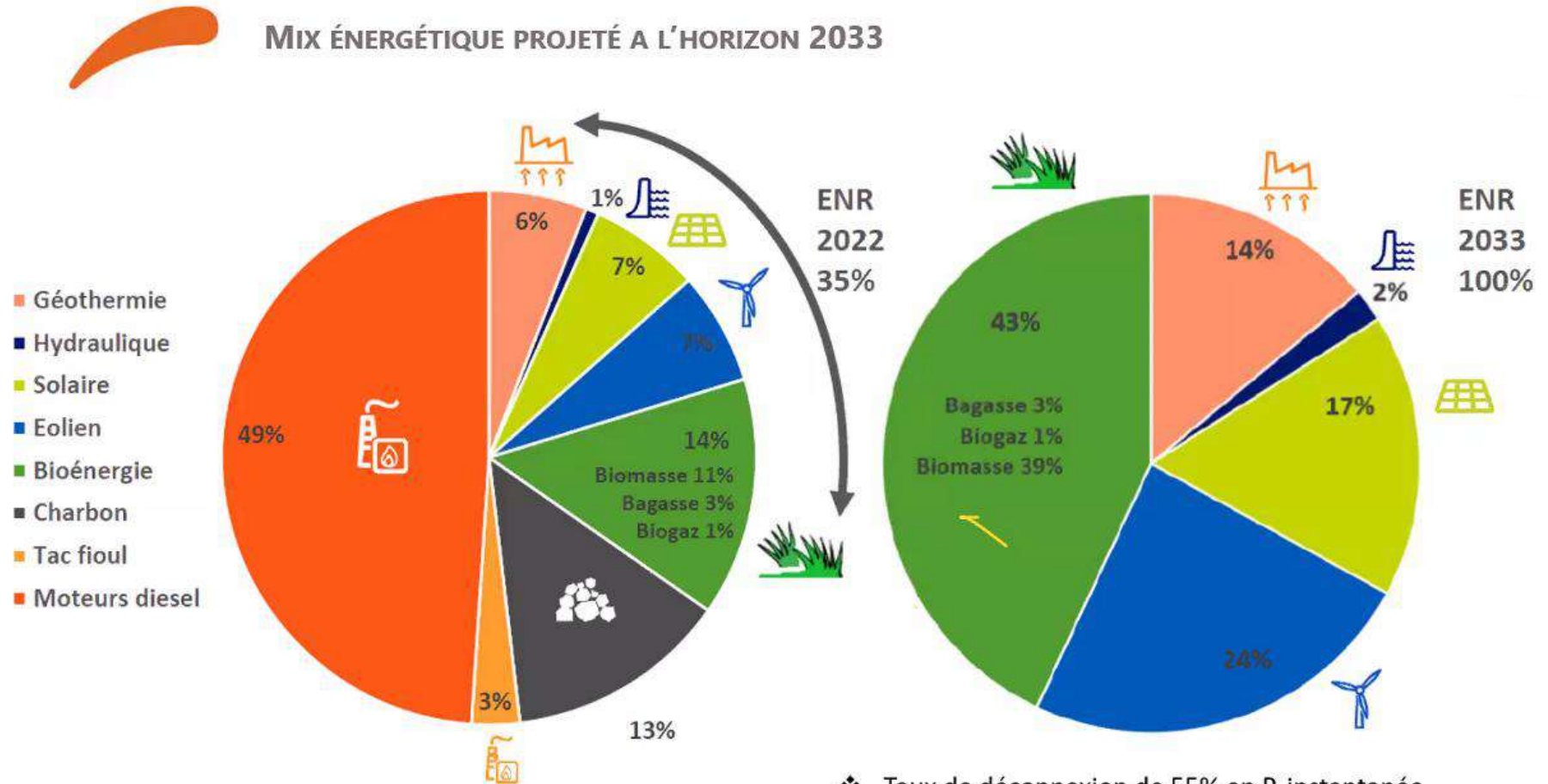


L'impact environnemental de la production d'énergie

Répartition des émissions de GES par secteur en 2022



La trajectoire énergétique de la Guadeloupe



- ❖ Taux de déconnexion de 55% en P. instantanée
- ❖ Désensibilisation aux creux de tension pour les installations PV /éoliens

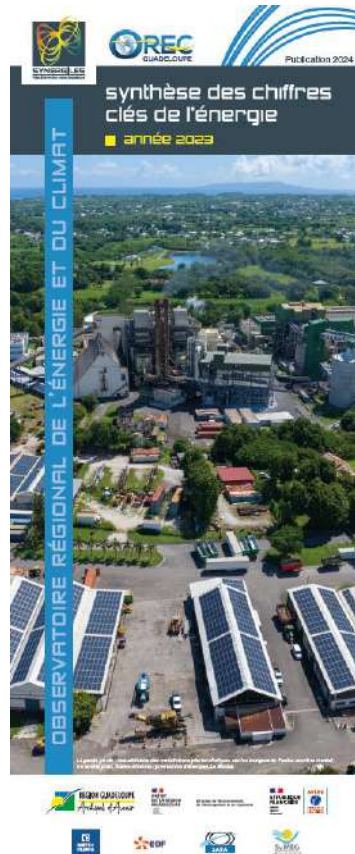
Conclusion

2023

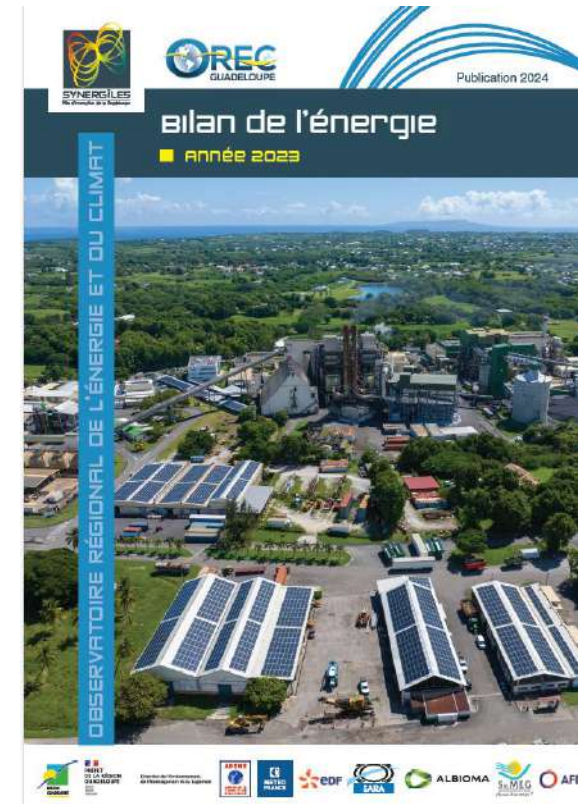
- Dépendance énergétique en baisse (79%)
- 35 % de production d'électricité à partir d'ENR
- 71% de consommation finale sous forme de carburant
 - Dont 54% de carburant routier
- 48% de la consommation électrique = Résidentiel

Où trouver les publications ?

QR Code **Synthèse** 2023



QR Code **Bilan** 2023



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Jérôme BEVERT

Chargé de mission énergie

OREC Guadeloupe, Synergîles

@jerome.bevert@synergiles.org

TÉLÉCHARGEZ LE BILAN 2023

WWW.SYNERGILE.FR



AU PROGRAMME



1- Allocutions d'ouverture

2- Chiffres clés énergie – bilan 2023

3- L'impact du transport et de la mobilité sur le climat



3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

3.3- Retours d'expériences sur les actions d'adaptation et d'atténuation

4- Actions prévisionnelles de l'OREC



3- L'impact du transport et de la mobilité sur le climat

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

Organisation du transport sur le territoire et impact des émissions GES



Pour en savoir plus sur
les travaux de l'ORTM
Guadeloupe



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



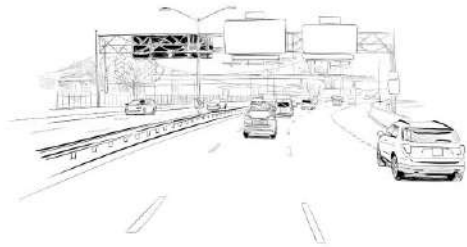
ALBIOMA



3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

Organisation du transport sur le territoire

Le transport et la mobilité en Guadeloupe présentent des particularités liées à la **géographie insulaire, aux infrastructures et aux habitudes locales.**



Routier : le réseau routier est le seul réseau d'infrastructure terrestre de la Guadeloupe.

Transport en commun

Mobilité douce :
vélo, marche à pied, ...



La Guadeloupe



Aérien : joue un rôle essentiel dans la mobilité entre les îles, l'hexagone et l'international.



Maritime : important en raison de la structure archipélagique de la Guadeloupe : ils relient régulièrement les îles de l'archipel comme **Les Saintes**, **Marie-Galante** et **La Désirade** aux îles principales.

Selon l'enquête mobilité certifiée Cerema :

2,8 déplacements par personne et par jour en 2021

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

Quels sont les répercussions
du transport sur nos GES ?

*1 teq CO2 représente
1 aller-retour Pointe-à-Pitre / Paris*



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

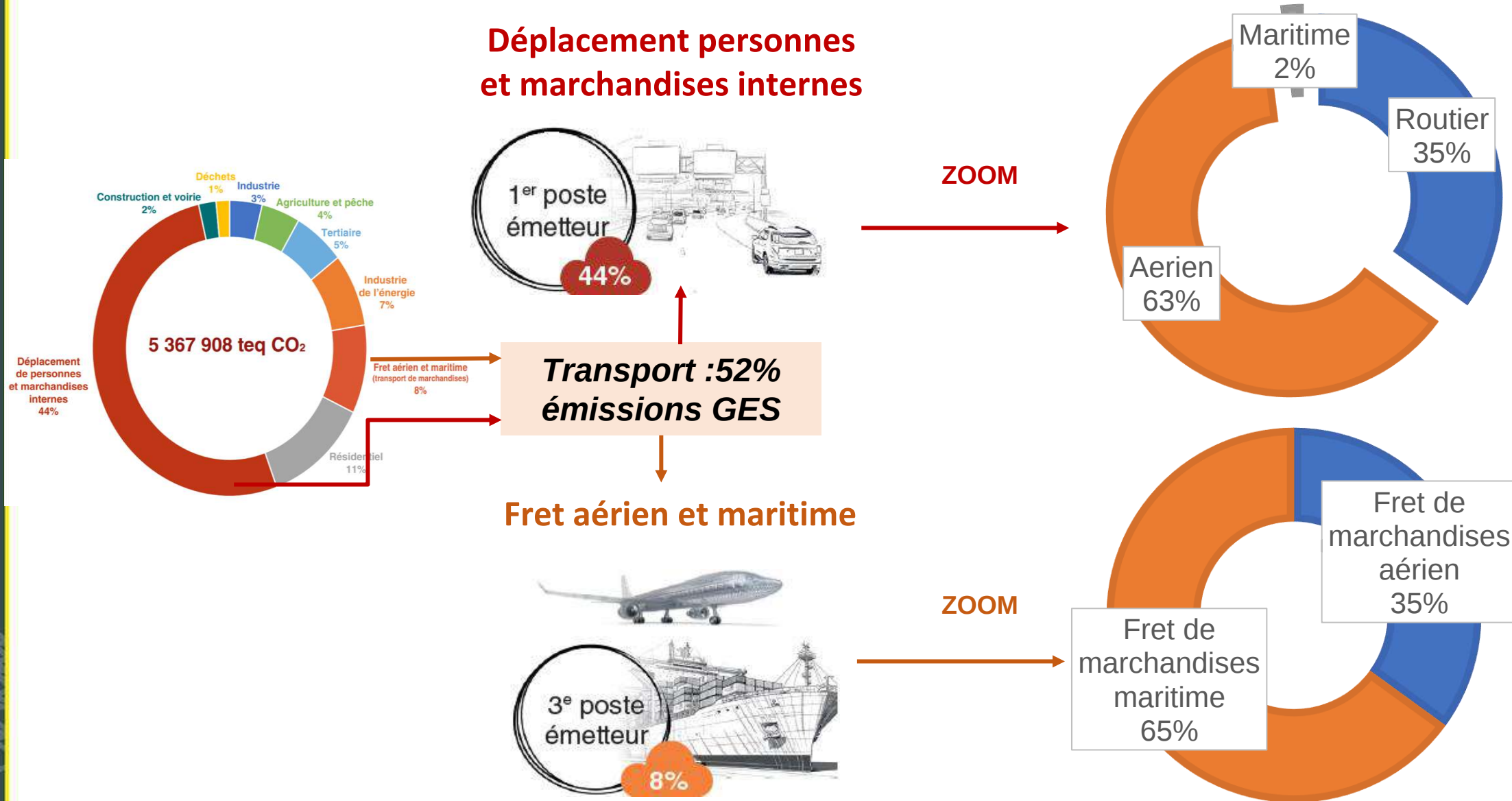


ALBIOMA



3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

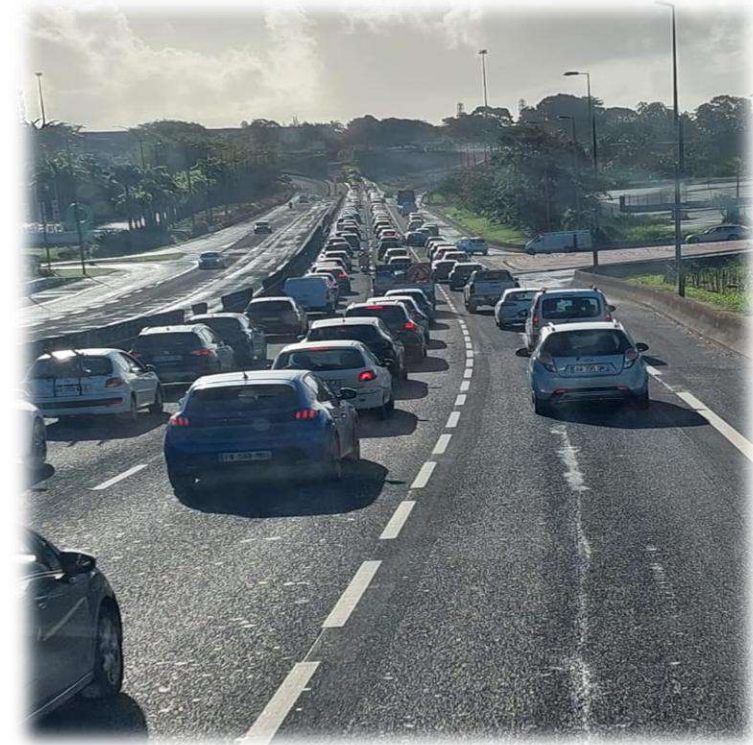
ELEMENTS DE CONTEXTE REGIONAL (données 2021)



3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire



Organisation du transport **Routier** sur le territoire



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



ALBIOMA



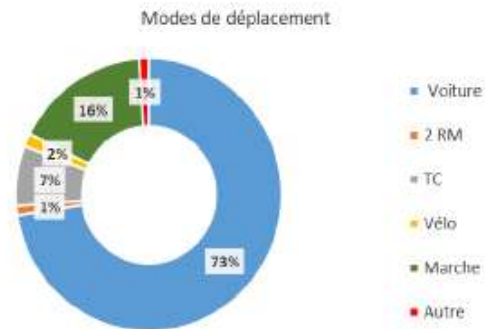
3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

Organisation du transport sur le territoire

Routier

La voiture particulière est le mode de transport largement privilégié pour les déplacements :

FIGURE 10 : RÉPARTITION MODALE DES FLUX



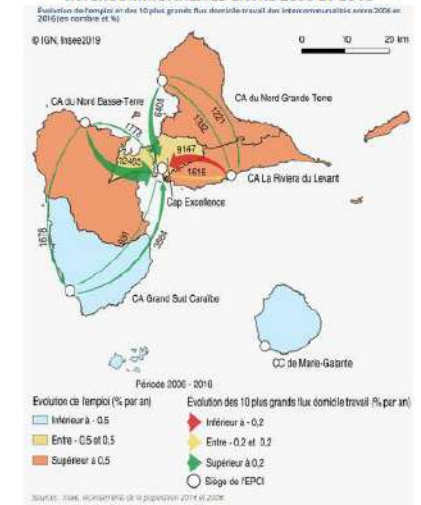
- **74%** des déplacements sont effectués en **mode mécanisé** (voiture et deux-roues mécanisés)
- **73% en voiture** dont 53% en tant que conducteur
- **7%** des déplacements sont effectués en **transport en commun**
- **18%** modes actifs (**vélo 2%**)

Une grande partie des déplacements sont liés à l'agglomération pointoise et plus particulièrement Baie-Mahault qui accueille la zone de Jarry.

En termes de trafic et congestion :

- **100 000 véhicules par jour** sur le Pont de la Gabarre (RN1),
- **33 000 véhicules par jour**, sur la RN 2 entre Baie-Mahault et le Lamentin,
- **47 000 véhicules/jour**, sur la RN 4 entre Pointe-à-Pitre et le Gosier,
- **32 000 véhicules/jour** sur la RN 5 entre les Abymes et Morne-à-l'Eau.

FIGURE 11 : ÉVOLUTION DE L'EMPLOI ET DES 10 PLUS GRANDS FLUX DOMICILE-TRAVAIL DES INTERCOMMUNALITÉS ENTRE 2006 ET 2016



3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

Organisation du transport sur le territoire

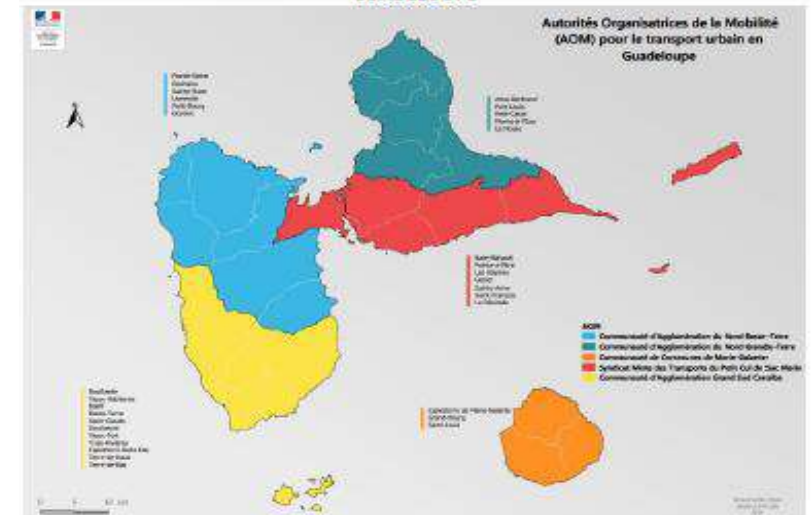
Routier – transport collectifs

La loi NOTRe (2015) a créé les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM, anciennement AOT). Les 6 AOM organisent leurs transports collectifs y compris scolaire, dans la limite de leur ressort territorial.

Compétences des AOM :

- 1° Organiser des services réguliers de transport **public de personnes** ;
- 2° Organiser des **services à la demande de transport public de personnes** ;
- 3° Organiser des services de **transport scolaire** ;
- 4° Organiser des services relatifs **aux mobilités actives** ... ;
- 5° Organiser des services relatifs aux **usages partagés des véhicules terrestres...** ;
- 6° Organiser des services **de mobilité solidaire** ... ».

CARTE DES AUTORITÉS ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM) POUR LE TRANSPORT URBAIN EN GUADELOUPE



Source : DEAL Guadeloupe, 2018.

La région Guadeloupe est chef de file et autorité organisatrice pour le transport interurbain

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

Organisation du transport sur le territoire

Routier – transport collectifs

Réseau interurbain

Permet de relier les zones péri-urbaines ou rurales aux zones d'activités économiques et administratives souvent là où la voiture individuelle est autrement nécessaire.



FIGURE 17 : PLAN DE RÉSEAU DU FUTUR RÉSEAU RÉGIONAL INTERURBAIN DE GUADELOUPE (PROVISOIRE)

Source : Conseil région Guadeloupe / Egis (2021)



8 lignes avec un terminus à la gare de BERGEVIN
Pointe-à-Pitre

Réseau urbain

est un système de transport conçu spécifiquement pour une zone urbaine, avec des trajets courts, fréquents et adaptés aux besoins quotidiens des usagers.

