

## « Liaisons maritimes urbaines et interurbaines » : solutions pour renforcer

### l'intermodalité en zone côtière ? Le cas de Pointe-à-Pitre et des villes de Guadeloupe.

Auteurs :

Philippe Mallaroni  
 Directeur des formations  
 CNAM 12100 MILLAU  
 Guy Maudon  
 Consultant

**RÉSUMÉ :** Proposer une analyse afin de permettre aux Etats caribéens voisins, qui auront dans quelques années un niveau de développement identique à celui de la Guadeloupe actuel, de penser à des politiques de transport urbain et interurbain plus spécifiques à l'environnement maritime.

#### La Guadeloupe : un territoire test.

Territoire archipélagique de 1705 km<sup>2</sup> situé dans l'Arc antillais, la Guadeloupe compte, d'après les estimations de population INSEE en 2002, 434716 habitants. A l'image des autres départements d'outre mer elle a bénéficié, et continue d'en bénéficier, de dispositions spécifiques pour favoriser l'activité et l'emploi (Loi d'orientation pour l'outre mer). Les mesures de « défiscalisation » des investissements, en vigueur depuis 1986 (Loi Pons) et l'apport des fonds structurels européens ont progressivement modifié les économies des DOM ; ainsi par exemple, entre 1993 et 1997, la croissance est un peu plus rapide en Guadeloupe qu'en France métropolitaine. Toutefois en 1997, le produit intérieur brut ne se situait qu'à 55% du niveau national et les inégalités de revenu demeurent encore très fortes. Seuls 24% des foyers fiscaux sont imposés sur le revenu et un habitant sur quinze perçoit le RMI. En terme d'échanges économiques, le 1er client de la Guadeloupe est la métropole (64% des exportations) suivie de la Martinique (21 %).

La Guadeloupe présente par rapport aux pays en voie de développement voisins des similitudes à la fois d'ordre géographique et d'ordre économique. Elles relativement petites avec des densités en nombre d'habitants par km<sup>2</sup> élevées, les populations sont concentrées sur le littoral, elles affichent des PIB par habitant et un environnement économique et social proche de ce qu'était la Guadeloupe il y a plusieurs années. Dès lors le développement actuel de ce territoire est riche d'intérêt pour les états environnants confrontés à des choix notamment en terme d'aménagement de l'espace et donc aussi de transport public. Nous pensons ainsi que l'expérience ac-

quise par ce département, les problèmes qu'il rencontre aujourd'hui dans les déplacements urbains et interurbains sont susceptibles de renseigner très utilement les îles indépendantes que sont la Dominique, Sainte Lucie, Saint-Kitts et Nevis, Saint-Vincent et les Grenadines, Grenade et Barbade.

Notre présente réflexion consiste à analyser une situation, pour indiquer ensuite quelques solutions possibles ; lesquelles s'inscrivent alors de façon plus générale, dans une démarche de coopération décentralisée, visant à améliorer l'éventail des choix offerts en matière de transport public pour les proches pays en voie de développement. Il convient alors simplement de réfléchir à des modèles à même d'être exportés dans les villes caribéennes.

Les lois et décrets<sup>1</sup> sur la décentralisation donnent aux collectivités une certaine liberté de coopérer

<sup>1</sup> Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions.

- Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat
- Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat
- Loi n° 85-97 du 25 janvier 1985 modifiant et complétant la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 et portant dispositions diverses relatives aux rapports entre l'Etat et les collectivités territoriales
- Loi n° 86-16 du 6 janvier 1986 relative à l'organisation des régions et portant modification de dispositions relatives au fonctionnement des conseils généraux
- Loi d'orientation du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République
- Loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire
- Loi du 25 juin 1999 relative à l'aménagement et développement durable du territoire
- Loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale
- Loi du 12 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouveau Urbains

avec les pays proches de son environnement géographique. Les collectivités et leurs groupements peuvent en effet, conclure des conventions avec des collectivités territoriales étrangères et leurs groupements, dans les limites de leurs compétences et dans le respect des engagements internationaux de la France (art. L.1112-1 du CGCT).