FIGURE 18 : RÉSEAU URBAIN KARU'LIS (PÉRIMÈTRE DU SMT DU PCSM)



Source : SMT

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

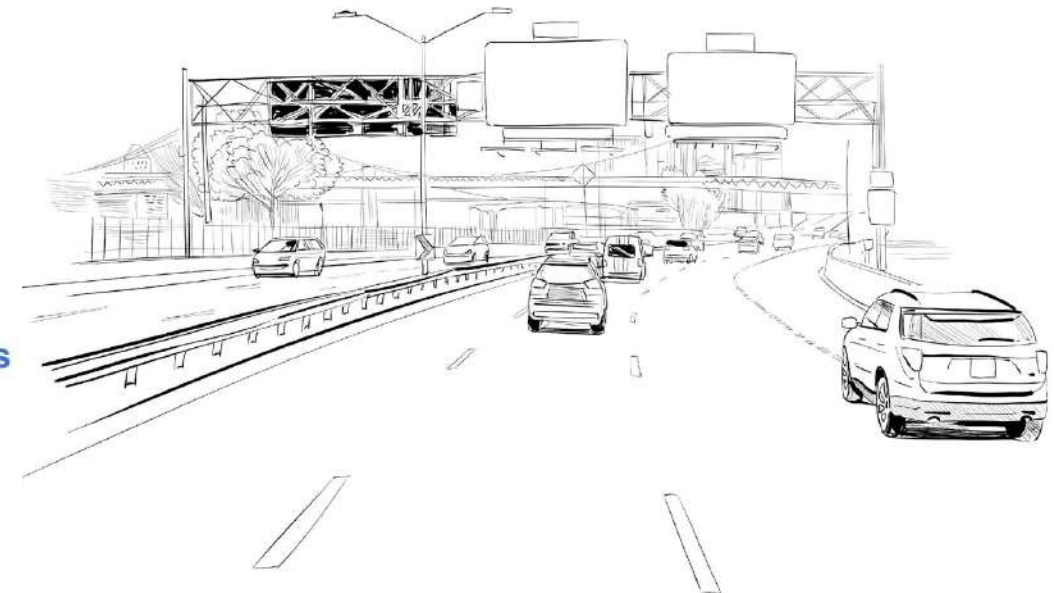
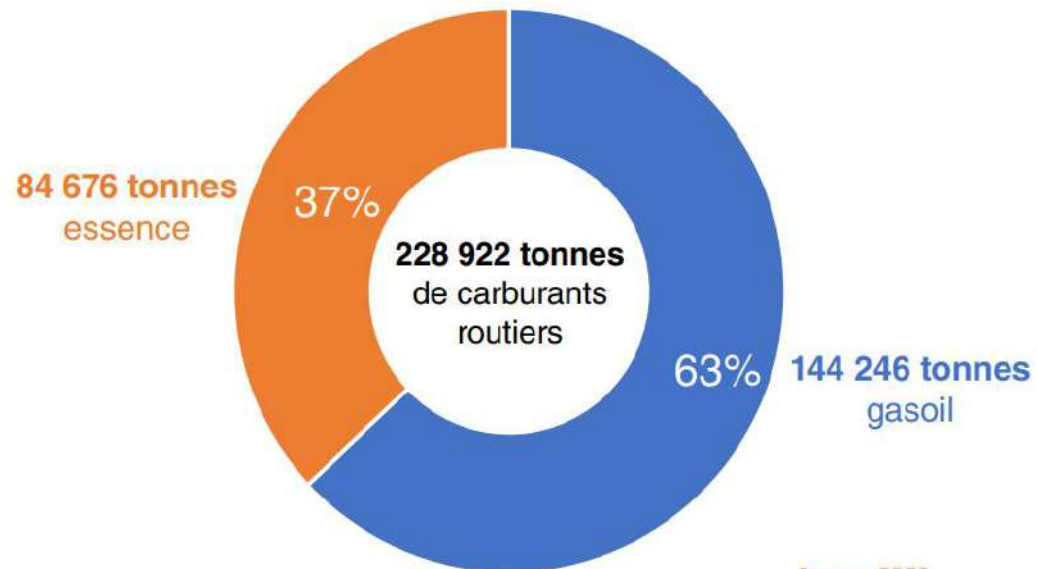
Emissions GES : DEPLACEMENTS PERSONNES/ TRANSPORT ROUTIER INTERNE

35%

821 198 teq CO₂ émises en 2021

-10% CO₂ vs 2019

Consommation de carburant routier en 2021



Sources : OREC,

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire



Organisation du transport **Aérien** sur le territoire



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



ALBIOMA



3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

Organisation du transport sur le territoire

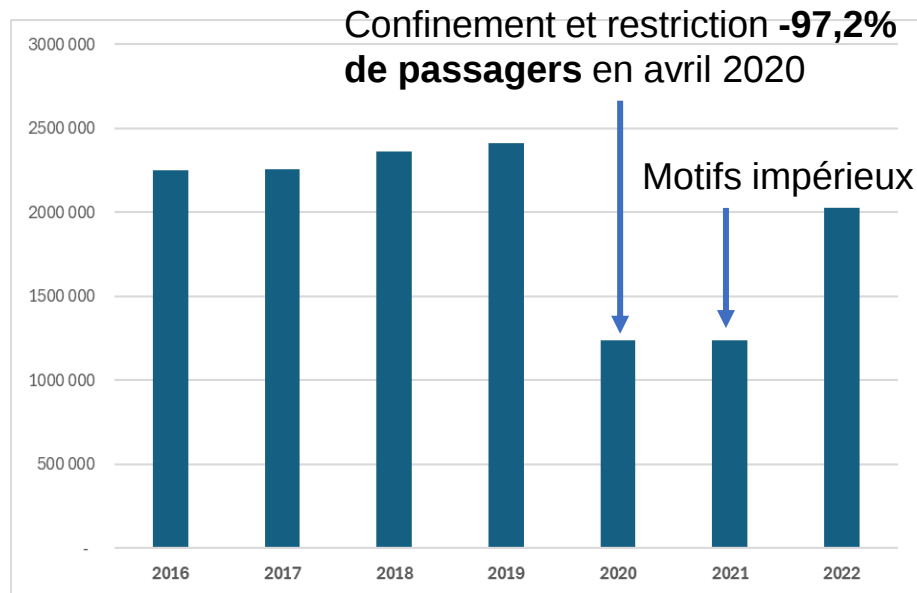
Aérien

Aérien : joue un rôle essentiel dans la mobilité entre *les îles, l'hexagone et l'international*.

L'aéroport Maryse Condé dessert 26 destinations au départ de Pointe-à-Pitre.

Transport aérien de voyageurs

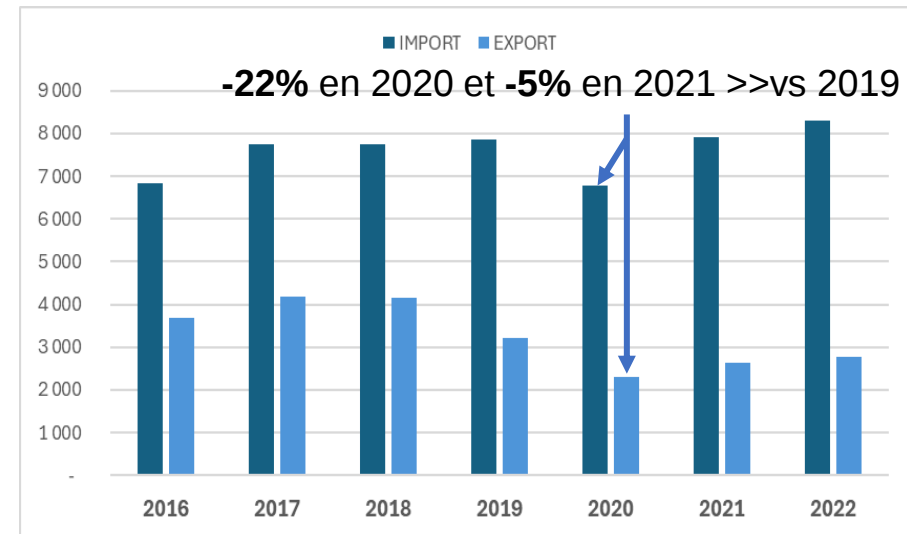
Evolution du trafic du nombre de passagers 2016-2022



- **plus de 2 millions de passagers par an.**

Transport aérien de marchandises

Evolution du fret de marchandises de 2016 à 2022



- **10 568 tonnes import-export 2021**
- 7 926 tonnes de marchandises importées (+5%)
- 2 642 tonnes de marchandises exportées (-16%)

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

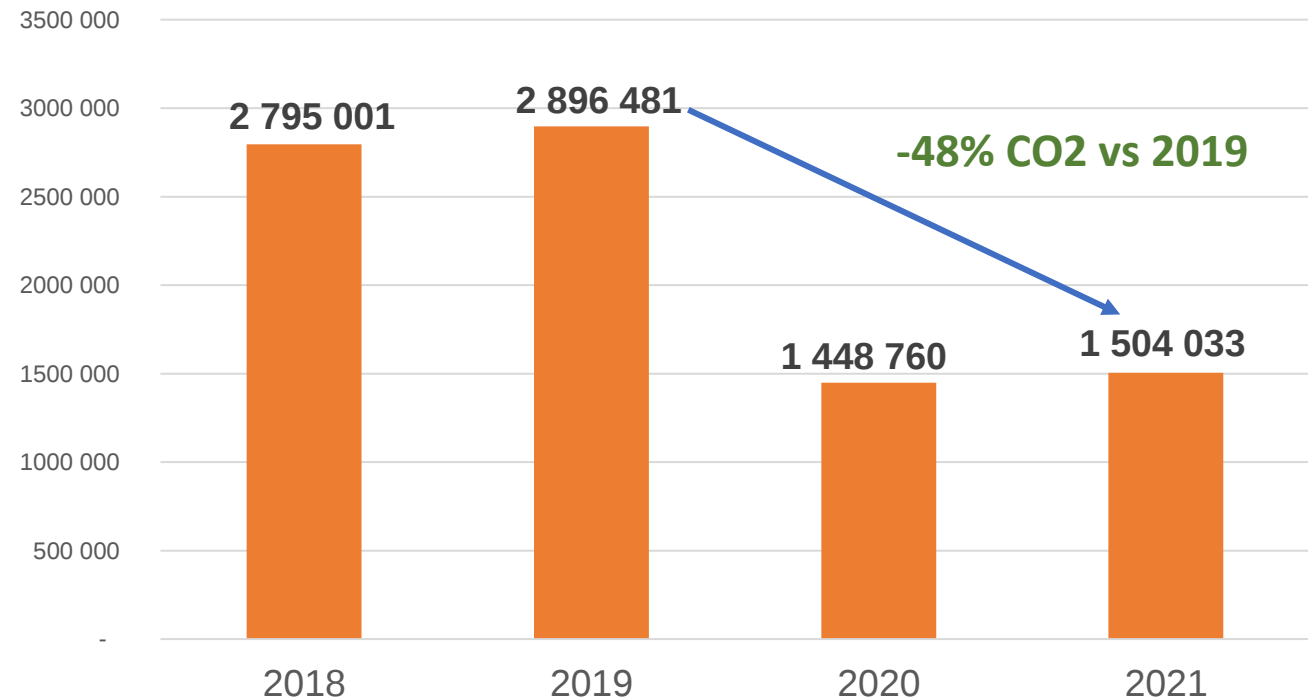
Emissions GES : DEPLACEMENTS PERSONNES

63%

Déplacement aérien de passagers
1,5 millions teq CO2 émises en 2021



Evolution des émissions GES des déplacements de personnes 2018-2021



3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

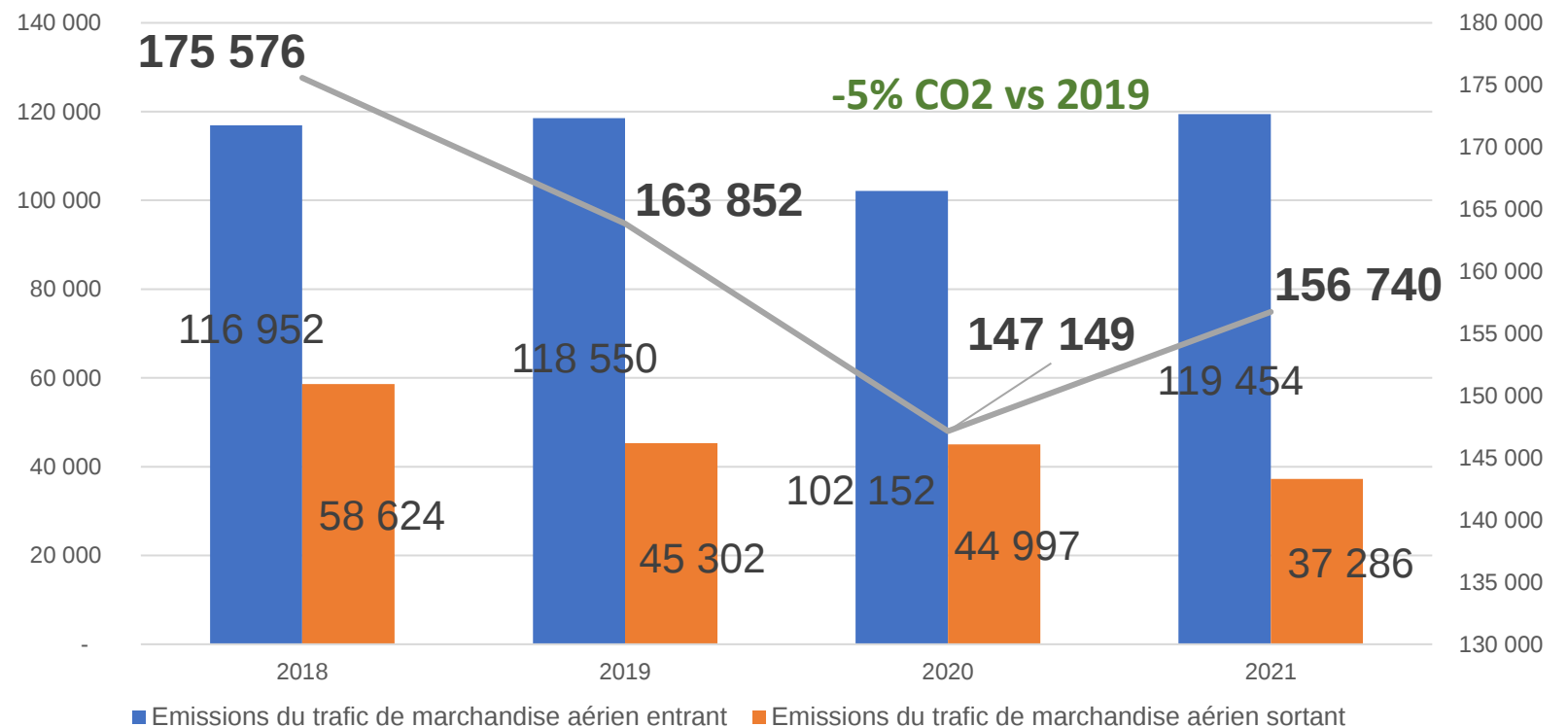
Emissions GES : FRET DE MARCHANDISES AERIEN

35%

Fret de marchandises aérien
156 740 teq CO2 émises en 2021



Evolution des émissions GES du fret de marchandise 2018-2021



3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire



Organisation du transport **Maritime** sur le territoire



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



ALBIOMA



3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

Organisation du déplacement de personnes

Maritime

Le transport maritime est un **pilier de l'économie et de la vie quotidienne en Guadeloupe**, assurant la connectivité et le commerce de l'archipel avec les îles de l'archipel et les autres régions du monde.

Transport maritime de voyageurs



- Les liaisons **maritimes régulières** sont **assurées** entre la Guadeloupe continentale et les îles du Sud **par des opérateurs privés**,
- **Passagers Maritimes (allers-retours 2021) : 566 214 passagers** (croisières suspendues) (-42% vs 2019)
 - 540 552 Archipel
 - 25 662 inter-îles

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

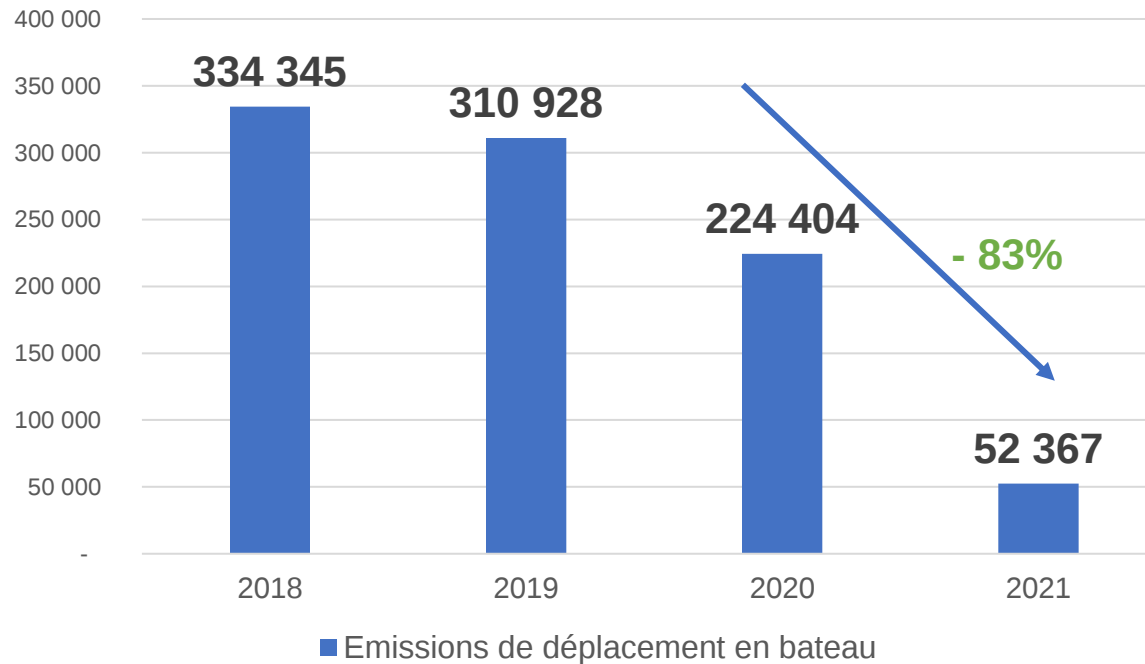
Emissions GES : DEPLACEMENT PERSONNES MARTIME

2%

52 367 teq CO₂ émises en 2021

- 83% CO₂ VS 2019

Evolution des émissions de déplacement en
bateau de 2018 à 2021



Comptabilisation carbone en passagers.km



3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

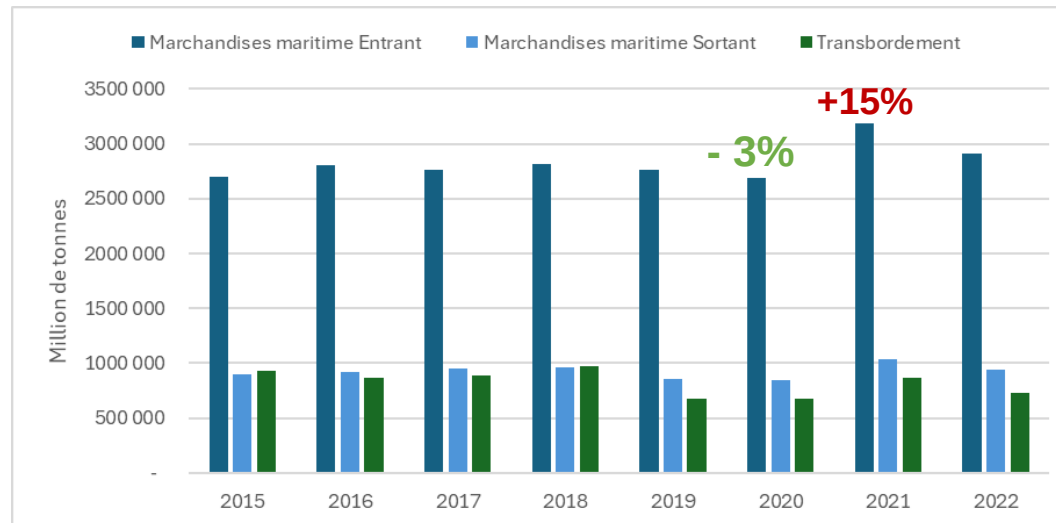
Organisation du transport de marchandises

Maritime

Le **Grand Port Maritime de Guadeloupe assure la gestion** du transport maritime de marchandises. **Essentiel pour l'approvisionnement de l'archipel**, il facilite l'importation de produits alimentaires, de biens de consommation, de matériaux de construction et permet également l'exportation de produits locaux, tels que les fruits, le rhum et les produits de la pêche.

Transport maritime de marchandises

Evolution brut du trafic de marchandises entre 2015 et 2022



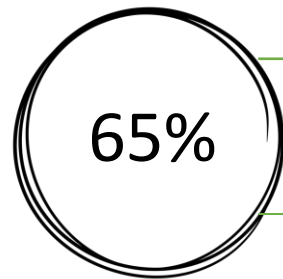
95% du trafic de Fret de la Guadeloupe



- 4 millions tonnes de marchandises import-export

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

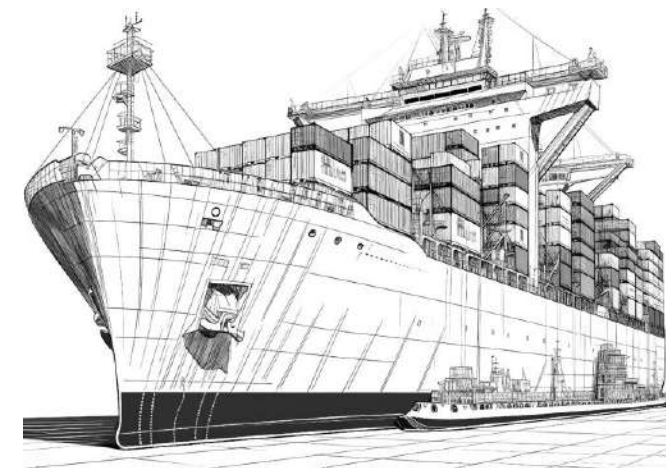
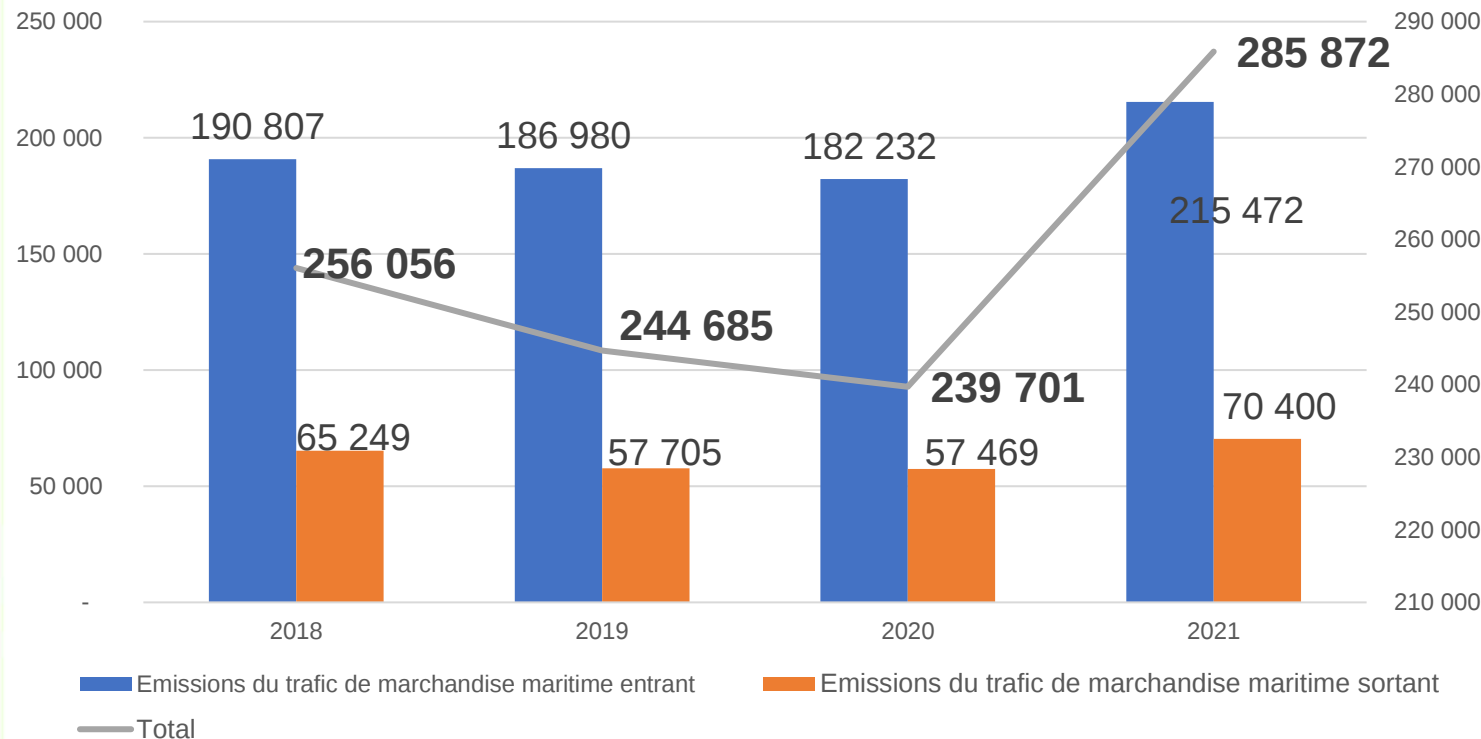
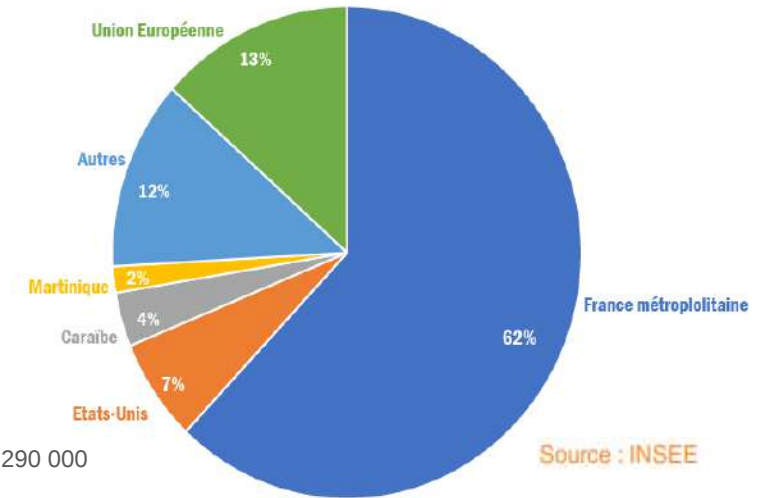
Emissions GES : FRET DE MARCHANDISES MARITIME



285 872 teq CO₂ émises en 2021

+ 17% CO₂ VS 2019

Comptabilisation carbone en tonne.km



3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

CONCLUSION (données 2021)

- **Contribution de 1,28%** aux émissions France et DROM.
- **13,97 teq CO2/hab** par rapport au nationales 8,9 teq CO2/hab
- SNBC : Atteinte de la **neutralité carbone en 2050**



Déplacement personnes et marchandises internes



*Emission globale de la
Guadeloupe*
5 Millions de teq CO2

Transport :52%
émissions GES

Fret aérien et maritime



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Cynthia BONINE
Chargée de mission climat
0690 95 57 43
cynthia.bonine@synergile.fr

TÉLÉCHARGEZ LES ÉDITIONS 2024
WWW.SYNERGILE.FR



AU PROGRAMME



1- Allocutions d'ouverture

2- Chiffres clés énergie – bilan 2023

3- L'impact du transport et de la mobilité sur le climat

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité ←

3.3- Retours d'expériences sur les actions d'adaptation et d'atténuation

4- Actions prévisionnelles de l'OREC



Changement Climatique en contexte insulaire caraïbéen : Que savons nous? "Impacts et outils pour s'y préparer "

Séminaire OREC
Chiffres clés de l'énergie et du climat Bilan 2023
14 Novembre 2024

Didier BERNARD
didier.bernard@univ-antilles.fr
Université des Antilles

coll.: Raphaël Cécé, Narcisse Zahibo, Philippe Palany , Ali
Belmadani, Christophe Montout



CHIFFRES CLÉS DE L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT

BILAN 2023

L'OREC présente la 12^{ème} édition des chiffres clés de l'énergie et du climat en Guadeloupe

JEUDI 14 NOVEMBRE 2024

10h00-12h30

Crédit Agricole
ZAC de Petit-Pérou - Les Abymes

-Nombre de places limitées-
Inscription obligatoire

PROGRAMME

- Présentation des chiffres clés de l'énergie
- Présentation de l'impact du transport et de la mobilité sur le climat :
 - >> Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire (routier, aérien, maritime)
 - >> Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité.
 - >> Retours d'expériences sur les actions d'adaptation et d'atténuation au changement climatique.
- Actions prévisionnelles de l'OREC

Avec nos partenaires :



SEMINAIRE

I. Au départ : Les verrous ?

01

Quels sont les aléas climatiques ?

Objectif : Connaître les aléas climatiques

02

Quels sont les changements actuels pour les territoires insulaires ?

Objectif : Retenir, caractériser les aléas et déterminer les changements en cours.

03

Comment évaluer les risques et impacts et élaborer des stratégies pour passer à l'action ?

Objectif : Modéliser, analyser et élaborer des stratégies pour faire face aux impacts du changement climatique.

Créer un consensus local s'appuyant sur les connaissances scientifiques en favorisant les interactions avec d'autres systèmes (organisations) .

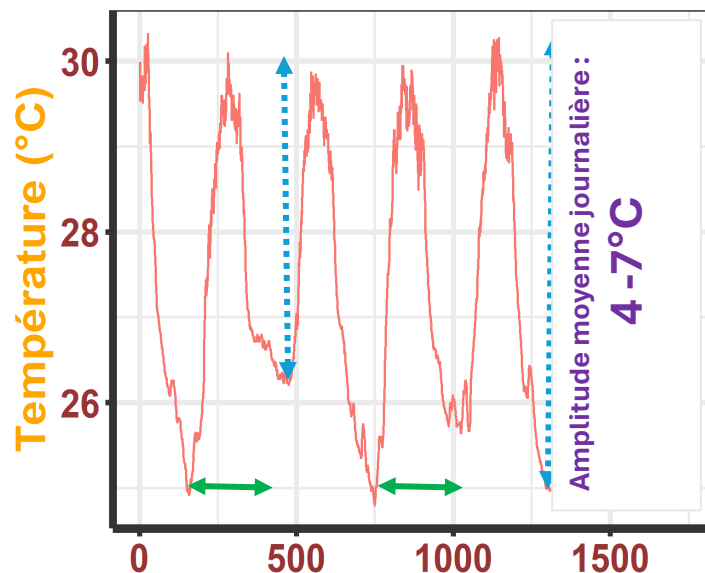


-Changement Climatique et Conséquences sur les Antilles Françaises



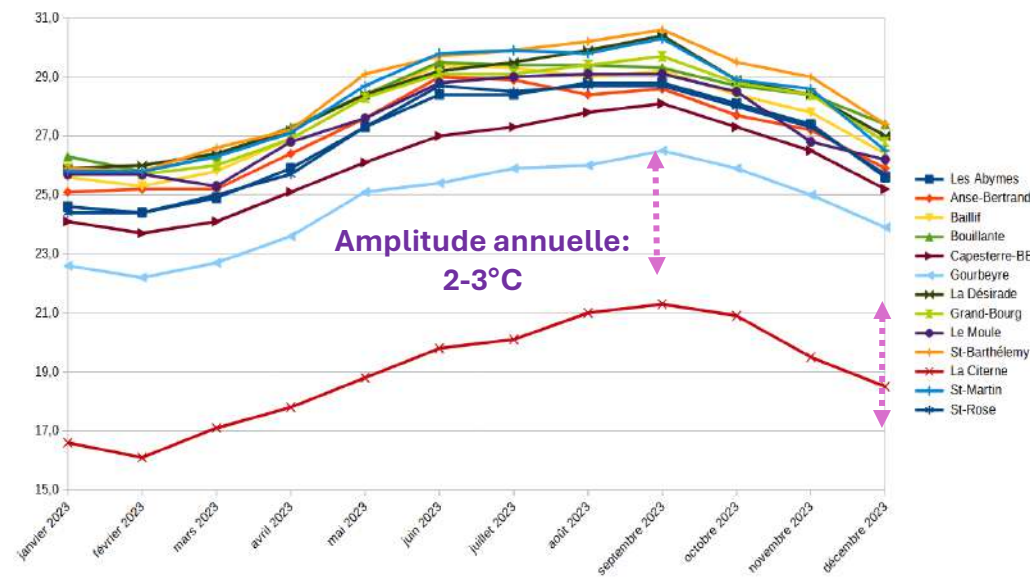
I.1 Températures : Cas de l'atmosphère

Evolution journalière



← 1 jour (24h)

Evolution annuelle



Réseaux

Routiers: dilatation des matériaux de chaussée (fissures ou des déformations,...), augmentation des risques de dégradations des infrastructures.

Aériens : Réduction portance par modification densité de l'air nécessitant des pistes plus longues pour le décollage.

Maritime : modification efficacité énergétique des navires.

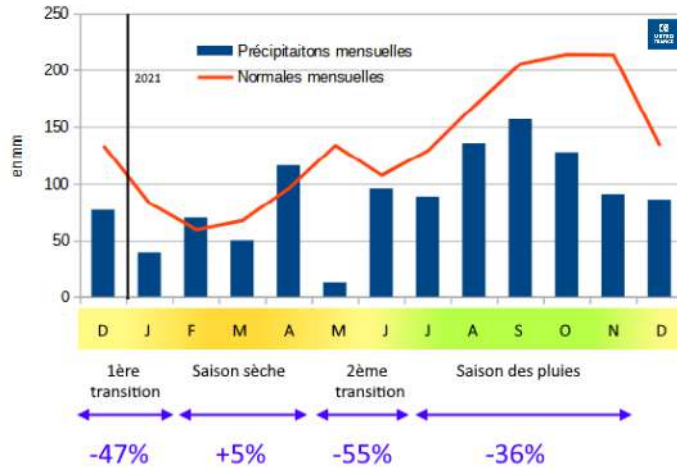
Maximales diurnes + Humidité = amplification de l'inconfort thermique

Minimales nocturnes : Fraîches en saison sèche (fronts froids, refroidissement nocturne).

I.2 Les précipitations

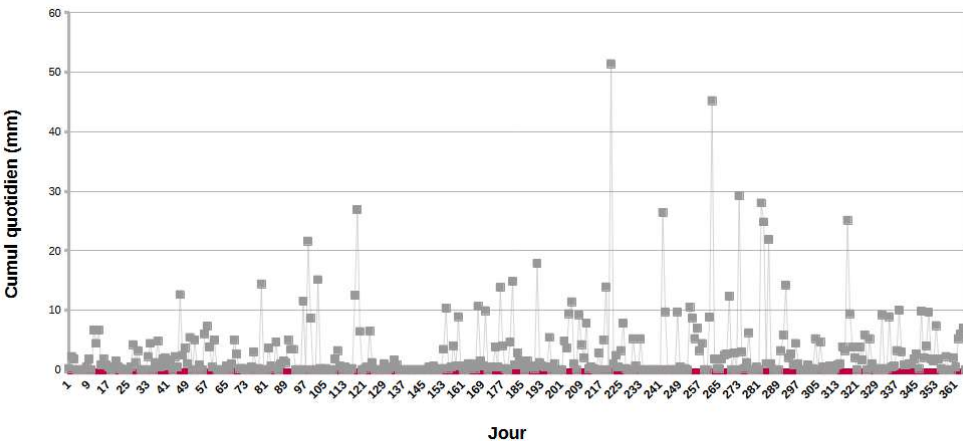
Profil annuel :

100 mm = 100 L/m²



Mois

Quotidien



Situations atmosphériques influençant les précipitations

Anticyclone des Açores et Zone intertropicale de convergence :

Saison sèche (généralement de janvier à mai): transport d'humidité affaibli, précipitations réduites par diminution de systèmes météorologiques convectifs.

Saison humide : Ondes d'est, Tempêtes cyclones.

Cisaillement du vent en haute altitude, El Niño, Brumes de sables,.....

- Marqueur principal du climat insulaire tropical,
- X2 variabilités: inter et intra annuelles

Sensibilité aux précipitations:

Réseau routier : impraticable, perte de contrôle, détériorations de chaussées et des ponts, glissement de terrain

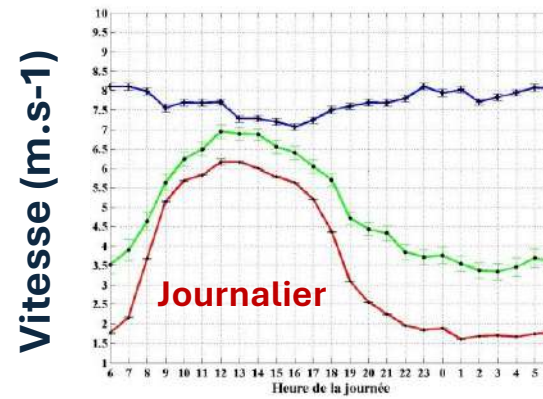
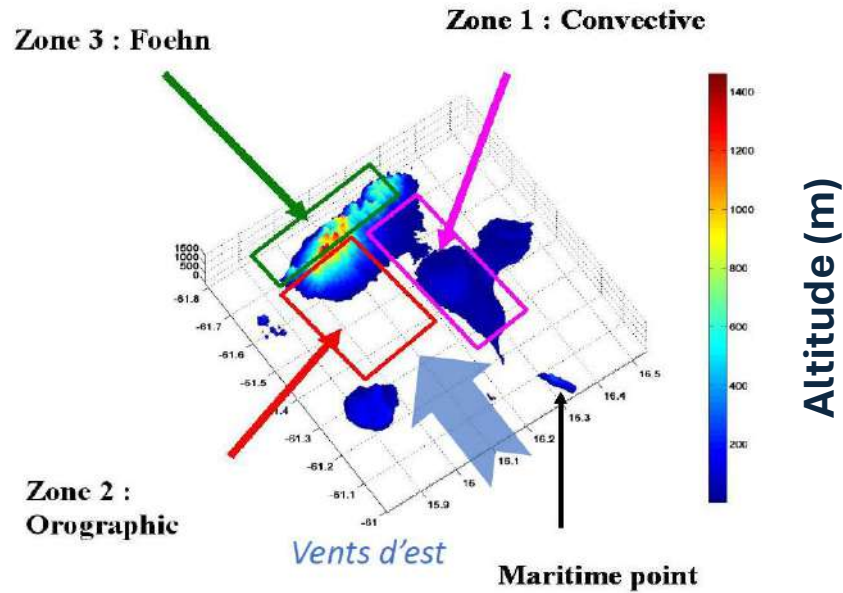
Transport aérien : réduction visibilité sécurité des pistes,...

Transport maritime : ruissellement et altération des infrastructures portuaires ,...

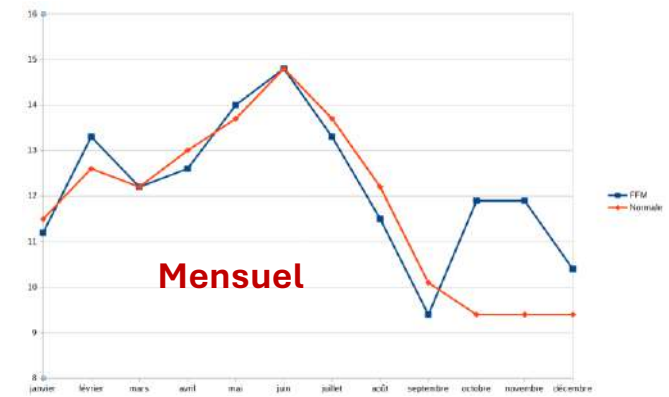
I.3 Vents : Les Alizés



Caractéristiques physiques de la région



6h → 6h



Janvier → Décembre

Pourquoi ce type de profil ?

Les Saisons :

Carême- Hivernage (Héritage ?)
 Décembre-Janvier-Février (DJF):
 Août-Septembre-Octobre (ASO):
 Avril-Mai (AM)

Les circulations locales :

Des zones de convergence, des retournements des Alizés, Zone orographique

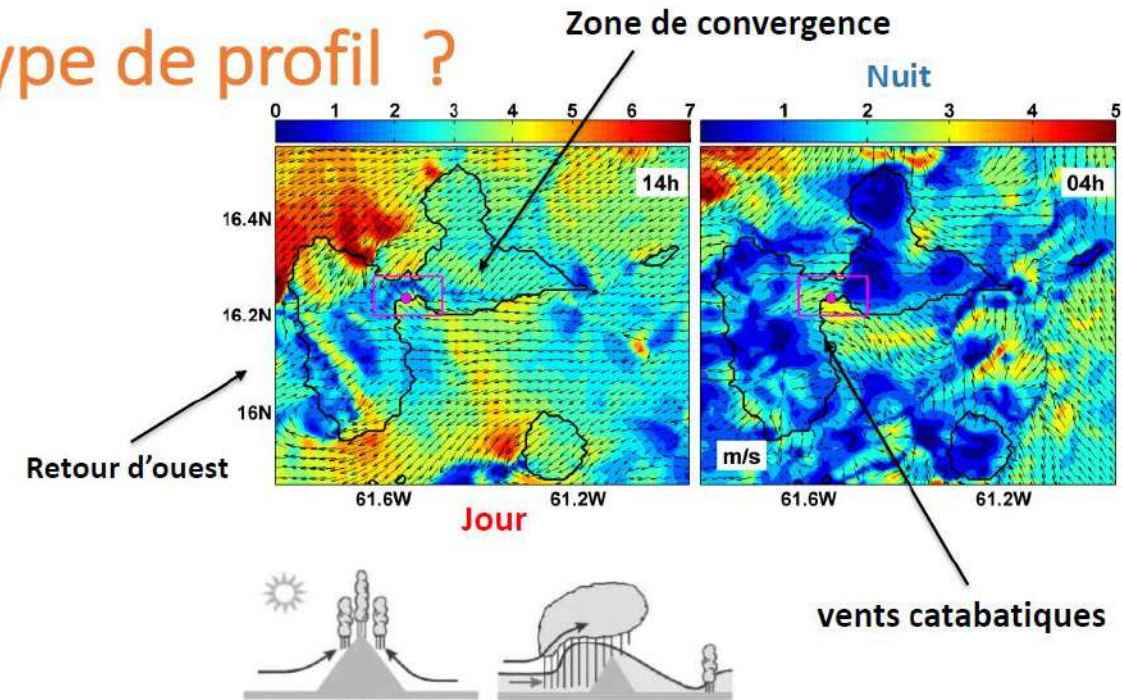


Figure 5 : Sorties numériques 1 km –WRF- Types de circulations pour l'Archipel de Guadeloupe (R.CECE et D.BERNARD, Monthly Weather, 2013)

Au départ : Les verrous ?