Les fonds de coopération régionale (FCR) institués par la Loi d'orientation sur l'outre-mer (LOOM, JO du 14/12/2000, art.43) et le décret n° 2001-314 (JO du 14 avril 2001), concourent aux actions de coopération économique, sociale et culturelle avec les pays de la région. Ils interviennent en cofinancement avec des contributions extérieures et permettent aux DFA de s'engager pleinement, en toute responsabilité, dans une dynamique d'intégration régionale.

Les FCR s'efforcent de privilégier des programmes d'échange et de coopération à court, moyen et long terme au service de l'identité caribéenne et du co-développement avec les pays de la Caraïbe.

La Loi décembre 2000 élargit les compétences à l'international des collectivités locales pour les régions d'Outre-mer. Le champ de compétence de la Guadeloupe comprend tous les pays de la Caraïbe et les pays voisins de la Guyane.

Actuellement les projets de Coopération Régionale traitent principalement des domaines :

- Eau : Traitement de l'eau et apport d'eau potable dans les sites isolés de la Caraïbe ; plusieurs entreprises sont en position pour investir dans la zone Caraïbe.
- Environnement : L'office National des forêts est intervenu en République Dominicaine pour un projet de reforestation.
- Energie : Deux vastes projets sont en discussion
  - 1- La construction d'un gazoduc reliant Trinidad à la Floride afin d'exporter du gaz vers l'arc antillais et les Etats Unis.
  - 2- La production d'Energie géothermique à la Dominique, Ste Lucie et St kitts et Nevis en partenariat avec la

Guadeloupe et la Martinique et sa distribution en réseau par interconnexions sous marines.

- Risques naturels : projet de mise en place de normes de construction pour prévenir les risques naturels dans la Caraïbe.
- Agriculture : Développement d'un logiciel pour l'agriculture.

Quelques chiffres indicateurs de la zone :

	Popula- tion en 2002 (en milliers)	Densité Hab/K m <sup>2</sup>	PIB/H ab En 1999 (eu- ros)
Domi- nique	70,2	93	3610
Grenade	89,2	259	3863
Guade- loupe	434,7	255	12576
Marti- nique	388,4	344	14136
Sainte- Lucie	160,1	260	4406
Saint- Kitts et Ne- vis	38,7	148	7487
Saint- Vincent et les Grenadines	116,4	299	2677

(Source : CIA- The World Factbook 2002, Insee, www.eclac.cl)

### La Guadeloupe : un parc automobile important et des infrastructures routières saturées.

Alors que les dépenses de transport représentent près de 13% du budget total des ménages en 1995, plus des trois quarts d'entre elles sont consacrées à l'automobile. Suivant l'évolution des pouvoirs d'achat, en l'espace de dix ans, le budget des ménages pour l'automobile a augmenté de 20% en Guadeloupe<sup>2</sup>. Si l'achat d'une automobile est un moyen d'affirmer son appartenance à un certain milieu social, il relève tout d'abord d'une nécessité surtout dans un contexte où comme on pourra le voir, les réseaux de transports en commun sont peu orga-

• Loi constitutionnelle n° 2003-276 du 28 mars 2003 relative à l'organisation décentralisée de la République, parue au J.O n° 75 du 29 mars 2003.

<sup>2</sup> Antiane éco N° 35-Septembre 1997.

nisés. Les politiques commerciales dynamiques des importateurs automobiles contribuent à l'équipement toujours croissant des ménages. Leurs taux d'équipement ne cessent de progresser quelles que soient les tranches d'âge.

### Toujours plus d'immatriculations en Guadeloupe :

	Nombre de voitures particulières neuves immatriculées
1992	8896
1993	9182
1994	10597
1995	11107
1996	14370

(Source ; Ministère des Transports.)  
(En 1998 : 15000 véhicules vendus et en 1999 : 17 000)

Avec actuellement environ 130000 véhicules la taille du parc automobile et la densité du trafic sont encore loin d'avoir atteint leurs maxima ce qui aura pour conséquence d'accroître la saturation progressive du réseau, tout particulièrement aux entrées des deux agglomérations principales : Pointe-à-Pitre et Basse-Terre<sup>3</sup>.

La route assure la quasi-totalité des déplacements de personnes et de marchandises. Il convient de noter que le réseau routier Guadeloupéen est relativement jeune et n'a commencé à se développer qu'à partir des années soixante<sup>4</sup>.