02

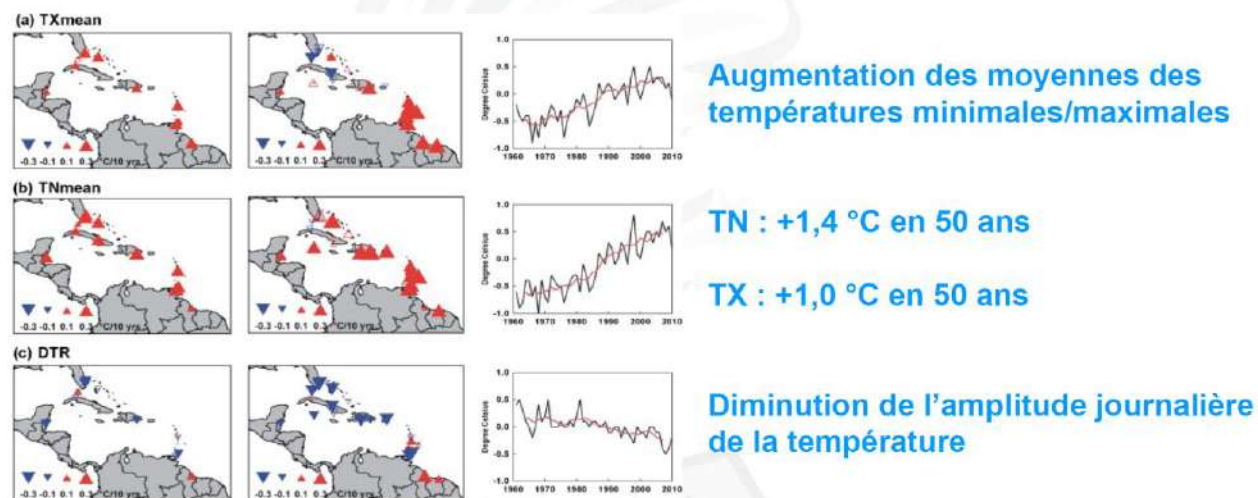
Quels sont les changements actuels pour les territoires insulaires?

Analyse Historique

Objectif :

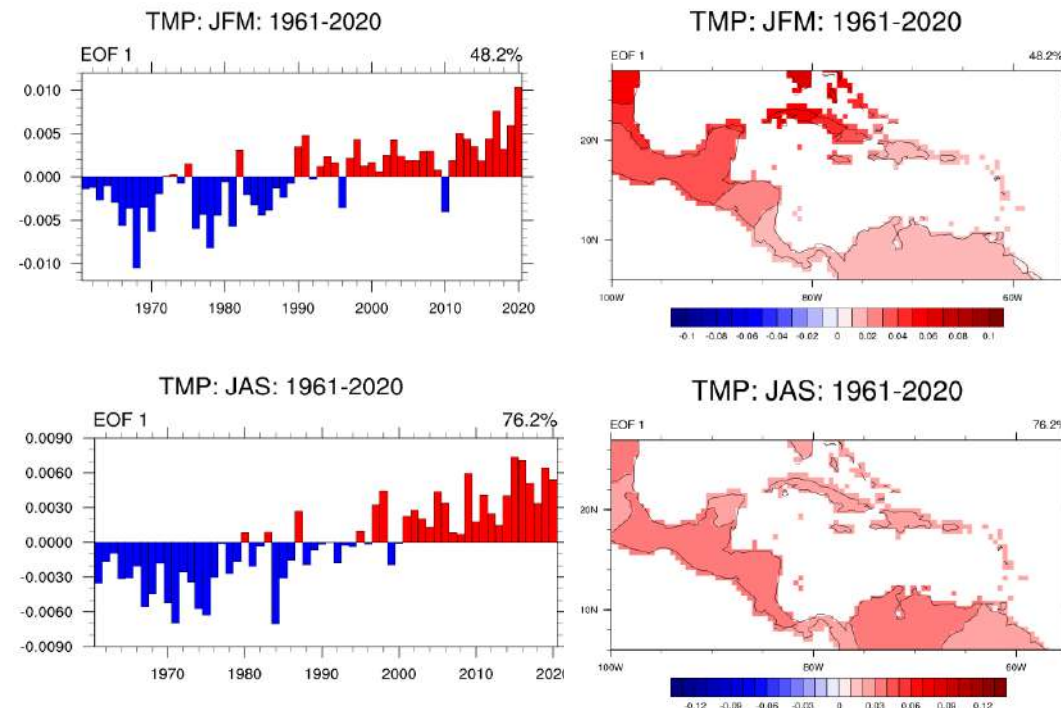
Retenir, caractériser les aléas et déterminer les changements en cours.

II.1 Tendances régionales : Les températures



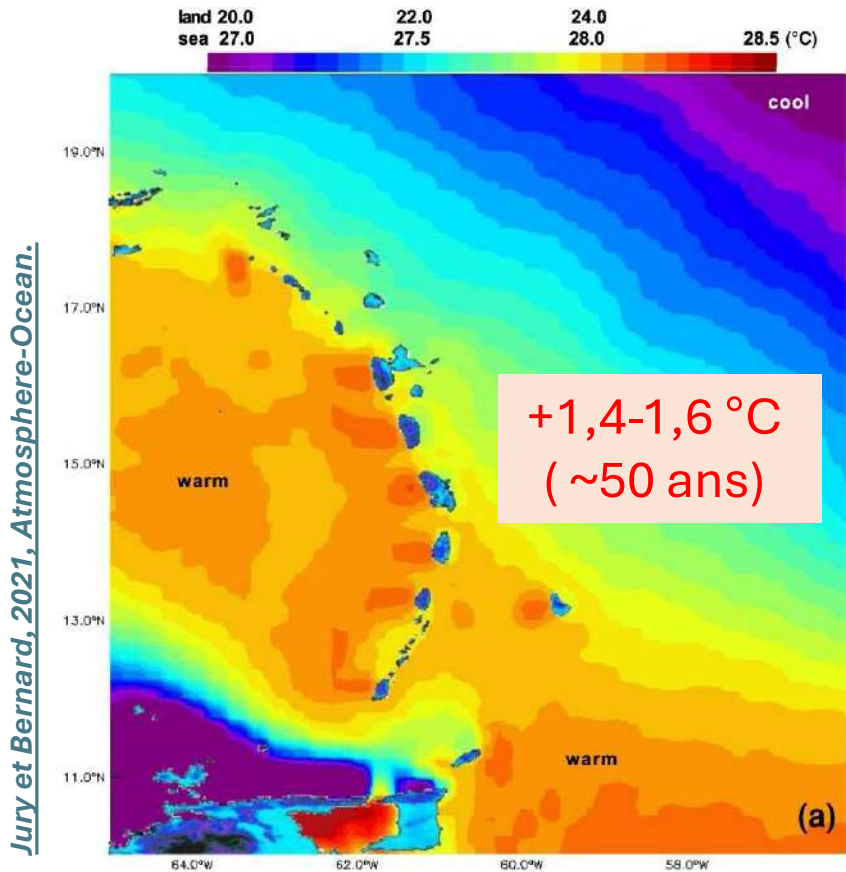
Triangles, tendances significatives 95 % . Rouge = augmentation, Bleu = diminution

Extension dans toute la caraïbe
JAS: Tendence significative et robuste



Anomalies Spatio-temporelles des températures mensuelles de 1969 à 2020 (°C) montrant le réchauffement uniforme dans la caraïbe aussi bien en saison sèche Janvier-Février-Mars (JFM) et en Juillet-Août-Septembre (JAS) . Données Climate Research Unit, version v.4.02 .

II.2 Tendances régionales : Les températures



Climatologie de la température moyenne terrestre et surface de la mer, période 2000-2019, données MODIS.

**Basses couches de l'atmosphère :
0-1500 m**

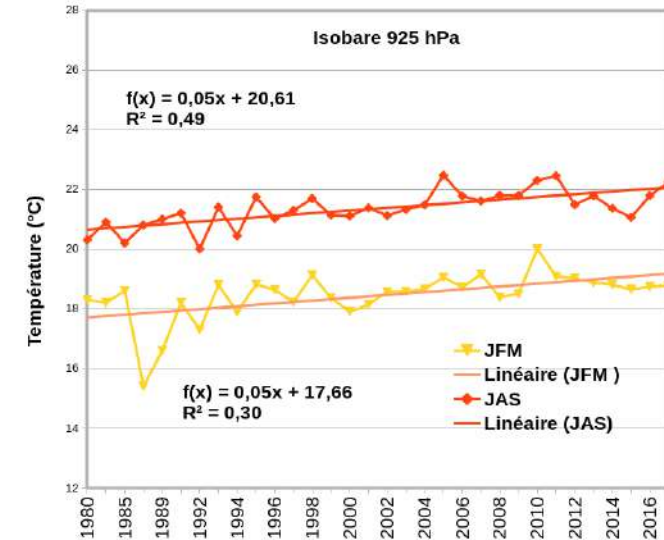
**Hausse pour les températures de
l'air (satellites et sol).**

Couches atmosphériques en altitude : > 1500 m

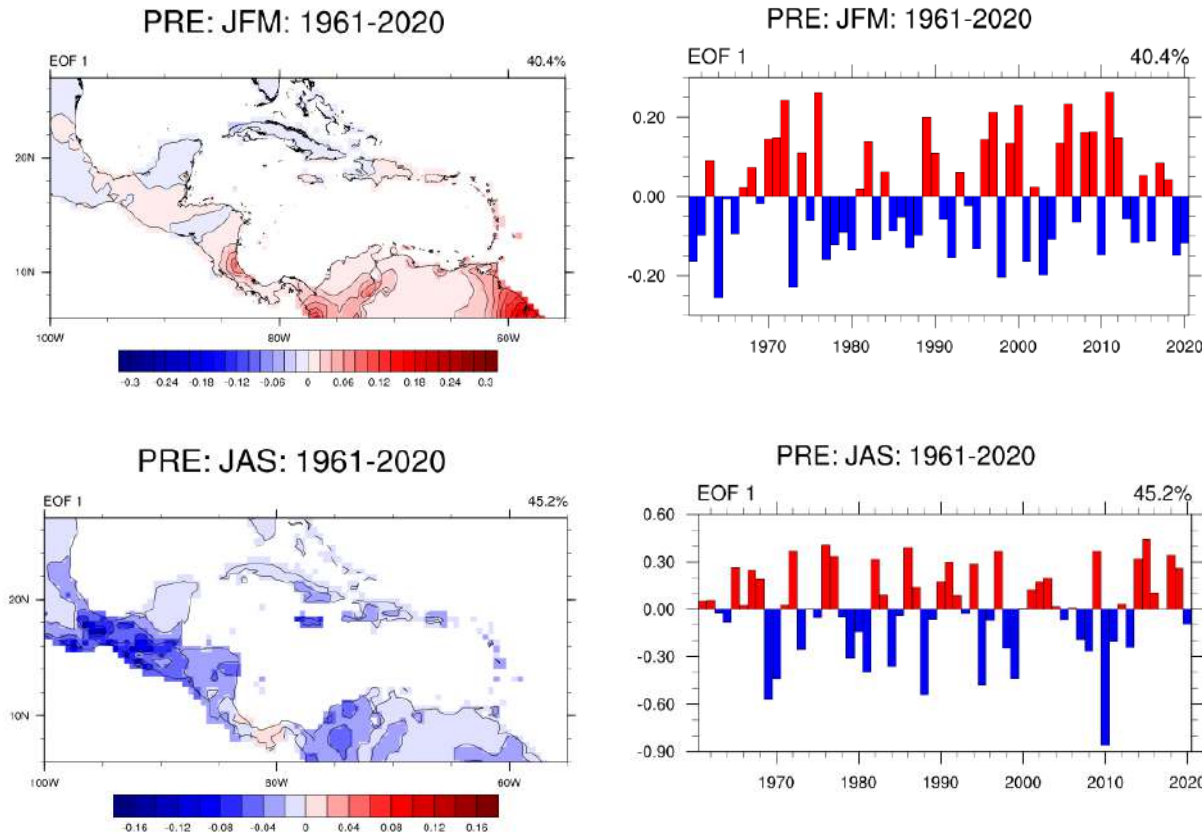
Réchauffement maximal au-dessus de 2500 m générant la **hausse de l'humidité** (couche 1500-2500 m), en saison des pluies (1980-2015).



**Impacts : Inconfort thermique,
Vagues de chaleur,**

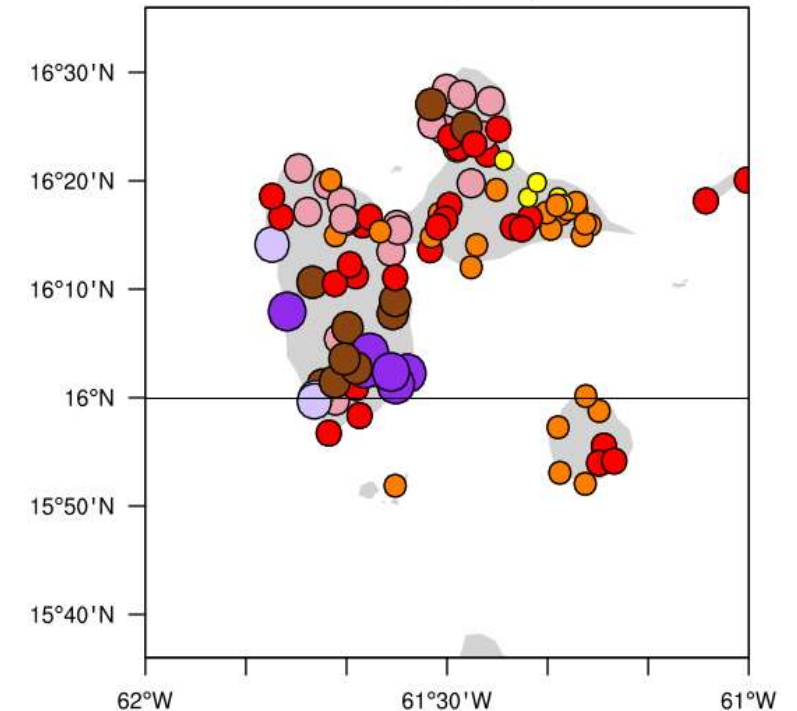


II.2 Tendances régionales : Les Précipitations



Anomalies spatio-temporelles des cumuls mensuels de précipitations de 1969 à 2020 (°C) dans la caraïbe aussi bien en saison sèche Janvier-Février-Mars (JFM) et en Juillet-Août-Septembre (JAS) . Données Climate Research Unit, version v.4.02 .

Occurrences pluies > 100 mm/jour

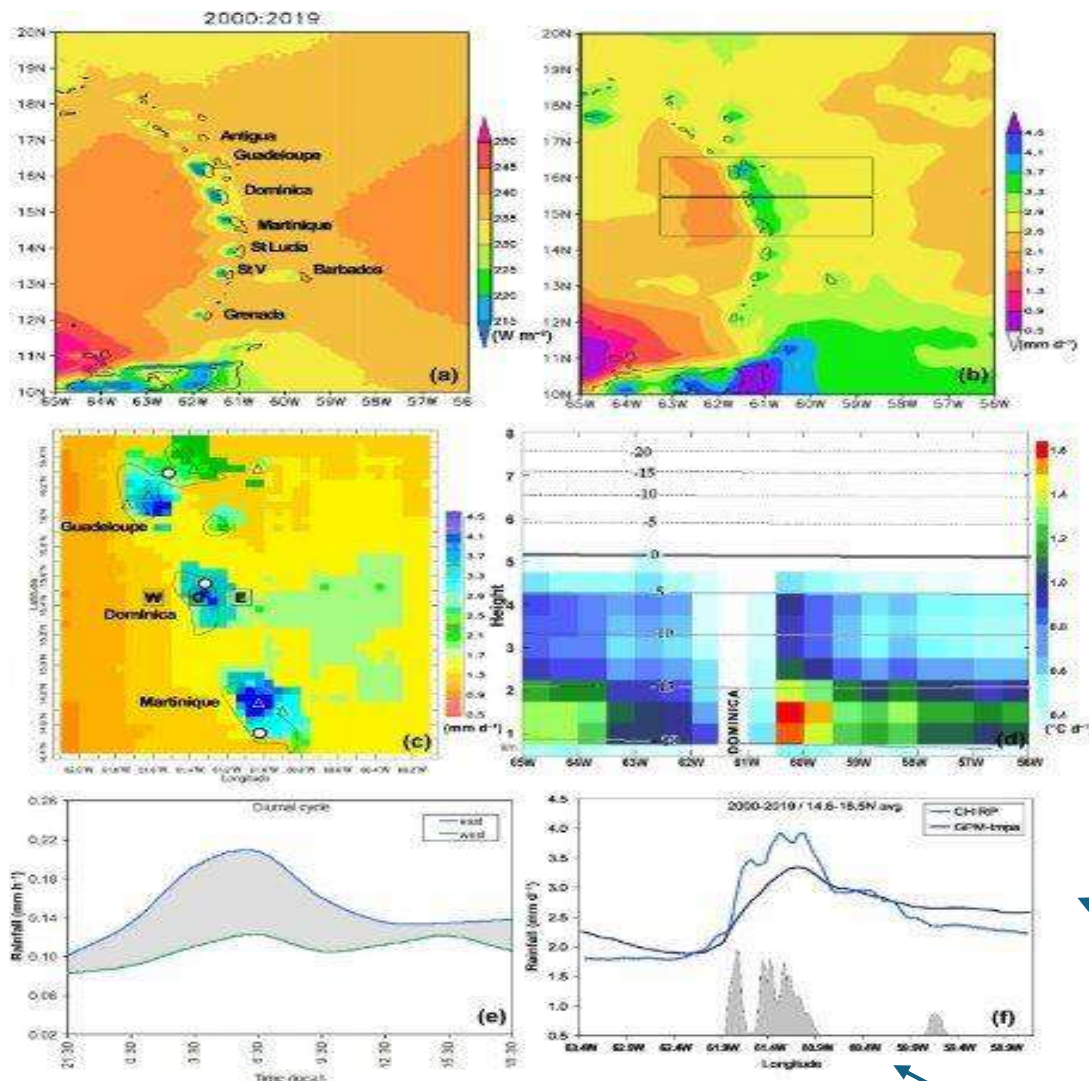


Fortes variabilités interannuelle et intra annuelle

Impacts : Evolution des extrêmes, Tempêtes porteuses de pluies intenses voire extrêmes, Inondations, Ressources en eau,...

II.2 Tendances régionales : Les Précipitations (satellites)

Jury et Bernard, 2021, Atmosphere-Ocean



Côtes au vent pluvieuses si conditions thermodynamiques suffisantes !

Nuages chauds



Saut hydraulique



Coupe zonale passant par la Dominique

Profil journalier

II.3 Tendances Régionales : Les Alizés (Composante zonale)

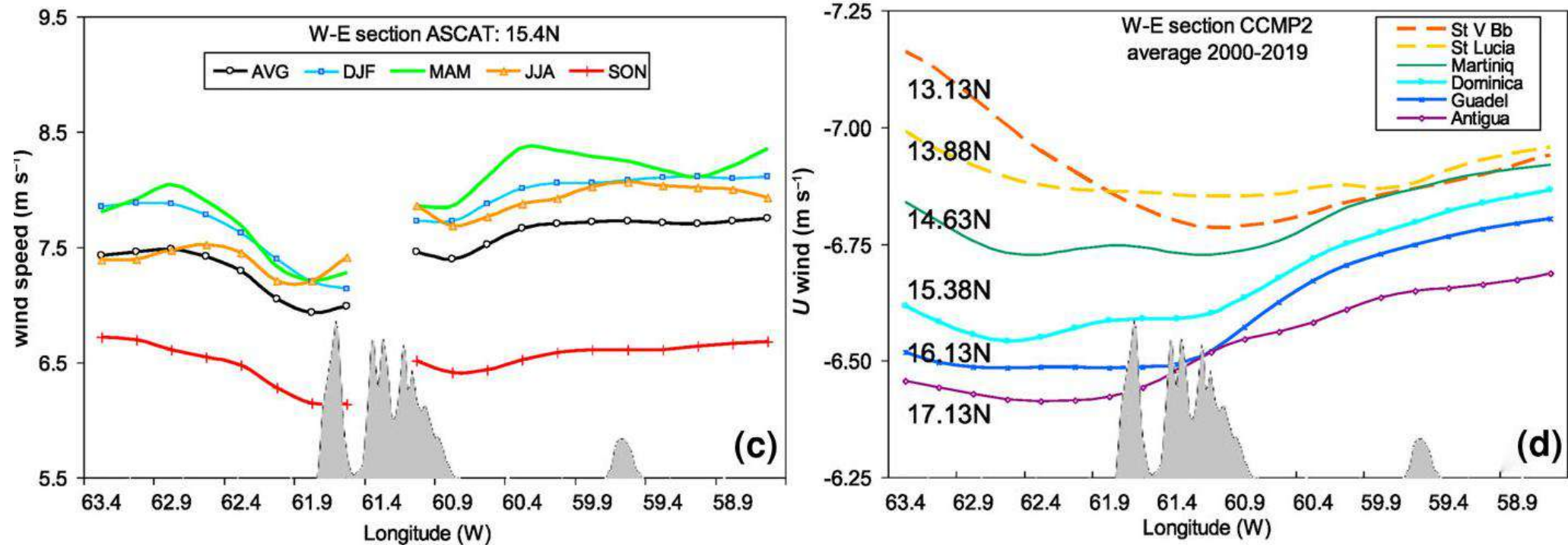
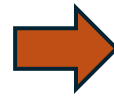


Figure 1 : Vitesse du vent par trimestre (c) par île (Coupe sur la Dominique) (d)

- Pas de modification en saison sèche (JFM).
- Affaiblissement en saison pluvieuse (JAS).



Impacts : Convection nuageuse, transport d'humidité, pluies, cyclones, sécheresses,....

III.4 Conditions océaniques : Les températures de surface de la mer (SST)

1. **Années 1980** : isotherme 27,5°C située à la longitude 62°W.
2. **Après 2005** : l'isotherme atteint 55 ° W (Océan Atlantique Nord)

Au cours de ces 37 dernières années, la piscine chaude s'étend vers l'est par impulsions.



Impacts sur la Biodiversité (coraux), sur le secteur de la pêche (baisse des ressources halieutiques) ,...

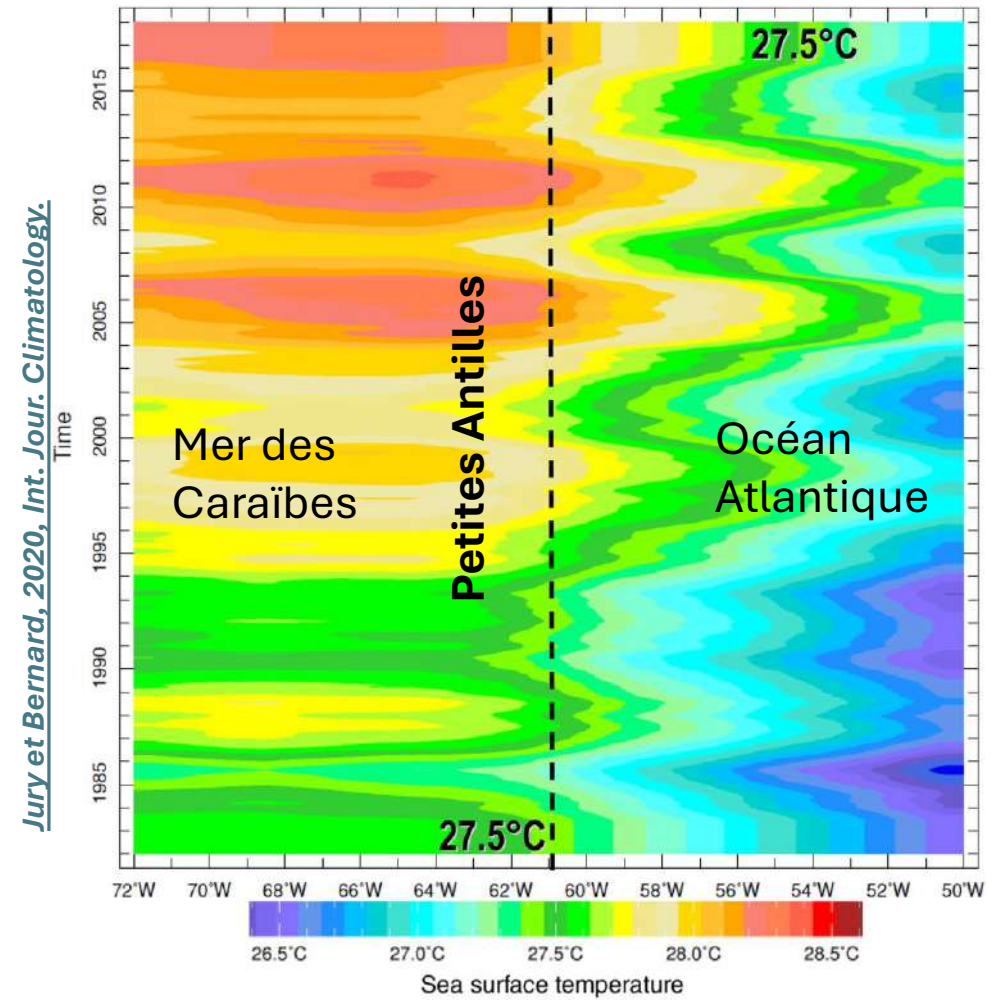


Figure 3 : Migration vers l'est des isothermes de la température de surface de la mer (SST), données NOAA. La ligne pointillée représente les îles Antilles .

II.5 Conditions océaniques:

Les cartes climatologiques révèlent :

Panache Amazone-Orénoque: prolongement le long des Antilles Orientales (Panache et courants carte (a) et (b));

Modification Salinité (Zone de mélange de faible profondeur, carte (c) , Zones de faibles flux de chaleur autour de la plupart des Antilles, carte (d)).

Impact : forçages....

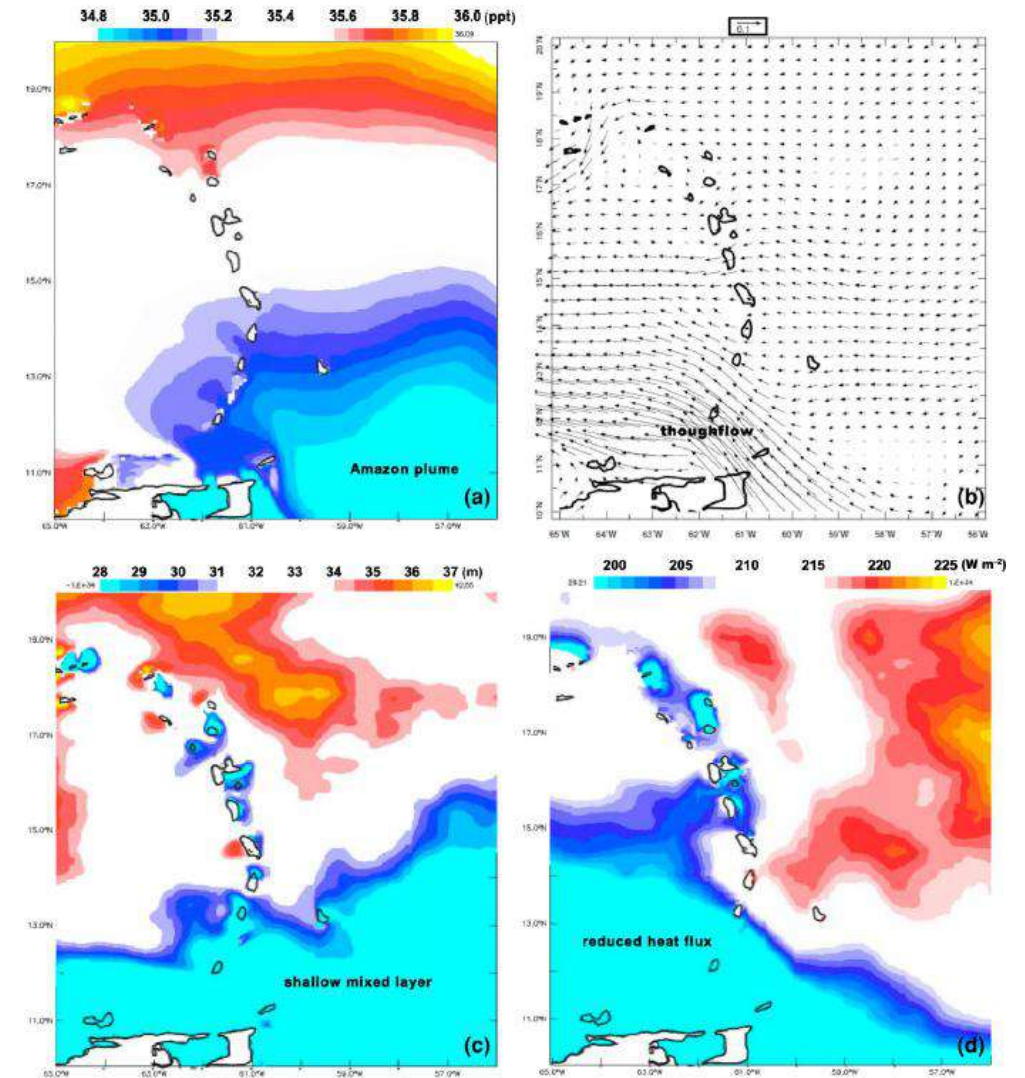


Figure 4 : Climatologie océanique : (a) salinité de surface (ppt), (b) courants de la couche supérieure (m^{-1}), (c) profondeur de la couche mixte et (d) flux de chaleur turbulent, données HYCOM.

Au départ : Les verrous ?

03

Comment évaluer les risques et impacts et élaborer des stratégies pour passer à l'action ?

Projections climatiques

Objectif :

Objectif : Modéliser, analyser puis élaborer des stratégies pour faire face aux impacts du changement climatique.

IV.1 Projections climatiques?

- Scénario RCP 8.5, 2031-2080 vs 1965-2013.
- Améliorer la représentation explicite des Petites Antilles.
- Inclure le rôle significatif de ces territoires montagneux dans la dynamique du régime des pluies.

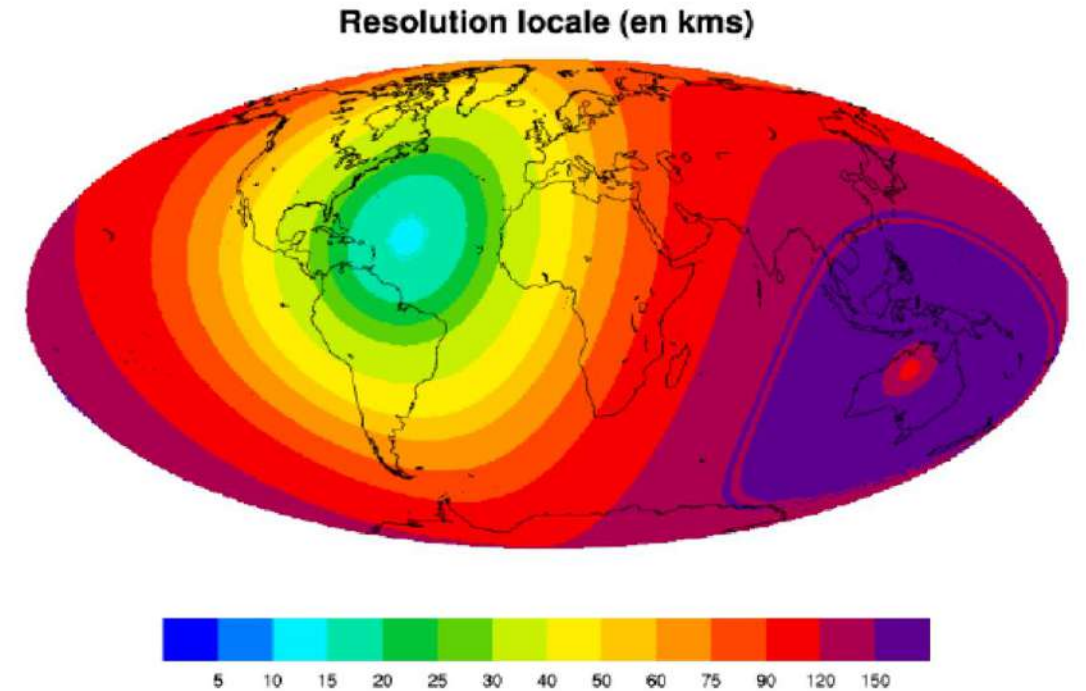
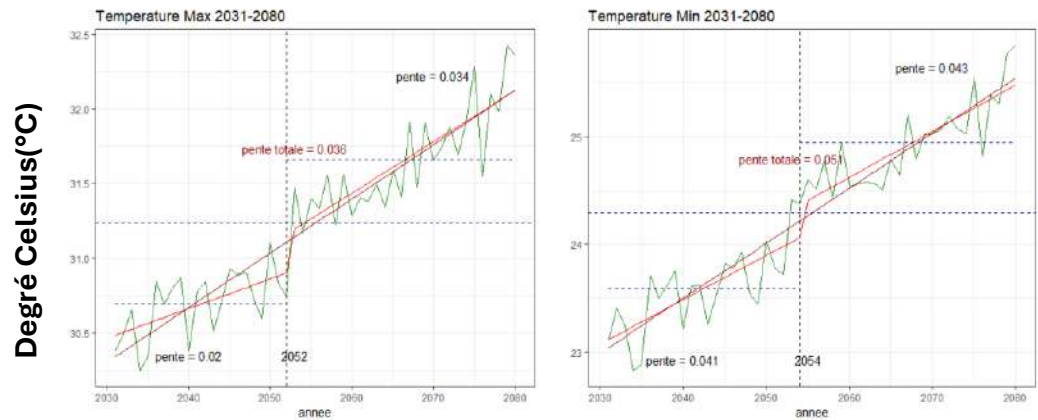


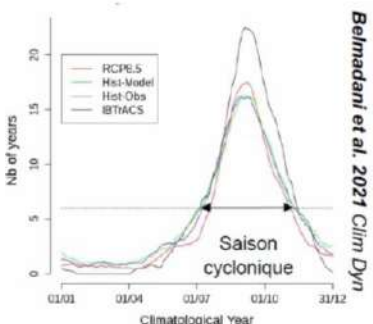
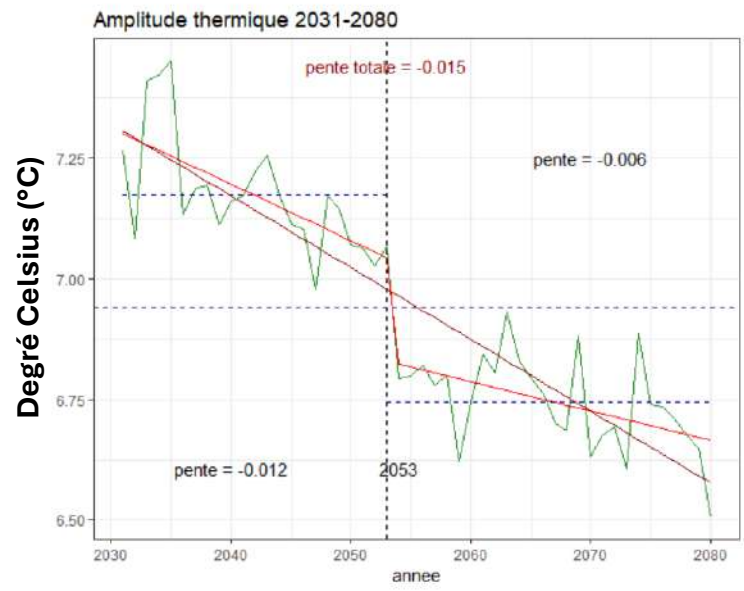
Figure 5 : Domaine maillé du modèle ARPEGE Climat. Modèle atmosphérique Global à très haute résolution. ([Chauvin et al. 2020, Clim. Dyn.](#))

Tendances climatiques futures : Cas des températures

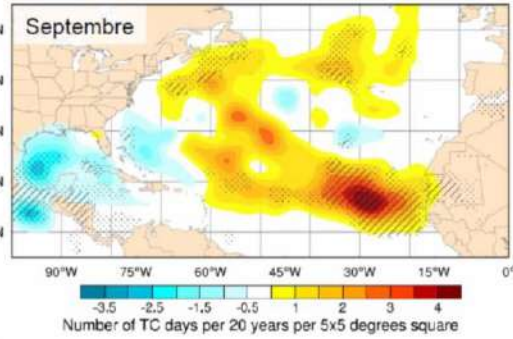
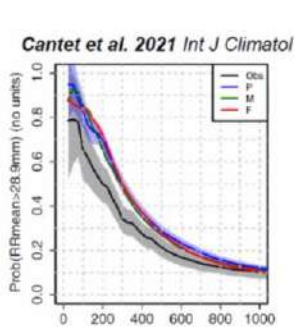
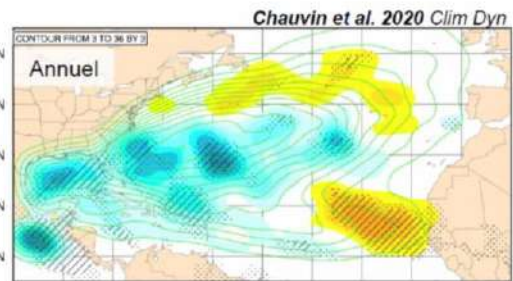
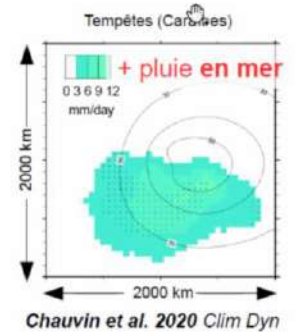
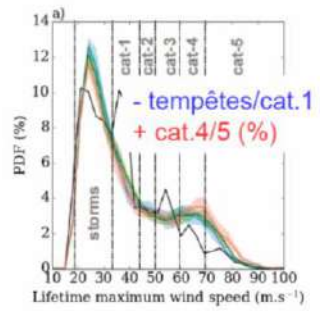


Renforcement de l'augmentation des températures maximales et minimales globales dans les projections RCP 8.5 .

Diminution de l'amplitude thermique journalière.



Saison cyclonique réduite de 2-3 semaines



Pas d'évolution pluies cycloniques aux Antilles malgré diminution cumuls annuels

L'érosion côtière en Guadeloupe

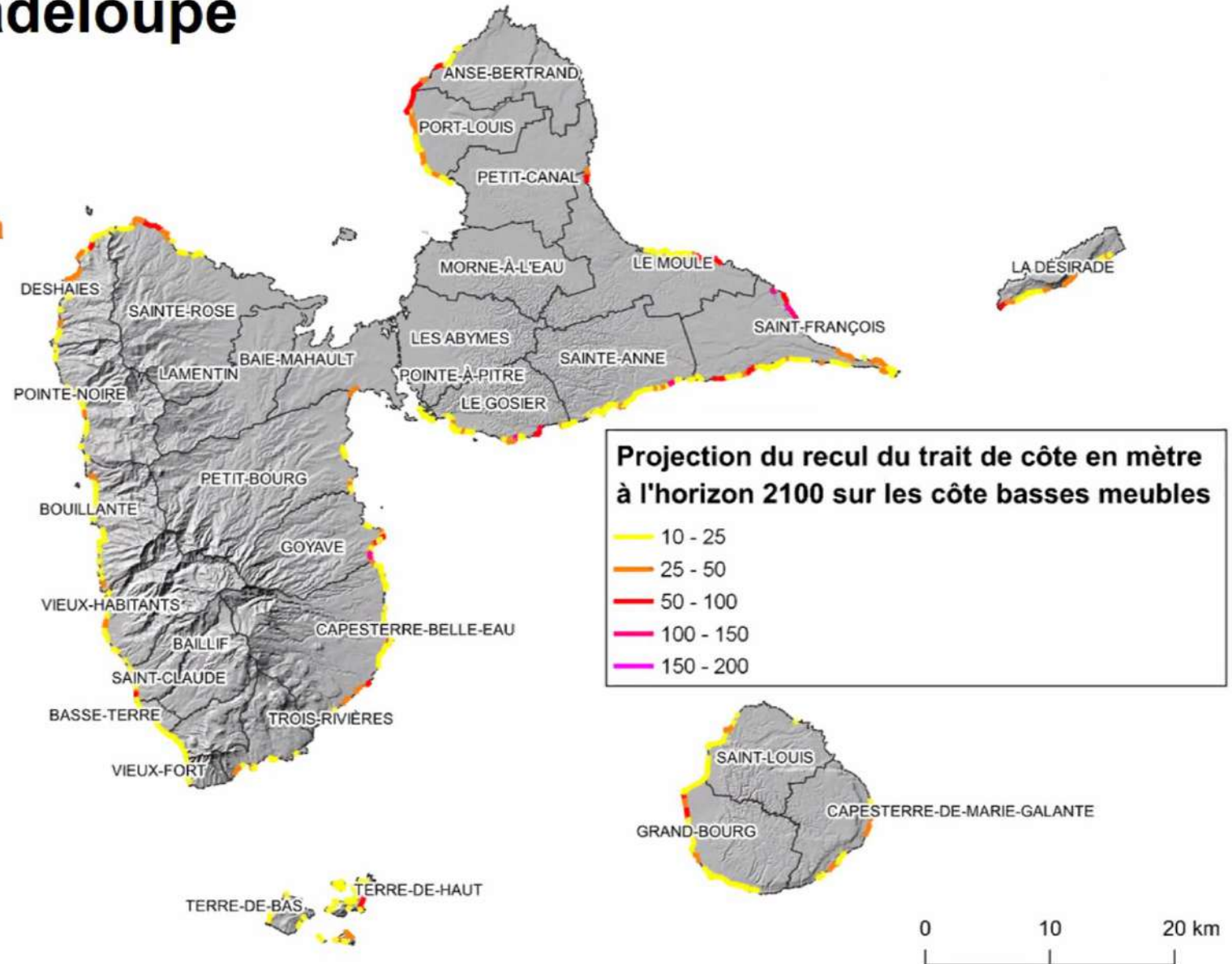
Projection de l'aléa recul du trait de côte à échéance 2100

Une variabilité importante de l'exposition à l'aléa recul du trait de côte

- Nord Grande-Terre (Sainte-Rose et Deshaies)
- Nord Basse-Terre (Port-Louis/Anse Bertrand, Le Moule et Saint-François)
- Sud Grande Terre (Gosier, Sainte-Anne et Saint-François)

Incertitudes importantes concernant l'impact du changement climatique sur l'érosion du littoral

- Augmentation du niveau moyen de la mer
- Augmentation de l'intensité des événements extrêmes
- Fragilisation des écosystèmes côtiers



Conclusion : Projections Climatiques

Trajectoire : RCP 8.5 W

- **Pluies** : -10 à -15% de précipitations en moyenne sur la Caraïbe,
- -5 à -10% pour la Guadeloupe (2031-2080)
- **Température** : + 2°C en 50 ans (2031-2080).
- **Température** > 34°C à l'ombre le jour, > 26-27°C la nuit au moins une fois par an d'ici 2055.
- **Hauteurs de vagues** : + 10-20% d'augmentation des hauteurs extrêmes.
- **Cyclones** : Modification répartition Intensité (*moins de catégories 1 et plus de catégories 4-5 donc systèmes plus intenses).