Compte tenu des caractéristiques topographiques de l'île, il n'existe pas ou peu d'itinéraire de délestage. Le trafic se concentre bien souvent sur un seul axe. Le cas de la RN1 entre Pointe-à-Pitre et Basse-Terre est à cet égard significatif. Ainsi les soixante deux kilomètres de route, séparant les deux communes, assurent les fonctions de transit et de desserte locale. De plus, sachant que 21,7% des actifs de l'agglomération de Pointe-à-Pitre-Les Abymes n'y résident pas, que pour Basse-Terre ce chiffre s'élève à 23,1%<sup>5</sup>, que ces deux pôles concentrent plus de 50% de la population du département et plus de 60% des emplois, le pôle pointois étant économique alors que celui de Basse-terre regroupe les fonctions administratives, on mesure combien cet

itinéraire entre les deux cités est important. Malgré les investissements substantiels réalisés ces dernières années avec la construction de la rocade Nord de Pointe-à-Pitre, les dépenses considérables alimentées par le Fond d'Investissement Routier, l'Union Européenne, l'Etat et les collectivités locales, le trafic routier aux abords de l'agglomération pointoise, où il dépasse parfois 60 000 véhicules/jour, sature certains tronçons du réseau.

### Un transport en commun qui rencontre des difficultés.

L'utilisation toujours plus intense de l'automobile est encouragée par la défaillance du transport commun et l'absence d'autres solutions. Toutefois près d'un ménage sur deux en Guadeloupe utilise quand même le transport en commun qui reste essentiel pour les ménages ne disposant pas de voiture, les couples n'ayant pas un second véhicule et les jeunes c'est-à-dire les collégiens, lycéens et étudiants. La part des déplacements sur l'agglomération pointoise assurée par le transport en commun des bus est de 20%. Elle est d'ailleurs supérieure à celle observée dans des agglomérations métropolitaines de taille similaire. Mais la désaffection pour les transports publics est continuelle. Certains responsables estiment que la fréquentation a chuté de plus de 40% ces dernières années avec un net report pour l'automobile en dépit d'une saturation progressive mais radicale de tout le réseau routier de l'île<sup>6</sup>. Les raisons de la désaffection sont multiples, on peut citer entre autres le grand nombre de sociétés existantes (environ 600) qui s'accompagne d'une anarchie dans la desserte des lignes, les horaires qui ne sont pas respectés, les itinéraires qui fluctuent en fonction de la volonté du transporteur /conducteur.

### Renforcer l'intermodalité

Pour éviter une concentration excessive autour de quelques pôles d'activité, pour limiter les nuisances de l'automobile facteur de congestion routière et de dégradation croissante d'un environnement fragile sur des petites superficies<sup>7</sup>, il importe de réfléchir à des solutions faiblement consommatrices d'espace, écologiquement satisfaisantes, financièrement raisonnables mais répondant aux désirs de mobilité des personnes pour accéder à plus de

<sup>3</sup> IEDOM : « Rapport annuel 2001 – Guadeloupe »

<sup>4</sup> Aujourd'hui, pour l'ensemble de l'archipel, le réseau routier se décompose entre environ 340 km de routes nationales, 600 km de routes départementales et 1560 km de voies communales, soit un total de 2500km.

Eric LEGRIGEOIS dans PCM le Pont N° 3 de Mars 2001.

<sup>5</sup> INSSE (RP99), Air France.

<sup>6</sup> Du 04 au 18/07/97 Bus&CAR : N° 552

<sup>7</sup> L'automobile génère des déchets résiduels toxiques tels que les huiles usagées, les batteries, les pneus ainsi que des carcasses qui polluent le paysage. Mais l'automobile c'est aussi un CA HT de plus de 600 millions d'euros et 600 entreprises.

loisirs, à une meilleure formation et à un travail satisfaisant<sup>8</sup>. Le développement des liaisons maritimes apparaît comme une solution alternative au « tout routier » et renforce plus que jamais la nécessaire intermodalité pour éviter l'engorgement des axes et la perte d'efficacité dans le développement économique. Plusieurs collectivités envisagent d'utiliser la voie maritime pour mettre en place des liaisons directes et rapides entre certaines communes de la Guadeloupe « continentale ».