Conclusion



- Changement Climatique et Conséquences sur les Antilles Françaises

Pour réussir !

1. **Accompagner le déploiement de la planification :**
 - Expliquer, écouter, favoriser les initiatives locales, établir le diagnostic partagé, développer l'innovation....
2. **Éclairer la compréhension des enjeux socio-écologiques**
 - Produire des connaissances, créer des socles communs dans les universités ,...
3. **Former aux métiers de demain et adapter les compétences**
 - Intégrer les enjeux environnementaux aux formations initiales et continues,....



3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

Conséquences du changement climatique



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



ALBIOMA



3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

Economique: coût de l'inaction



Contexte de l'étude

La Guadeloupe fait face à de nombreux aléas notamment sur la **zone côtière** qui vont s'intensifier avec le changement climatique :

- augmentation du niveau de la mer,
- submersion marine,
- érosion côtière

La population guadeloupéenne est concentrée sur **le littoral**

Vulnérabilité accrue

- Impacts directs sur les bâtiments , les réseaux
- Impacts indirects sur les activités économiques (baisse du CA et augmentation des couts de production)

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

Economique: coût de l'inaction



Objectif de l'étude

Evaluer le coût de l'inaction face aux risques côtiers sur le littoral de la Guadeloupe à horizon 2050 en lien avec le changement climatique: impacts indirects et directs

Impact économique généré par une submersion marine d'origine cyclonique si **aucune action d'adaptation** n'est mise en place pour en réduire les effets.

Définir stratégies d'adaptation les plus pertinentes à mettre en œuvre pour réduire les impacts des risques côtiers et améliorer la résilience de la Guadeloupe face au changement climatique.

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

Economique: coût de l'inaction

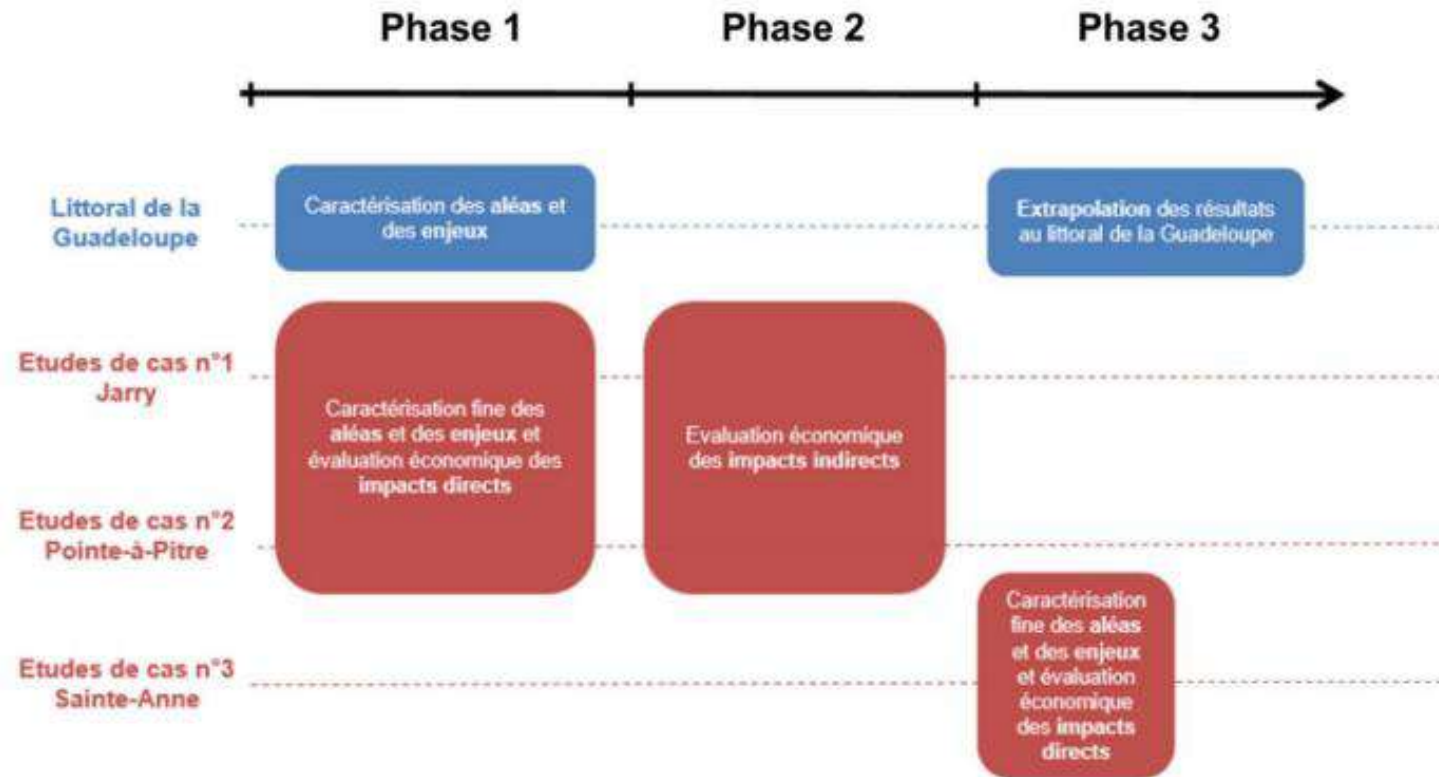


Figure 1 Organisation technique du projet dans son ensemble

- Un catalogue de solutions d'adaptation pour chaque site.
- Ces solutions seront pensées à différents niveaux : infrastructures, entreprises, secteurs d'activité, gestion des lignes côtières et intervention des acteurs du risque.
- Ces mesures couvriront les périodes avant, pendant et après une éventuelle crise.

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

Economique: coût de l'inaction



La zone de Jarry:

- Le coût indirect : estimé à 4 M€.

Ce résultat correspond à la différence entre les pertes de VA nettes de transfert subies la première année, estimées à environ 72 M€, et les gains de VA enregistrés pendant la phase de reconstruction estimés à presque 68 M€.

- Les coûts directs : évalués à 21M€ en situation actuelle et environ 24 M€ en 2050 compte tenu de la hausse du niveau de la mer.

Selon ces chiffres, les coûts indirects (environ 4M€) correspondent donc à 19% des coûts direct en situation actuelle ou 16% à l'horizon 2050.

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

Economique: coût de l'inaction

La zone de Pointe-à-Pitre

L'étude révèle une plus forte vulnérabilité exprimée par les acteurs économiques,

- Le coût indirect : estimé 13M€.

Les pertes de VA nettes de transfert subies la première année sont estimées à environ 32M€ alors que les gains de VA enregistrés pendant la phase de reconstruction sont estimés par les chefs d'entreprise à environ 19M€.

- Les coûts directs ont été évalués à 21M€ en situation actuelle et environ 24M€ en 2050 compte tenu de la hausse du niveau de la mer

Selon ces chiffres, les coûts indirects correspondent à 62% des coûts directs en situation actuelle ou 51% à l'horizon 2050.

Il apparait donc que pour la zone d'étude de Pointe-à-Pitre, la phase de rebond économique ne compense pas le coût associé au choc initial. Cette différence avec la zone d'étude de Jarry, qui paraît plus résiliente, peut être expliquée par la différence dans la composition du tissu économique et par un niveau de dommages aux réseaux plus important.

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

Economique: coût de l'inaction



La zone de Pointe-à-Pitre

L'étude révèle une plus forte vulnérabilité exprimée par les acteurs économiques,

- Le coût indirect : estimé 13M€.

Les pertes de VA nettes de transfert subies la première année sont estimées à environ 32M€ alors que les gains de VA enregistrés pendant la phase de reconstruction sont estimés par les chefs d'entreprise à environ 19M€.

- Les coûts directs ont été évalués à 21M€ en situation actuelle et environ 24M€ en 2050 compte tenu de la hausse du niveau de la mer

Selon ces chiffres, les coûts indirects correspondent à 62% des coûts directs en situation actuelle ou 51% à l'horizon 2050.

Il apparait donc que pour la zone d'étude de Pointe-à-Pitre, la phase de rebond économique ne compense pas le coût associé au choc initial. Cette différence avec la zone d'étude de Jarry, qui parait plus résiliente, peut être expliquée par la différence dans la composition du tissu économique et par un niveau de dommages aux réseaux plus important.

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

Economique: coût de l'inaction



La zone de Pointe-à-Pitre

L'étude révèle une plus forte vulnérabilité exprimée par les acteurs économiques,

- Le coût indirect : estimé 13M€.

Les pertes de VA nettes de transfert subies la première année sont estimées à environ 32M€ alors que les gains de VA enregistrés pendant la phase de reconstruction sont estimés par les chefs d'entreprise à environ 19M€.

- Les coûts directs ont été évalués à 21M€ en situation actuelle et environ 24M€ en 2050 compte tenu de la hausse du niveau de la mer

Selon ces chiffres, les coûts indirects correspondent à 62% des coûts directs en situation actuelle ou 51% à l'horizon 2050.

Il apparait donc que pour la zone d'étude de Pointe-à-Pitre, la phase de rebond économique ne compense pas le coût associé au choc initial. Cette différence avec la zone d'étude de Jarry, qui paraît plus résiliente, peut être expliquée par la différence dans la composition du tissu économique et par un niveau de dommages aux réseaux plus important.

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

Atténuation et Adaptation : quelle dichotomie ?

Atténuation

diminuer l'ampleur du changement climatique en **réduisant les émissions** ou en **augmentant les capacités d'absorption du CO2**

Adaptation

c'est **s'organiser pour vivre avec les changements climatiques**, tout en essayant de **limiter les impacts négatifs**.

Deux réponses qui agissent sur les...

... causes

... conséquences

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

L'Adaptation un problème pernicious

car il semble moins grave au début, mais peut causer des conséquences importantes à long terme, nous pouvons parler de :

L' Adaptation incrémentale

réorganisations à la marge > (se) protéger des impacts



L' Adaptation transformationnelle

réorganisations radicales > vers une société sobre en carbone



L'enjeu d'adaptation aux changements climatiques réside dans le degré et l'intention de transformation



Pour aller plus loin, le groupe régional d'experts sur le climat de la Guadeloupe propose des fiches actions pour permettre au territoire de réduire son empreinte carbone et s'adapter aux impacts du changement climatique.

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Marianna MARTEL

Coordinatrice du pôle territoire durable, ADEME

marianna.martel@ademe.fr

TÉLÉCHARGEZ LES ÉDITIONS 2024

WWW.SYNERGILE.FR



AU PROGRAMME



1- Allocutions d'ouverture

2- Chiffres clés énergie – bilan 2023

3- L'impact du transport et de la mobilité sur le climat

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

3.3- Retours d'expériences sur les actions d'adaptation et d'atténuation



4- Actions prévisionnelles de l'OREC

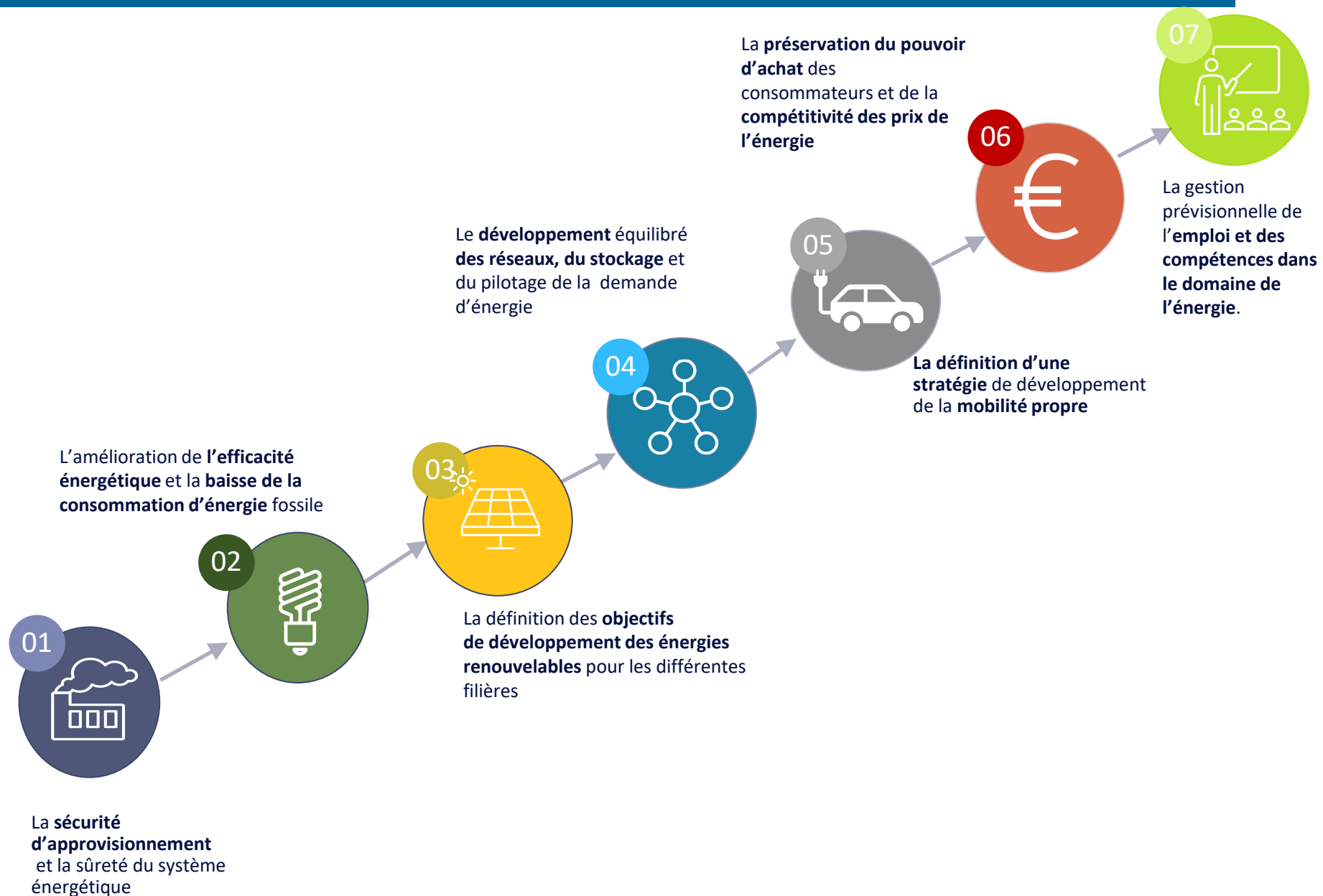


Politique énergétique régionale

Focus sur le secteur du transport

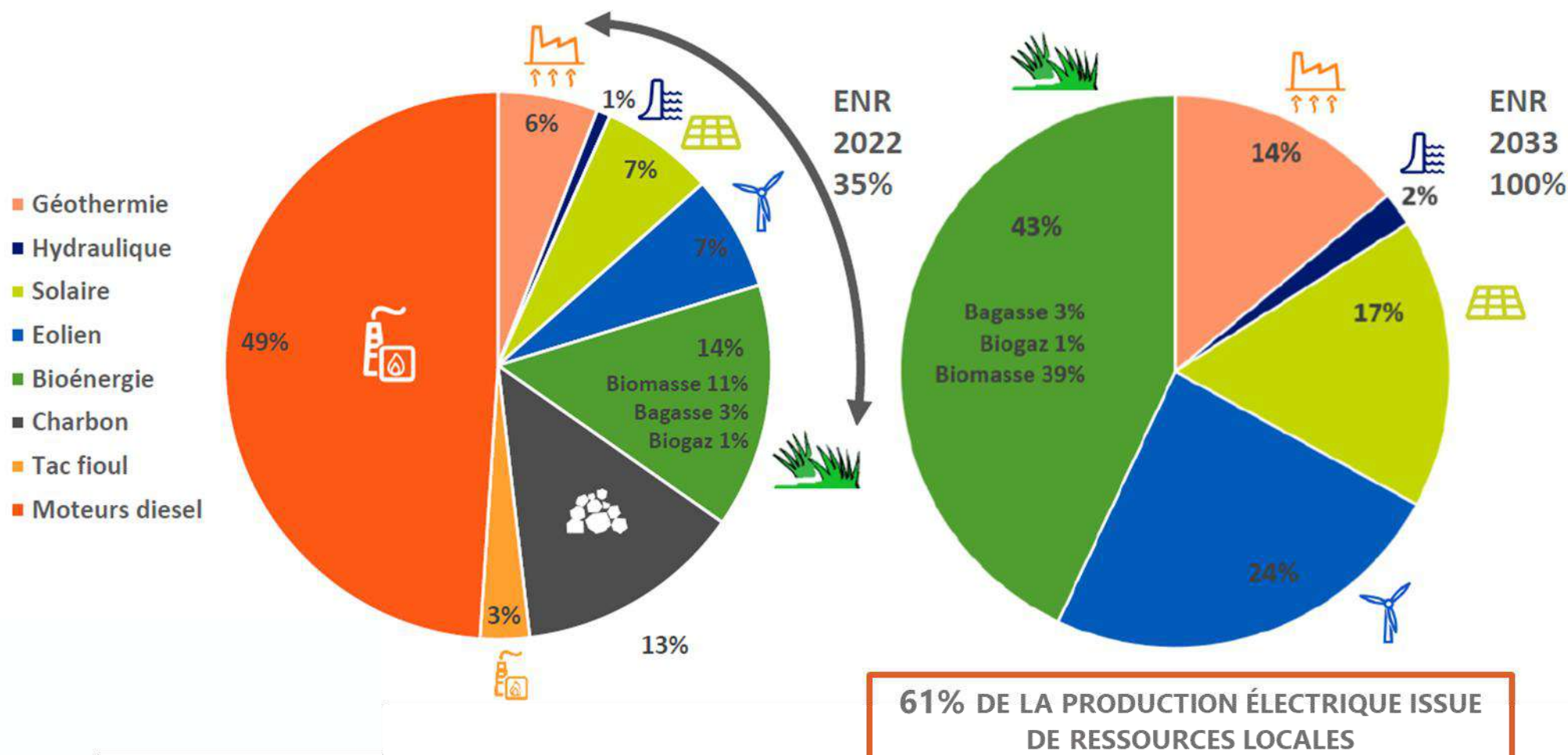


Les enjeux de la PPE de Guadeloupe



La PPE de Guadeloupe

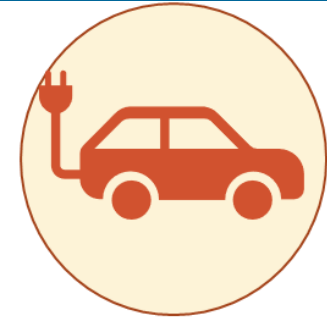
La poursuite du développement des énergies renouvelables



La PPE de Guadeloupe

Une attention particulière sur le secteur du transport

Objectif : Maîtriser l'augmentation structurelle des consommations de carburant fossile dans le secteur des transports



Atteindre +10% de report modal vers des mobilités alternatives à l'autosolisme (co-voiturage, transport collectif, mobilité douce...),

Atteindre 15% de véhicules électriques en circulation dans le parc roulant à horizon 2033,

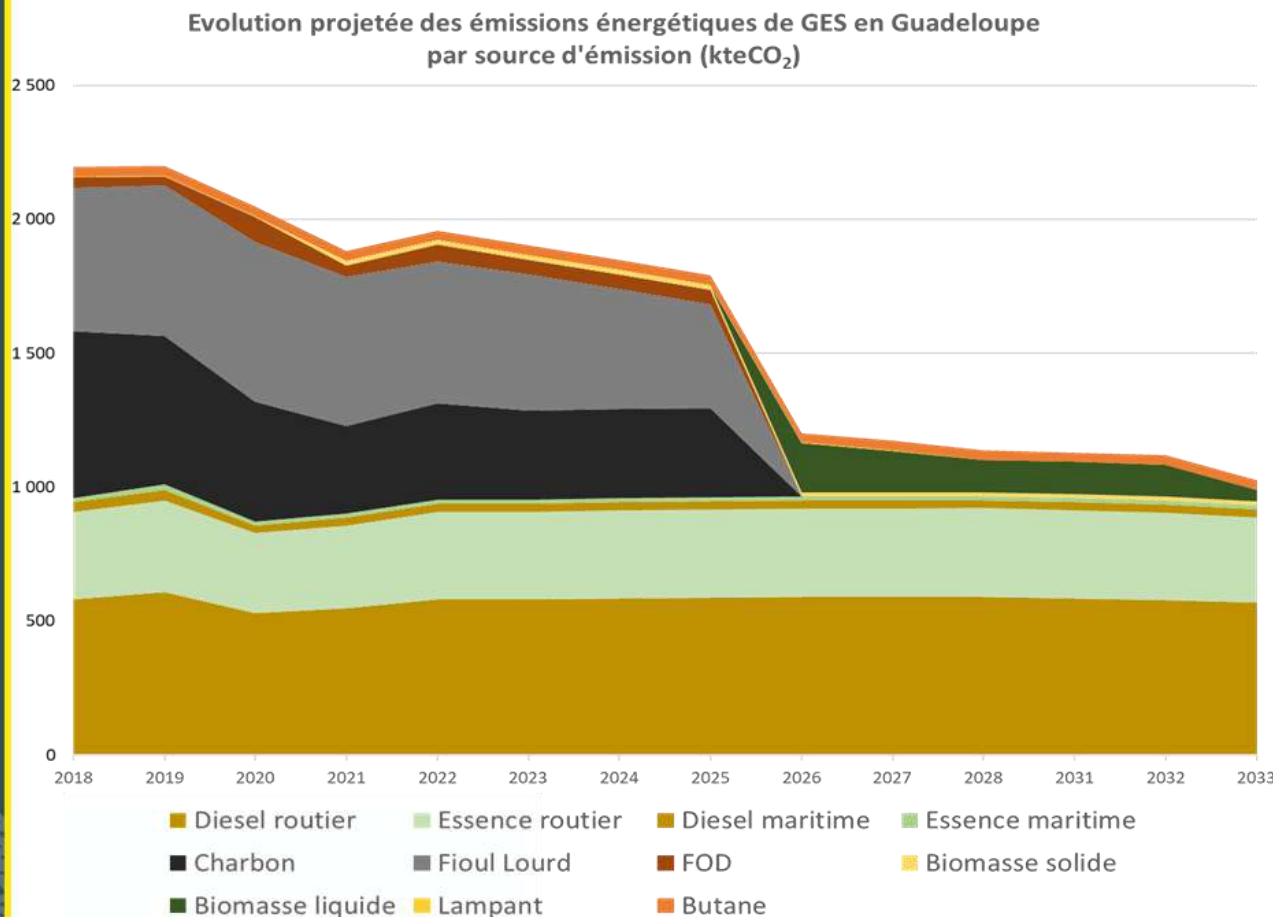
Déployer plus de 1000 points de recharge en accès public 100% pilotés à horizon 2033,

Contenir à un maximum de 40%, la part des véhicules électriques en recharge, lors de la pointe de consommation nocturne

Conduire les études et les expérimentations nécessaires à **intégration de l'hydrogène et les carburants alternatifs dans la mobilité lourde** (transport collectif, manutention, cabotage maritime,...)

La PPE de Guadeloupe

Les objectifs de réduction des GES d'ici 2033



- **56% d'émissions de CO₂** en 2028 par rapport à 2022
- **60% d'émissions de CO₂** en 2033 par rapport à 2022

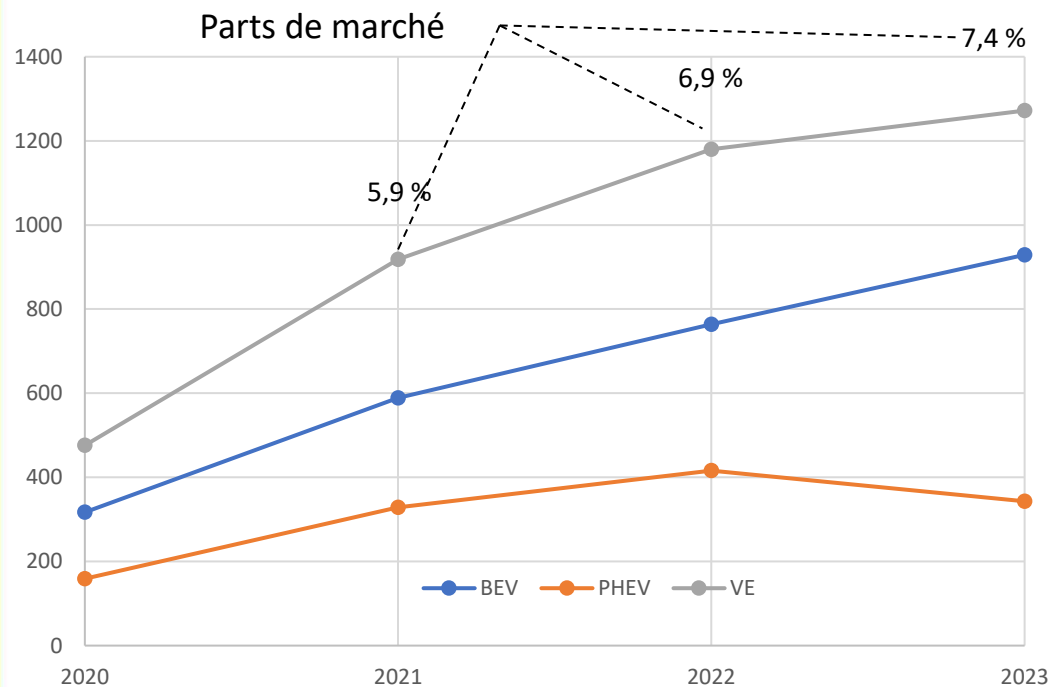
Emissions de GES liées à la production électrique

	2022	2028	2033
Electricité (GWh)	1 637	1 496	1 548
Emission de GES (kteCO ₂ /an)	1 037	134	57
Contenu GES du kWh électrique (geCO ₂ /kWh)	703	90	37

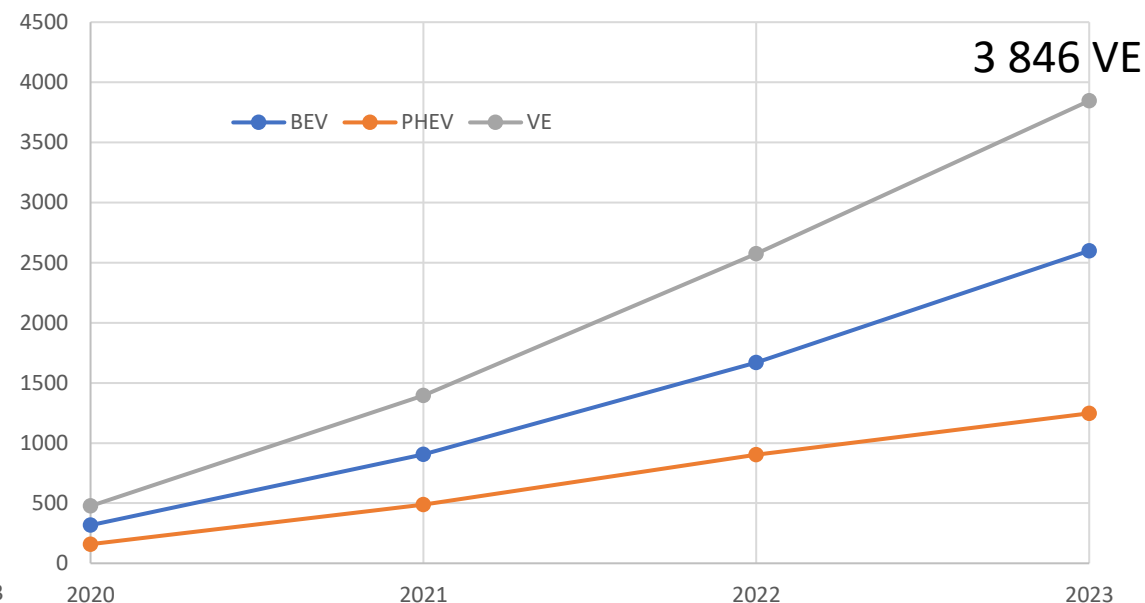
L'électrification de la mobilité légère

Une transition d'ores et déjà amorcée

Evolution des ventes de Véhicules électriques en Guadeloupe



Intégration des VE dans le parc automobile roulant



Source : [Oovango - Magazine et vente automobile](#)

L'électrification de la mobilité légère

Le Schéma de Développement du véhicule propre

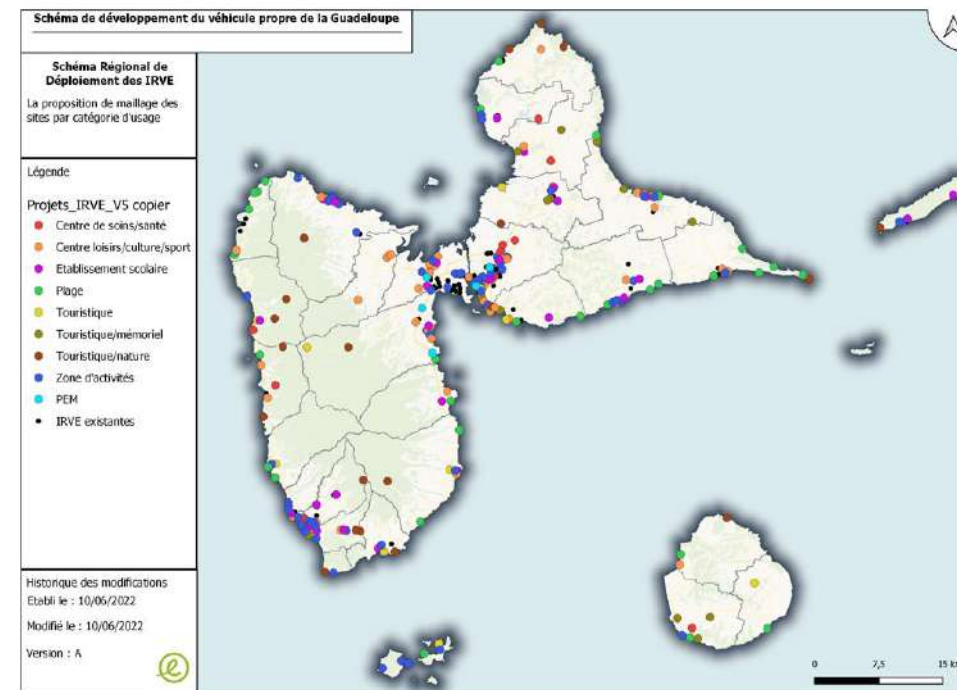
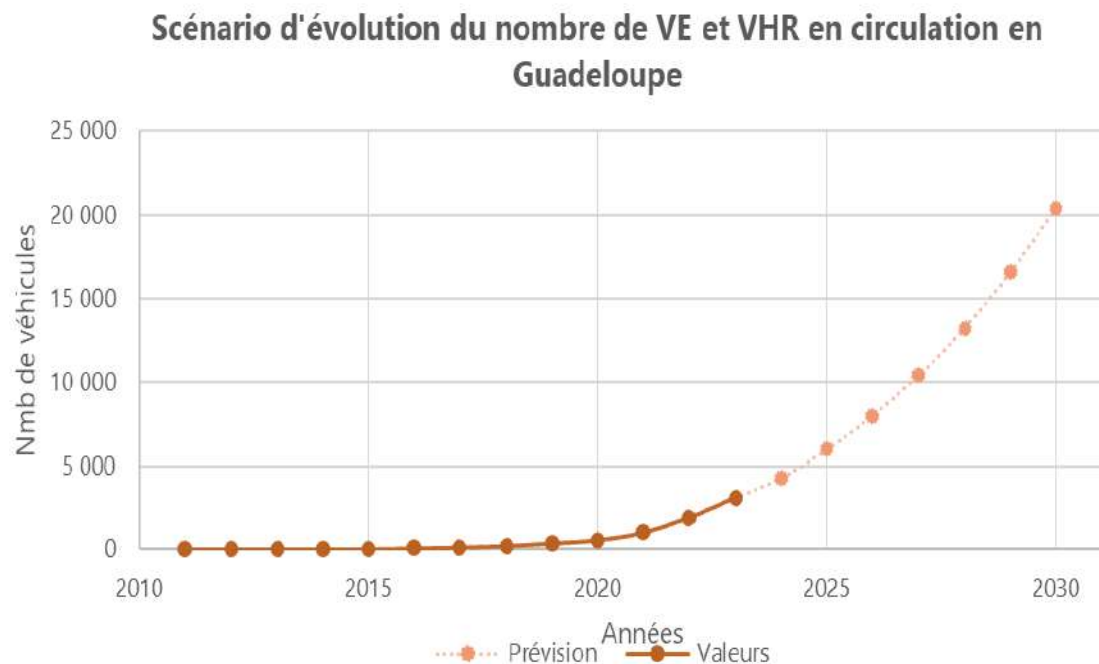


Schéma régional de développement du véhicule propre (2023)

Mobilité fossile Vs Mobilité électrique

Les émissions de GES liées au mode de propulsion



Véhicule Essence
Conso : 6l / 100 km
FE : 2,7 kgCO₂ / L



16,2 kgCO₂/ 100 km



Véhicule DIESEL
Conso : 6l / 100 km
FE : 3,1 kgCO₂ / L



18,6 kgCO₂/ 100 km



Véhicule électrique
Conso : 18 kWh / 100 km
FE : 0,771 kg/kWh



13,1 kgCO₂/ 100 km

1,53 kgCO₂/ 100 km en 2028

L'électrification au service de la décarbonation de la mobilité légère

Mais qui a ses limites pour la mobilité lourde

- Offre limitée, et problématique de SAV en Guadeloupe
- Autonomie limitée des solutions disponibles aujourd'hui (notamment pour les autocars) .
- Le caractère insulaire de la Guadeloupe vient contraindre le développement des super chargeurs ($P > 250 \text{ kW}$), notamment en raison de l'appel de charge qu'ils génèrent sur le réseau de distribution électrique.
- Des périodes d'immobilisation longue pour la recharge, induisant une augmentation du parc roulant par rapport à la solution diesel, afin de satisfaire les besoins de mobilité.

L'hydrogène, un vecteur la transition énergétique de la Guadeloupe

La voie vers une mobilité lourde et professionnelle décarbonée

A court et moyen terme

La manutention, le transport collectif, les lignes de bus urbaines et interurbaines, les taxiteurs, les flottes professionnelles (coursiers, transports de marchandises, ...)

A moyen et long terme

Le cabotage maritime, les dessertes inter-îles, la production d'e-saf pour l'aviation, transport lourd



Elaboration de la stratégie Hydrogène Guadeloupe

Les objectifs de l'étude



1. **Évaluer la pertinence et la viabilité des écosystèmes H₂** : cette première phase vise à déterminer la faisabilité et la pertinence du développement de ces écosystèmes à l'échelle locale.
2. **Formuler une stratégie intégrée de développement de l'Hydrogène Vert** : couvrant l'ensemble de la chaîne de valeur, depuis la production jusqu'à l'utilisation finale, en passant par la distribution et le stockage, cette stratégie inclura également les dérivés de l'H₂, tels que les Carburants Liquides Durables (SLFs), et tiendra compte de barrières potentielles comme la compétitivité de l'importation d'H₂ par rapport à la production locale, ainsi que la formation et l'éducation du personnel local.
3. **Mettre en œuvre la stratégie** : enfin, la stratégie définira le rôle que la Région Guadeloupe pourrait jouer dans le développement de cet écosystème, identifiera les instruments nécessaires, priorisera les projets, et pourra fournir une assistance dans la préparation des demandes de financement auprès de l'Union Européenne et dans l'approche d'investisseurs ou de prêteurs.



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Ludovic OSMAR

*Chargé de missions Transition énergétique
Direction Générale des Services Techniques
Région Guadeloupe
@ludovic.osmar@regionguadeloupe.fr*



TÉLÉCHARGEZ LES ÉDITIONS 2024
WWW.SYNERGILE.FR





Bilan général

De Janvier 2023 à Novembre 2024

KARU' COVOIT

Séminaire annuel de l'OREC
14 Novembre 2024





Janvier 2023 Lancement de l'expérimentation

Coût: 200 000€ subvention Fond Vert 100 000€ durée 8 mois.
Délibération du 31 janvier 2023.

Mars 2023 adoption de la dénomination

KARU'COVOIT

Délibération du 21 mars 2023.

Décembre 2023 reconduction des services de
covoiturage sur 3 ans

Coût: 600 000€ subvention Fond Vert en cours durée 3 ans.
Délibération du 1^{er} décembre 2023.

Genèse



Tarification actuelle

Le coût d'un trajet est de 2€ jusqu'à 20km.
Au-delà, chaque kilomètre revient à 0,10€

Ticket passager

0,5€ + 0,10 € /km
après 20 km

Gain conducteur

2 € + 0,10 € /km
après 20 km

Le SMT subventionne les passagers : 1,5€ par tranche de 20km pour 2 trajets par jour.
L'état a prolongé la validité de la prime aux conducteurs de 100€ pour les premiers 10 trajets.



Moyens Mis en œuvre



SMT LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS SUBVENTIONNNE
LE COVOITURAGE

KARU'COVOIT

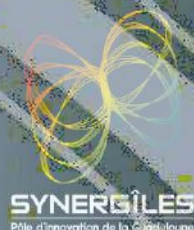


 - 0,50 € payés	 + 2 € reçus	 + 1,50 € reçus
PASSAGER Ne paie que 0,50 € par trajet de 20 km + 0.10 € du km au-delà.	CONDUCTEUR Obtient 2 € par passager + 100 € de prime.	SYNDICAT MIXTE Prend à sa charge 1,50 € par trajet-passager.

Moyens mis en œuvre
2023 une campagne importante
a été faite avec un clip vidéo en
diffusion TV et salles de cinéma
en Guadeloupe



Moyens mis
2023 une campagne
d'affichage et flyers a
également eu lieu



SMT LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS SUBVENTIONNÉ
LE COVOITURAGE

KARU'COVOIT

- 0,50 € payés	+ 2 € reçus	+ 1,50 € reçus
PASSAGER	CONDUCTEUR	SYNDICAT MIXTE
Ne paie que 0,50 € par trajet de 20 km + 0.10 € du km au-delà.	Obtient 2 € par passager + 100 € de prime.	Prend à sa charge 1,50 € par trajet-passager.

Téléchargez l'application KAROS

Application **Karos** Disponible sur **App Store** **Google play**

www.syndicatmixtedestransports.fr **SMT971**

SMT Le SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS

Le SMT est l'Autorité Organisatrice de la mobilité couvrant les territoires de Cap Excellence et de la CARL, soit les communes de Baie-Mahault, Les Abymes, Le Gosier, Pointe-à-Pitre, Sainte-Anne, Saint-François et l'île de La Désirade.

Après KARU'LIS, réseau de transport routier de passagers créé en 2012, le SMT a diversifié son offre en lançant les vélos en libre service KARU'VELO en 2022 et le covoiturage KARU'COVOIT en 2023.

KARU'LIS **KARU'VELO** **KARU'COVOIT**

Pour en savoir plus www.syndicatmixtedestransports.fr

Nouvelle APPLI KARU'LIS

Calcul d'itinéraire
Horaires en temps réel
Info trafic

GAGNER DU TEMPS, TÉLÉCHARGER L'APPLI KARU'LIS

RECHARGER MON PASS RIEN DE PLUS SIMPLE

WWW.KARULIS.COM

REVENDEURS AGRÉÉS
AGENCE KARU'LIS

Avec Karu'lis je peux recharger mon pass :

- en ligne
- chez un revendeur agréé
- dans une agence Karu'lis
- dans une borne

Je gagne du temps, je monte et je valide !



Les chiffres clés

Les Gains environnementaux

Le bilan utilisateurs

Les trajets réalisés

Résultats



Chiffres clés

24318 trajets

Depuis votre lancement

16496€

Subventionnés par
le SMT

28830kg

De CO2 évité

Période

Cumul

Jan 23 - Nov 24

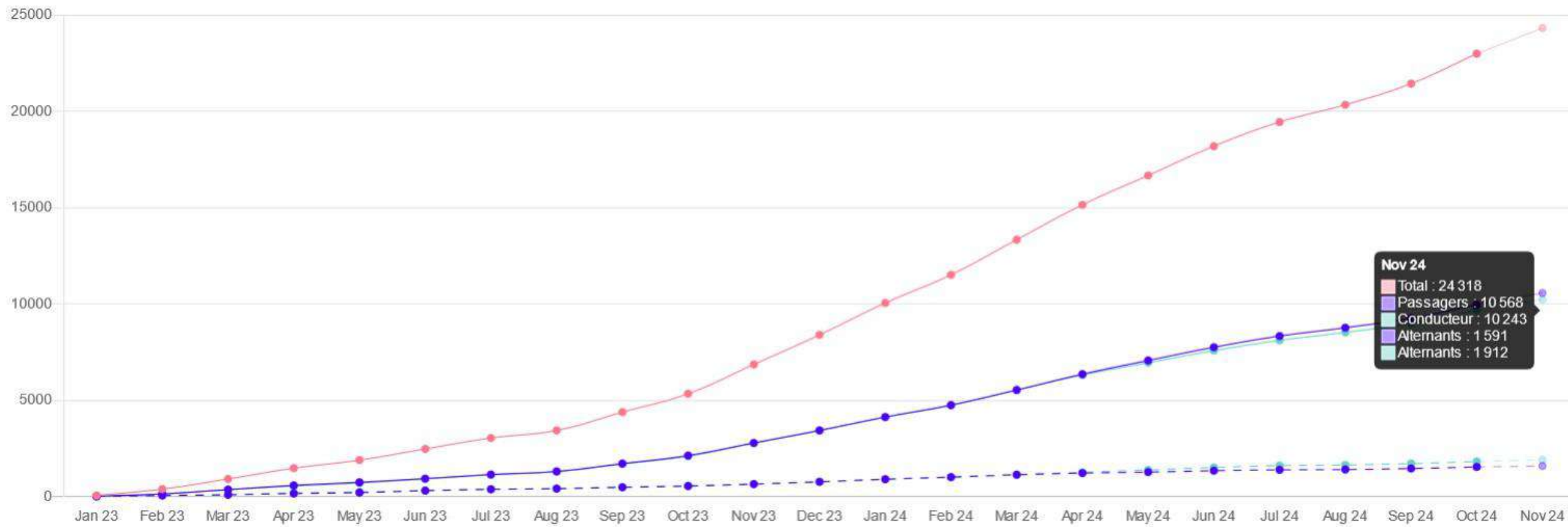
Mois

Trajets en cours de validation

Tous

Passagers

Conducteur

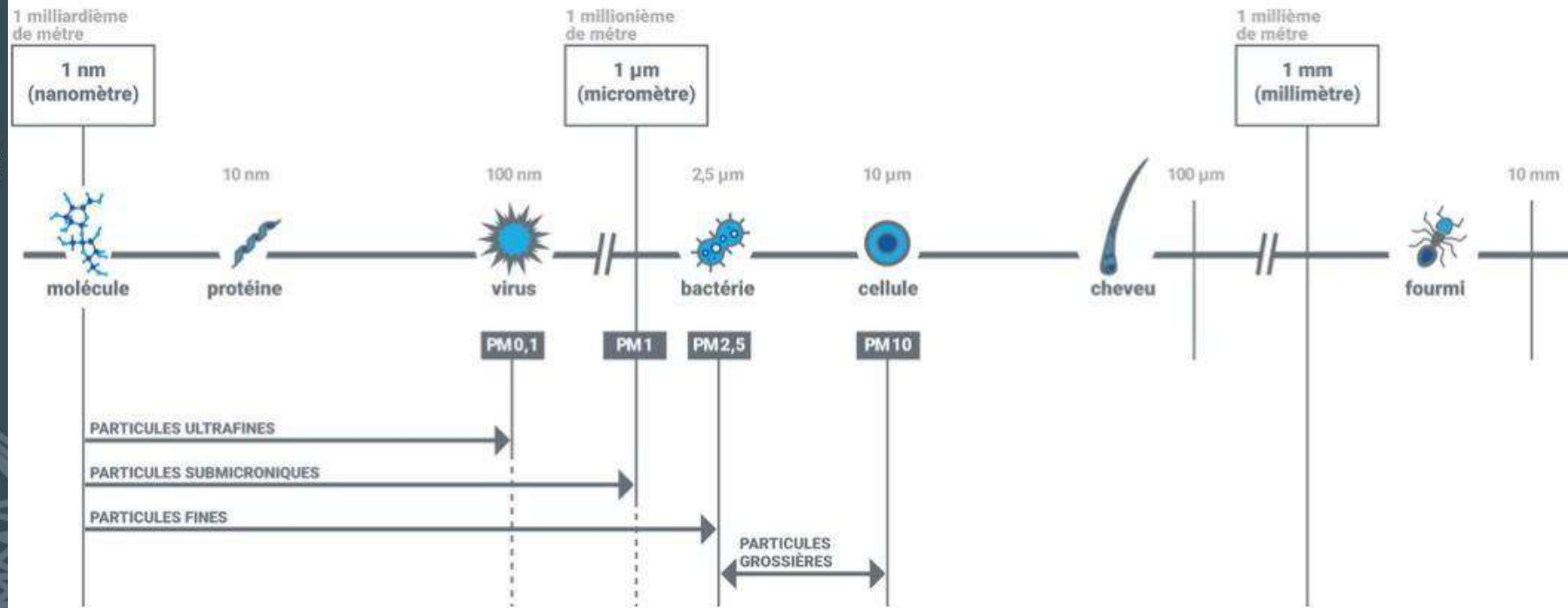


Gains environnemen taux

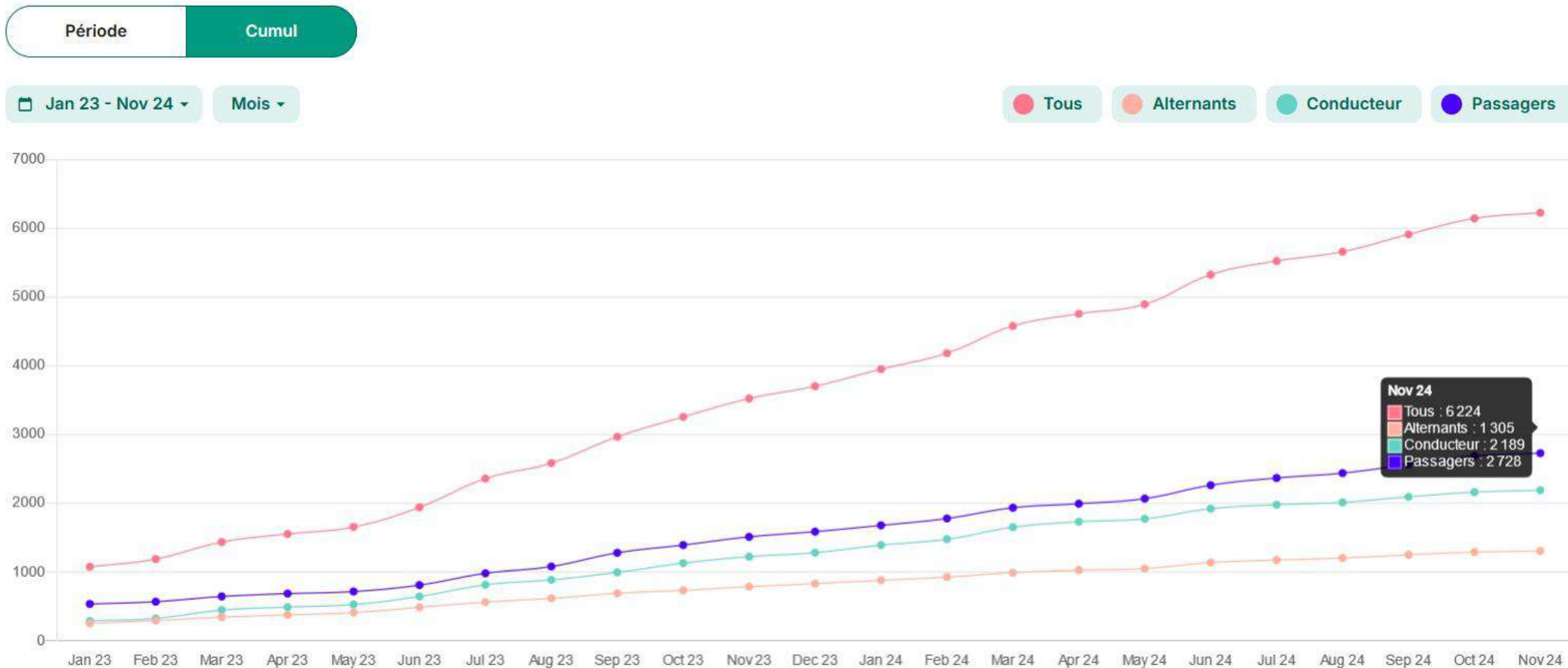
CO2 évité: 28830 kg

NO2 évité: 75 000 g

PM 2.5 évitées: 7000 g

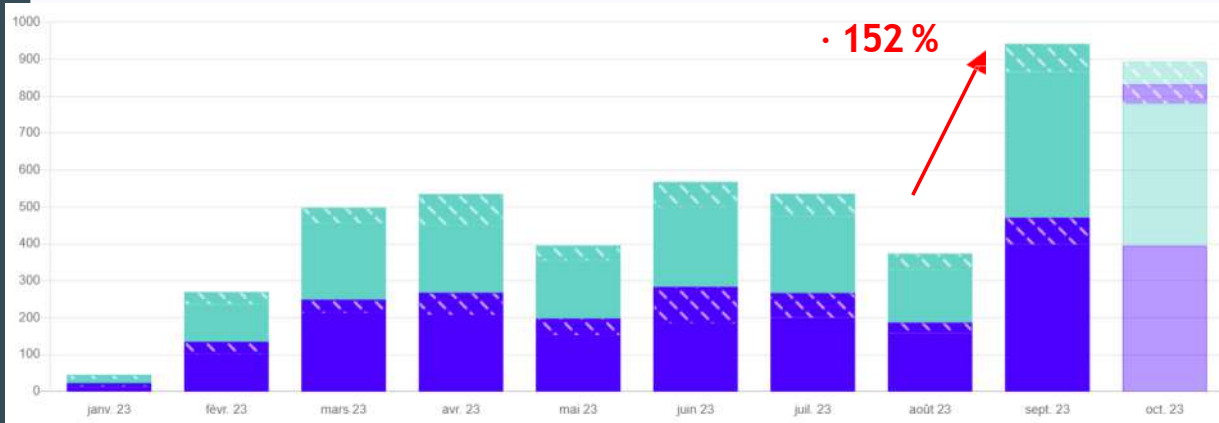


Bilan utilisateurs : 6224 inscrits



Trajets réalisés en 2023

Trajets réalisés par période

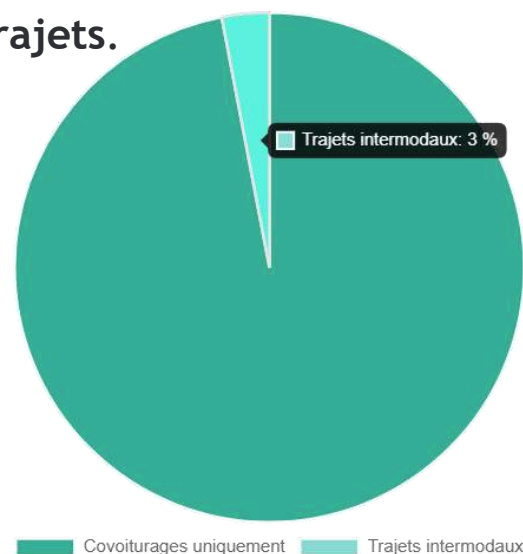


A l'image du nombre de covoitureur par période, on constate une croissance explosive du nombre de trajets réalisés entre août et septembre 2023: + **152%**

Au total depuis le début du projet, on comptabilise 13610 trajets réalisés et validés par l'anti-fraude.

Trajets intermodaux

Depuis le lancement du projet, 3% des trajets sont réalisés en intermodalité soit 151 trajets.



KARU 'COVOIT' vient compléter le réseau KARU'LIS existant et désenclave les zones moins desservies.



Construction du réseau

Typologie des trajets

Cofinancement des trajets réalisés

Rayonnement





Top 5 des Villes de depart et d'arriVée :

1. Baie-Mahault
2. Les Abymes
3. Le Gosier
4. Pointe-à-Pitre
5. Petit-Bourg

- ## Top 5 des Villes de depart et d'arriVée :
1. Baie-Mahault
 2. Les Abymes
 3. Le Gosier
 4. Pointe-à-Pitre
 5. Petit-Bourg

Typologie des trajets



Distance moyenne
Trajets proposés
19 km

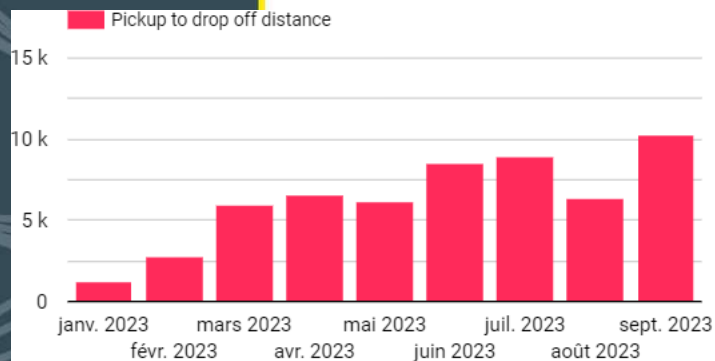


Distance moyenne
Covoiturages réalisés
20 km

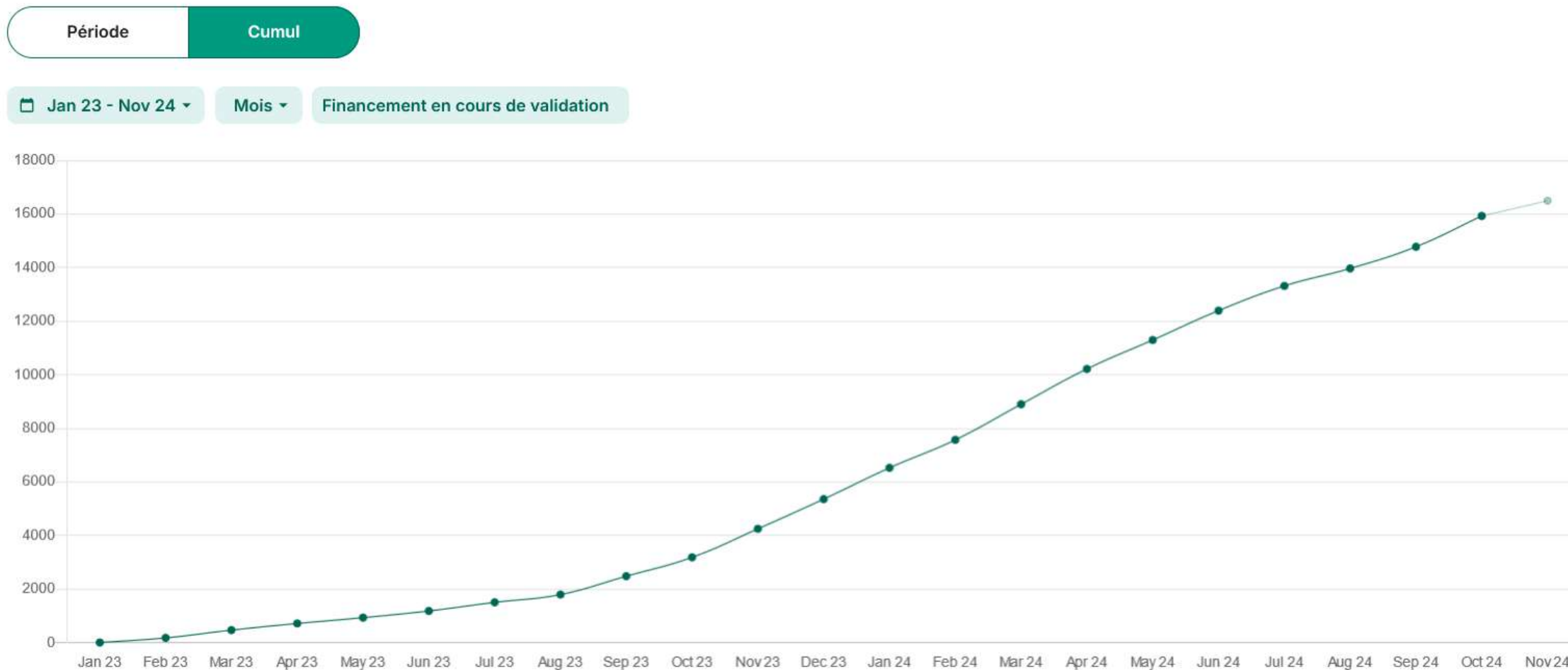


Corrélation entre la longueur des trajets proposés et le besoin.
L'offre satisfait la demande.

Le mois de septembre 2023 a été celui avec la plus longue distance covoiturée : **10 300 km.**



Cofinancement des trajets réalisés



Au total depuis le début du projet, les trajets ont été cofinancés à hauteur de **16496 €**.

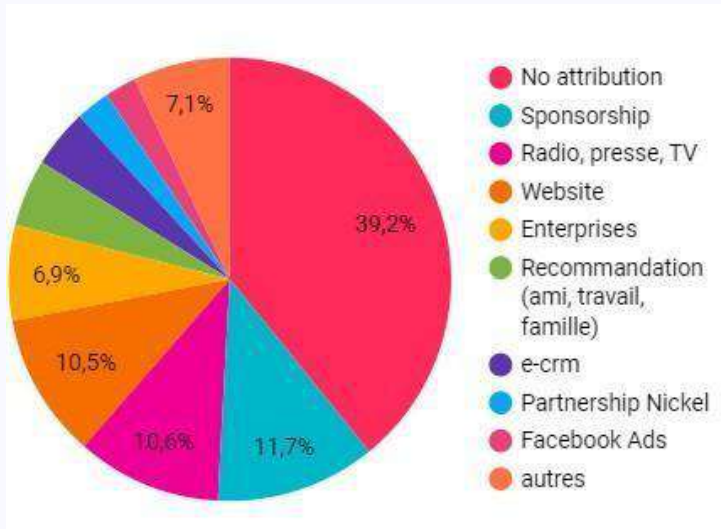


Les chiffres sur toute la Guadeloupe



Origine des utilisateurs

Canaux d'acquisition de nouveaux utilisateurs
(territoire SMT + reste de la Guadeloupe)

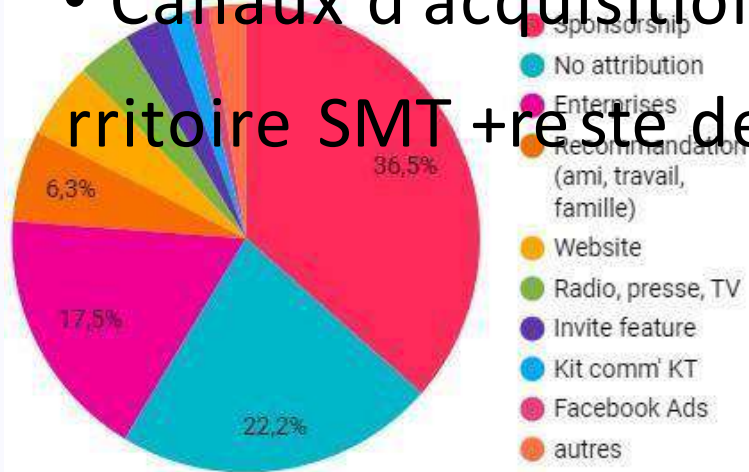


11% des nouveaux utilisateurs proviennent de la **radio, la presse ou la TV**, signe que la campagne grand public a porté ses fruits.

7% des utilisateurs proviennent **d'entreprises partenaires**: il faut nouer davantage de contrats entreprises !

Origine des covoitureurs

- Canaux d'acquisition de nouveaux coVoitureurs (territoire SMT + reste de la Guadeloupe)



- La source qui apporte le plus de covoitureurs (avec **36,5%**) est sa suite à la recommandation d'un ami/collègue souvent satisfait du
- Ensuite, avec **17,5%** de sont les **entreprises partenaires**: elles app d'utilisateurs qualifiés.

💡 💡 Si l'on entre dans le détail, ce qui a été **le plus efficace** est incontestablement la **publicité au cinéma**. Si une campagne grand public doit avoir lieu à nouveau ce serait un canal à privilégier. 💡 💡

Gains positifs sur le territoire du SMT



12 159 trajets
en autosolisme évités



230 726 km
en autosolisme évités



28,8 tonnes
de CO2 évitées



94 343 €
de pouvoir d'achat distribué





Un ciblage des étudiants

Un intéressement des entreprises

Une stratégie affinée des efforts
de communication

Les
prochaines
actions





Le SMT vous remercie de votre
attention

Nous sommes à votre écoute pour toute question

AU PROGRAMME



1- Allocutions d'ouverture

2- Chiffres clés énergie – bilan 2023

3- L'impact du transport et de la mobilité sur le climat

3.1- Contexte de la mobilité et du transport sur le territoire

3.2- Impact climatique du secteur des transports et de la mobilité

3.3- Retours d'expériences sur les actions d'adaptation et d'atténuation

4- Actions prévisionnelles de l'OREC ←



Actions prévisionnelles

Année 2025



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



ALBIOMA



3- ACTIONS PRÉVISIONNELLES 2025

Evénements:

- Lancement des activités du Grec Guadeloupe
- Chiffres clés énergie bilan 2024 et climat

Editions et étude:

- Mise en place de l'inventaire des émissions GES avec le CITEPA,
- Edition des notes climatiques,
- Bulletin de l'énergie – Semestre 1 – 2024,
- Edition de l'étude perceptions et représentations du changements climatiques auprès des populations dans leur cadre de vie en Guadeloupe.

Animation :

- Atelier du réseau des observatoires de la Guadeloupe
- Petit déjeuner du club Hydrogène de Guadeloupe le 28/11/24

CHIFFRES CLÉS DE L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT

QUESTIONNAIRE

De satisfaction



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



ALBIOMA



CHIFFRES CLÉS DE L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT

CONCLUSION

REMERCIEMENTS



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



ALBIOMA



CHIFFRES CLÉS DE L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT

IMPACT TRANSPORT/ MOBILITE

BILANS ÉNERGÉTIQUE

Vendredi 14 novembre

Séminaire

TÉLÉCHARGEZ LES ÉDITIONS 2024
WWW.SYNERGILE.FR