### Le poids de la mer

Intrinsèquement lié à l'eau, les Iles-Etat de la Caraïbe n'exploitent guère cette ressource pour développer durablement leur territoire.

Or, la mer est partout présente. Sur les 34 communes que compte la Guadeloupe, 33 ont une façade maritime. Et certaines sont une île à elles seules : la Désirade, Terre-de-Haut et Terre-de-bas, Saint-Martin, Saint-Barthélemy. La mer sépare mais relie aussi puisque déjà un million de passagers sont transportés chaque année. Pointe-à-Pitre est le deuxième port de passagers national après Calais<sup>9</sup> et la concurrence entre les armateurs est très forte. Par contre si les liaisons maritimes sont devenues le moyen principal pour transporter les personnes à Marie Galantes, aux Saintes, à la Désirade et vers les Iles du Nord ainsi que désormais vers la Martinique et les Etats environnants, elles restent encore peu développées entre la Grande Terre et la Basse Terre sur la Guadeloupe continentale<sup>10</sup>. L'obstacle essentiel à la mise en place de telles liaisons semble être un niveau de service insuffisant en terme de rapidité, d'accessibilité, de fréquences, de nombre de dessertes et de sécurité.

### Evolution du trafic maritime passagers en Guadeloupe

	2001	2000	Var. 2001/2000
Nombre passagers de croisières	361 715	392 318	- 7,8%
Nombre	705	711	- 0,9%

<sup>8</sup> Jean Poulit, *Le territoire des hommes*, Bourin éditeur, Paris 2005.

<sup>9</sup> Le Marin N° 2770, 11 Août 2000

<sup>10</sup> Rapport sur les transports interurbains en Martinique et en Guadeloupe. Conseil Général des Ponts et Chaussées, Mission d'inspection générale territoriale n° 12, Paris La Défense, 11 Octobre 2001.

passagers Intra archipel	500	747	
Nombre passagers inter îles	206 450	194 192	(
Nombre passagers sous cargos	772	1198	- 35,6%
TOTAL	1 274 437	1 299 455	- 1,9%

(Source : Port Autonome de Guadeloupe)

Toutefois comme l'indique Eric GEOIS<sup>11</sup> : « Le développement du transport par barges des matériaux pondéreux, voire d'une partie du trafic conteneurisé, pourrait apporter, un gain sensible, (...) en termes de dégradation du réseau routier qui aurait moins à souffrir du problème récurrent des surcharges » par ailleurs, comme il continue de l'indiquer dans son article la demande pour trafic passager serait conséquente pour « des liaisons maritimes desservant des communes de part et d'autre des Grand et petit Cul-de-Sac marins, particulièrement entre Pointe-à-Pitre et la Zone d'activité économique la plus importante de la Guadeloupe à Jarry. Les conditions nautiques sont bonnes, les gains de temps potentiels sont significatifs, sous réserve que les connexions avec le transport collectif terrestre soient performantes. » Cette dernière remarque qui implique la création de plates-formes multimodales dotées de services à l'utilisateur sous tend que la crédibilisation de l'alternative maritime « n'a d'avenir que s'il relève d'une véritable politique d'aménagement du territoire ce qui signifie une implication volontariste des pouvoirs publics »<sup>12</sup>

### Prolonger le territoire sur la mer<sup>13</sup>

Dès le XVIII siècle, les activités maritimes avaient entamé dans l'île celles de la plantation et déplacé le centre de gravité du développement économique vers le port. Cependant, le découplage ville port est allé de façon croissante tant et si bien que la situation actuelle est marquée par le paradoxe suivant, à savoir : d'une part une présence marquée du maritime, d'autre part un poids économique certain du Port Autonome, enfin une présence du port dans la ville qui décline à l'image d'ailleurs de bon

<sup>11</sup> Cf. Note 3.

<sup>12</sup> Rapport d'Henri de Richemont, « Un pavillon attractif, un cabotage crédible, deux atouts pour la France », Octobre 2002-Mars 2003.

<sup>13</sup> Cf. . Note 11

nombre d'autres villes portuaires<sup>14</sup>. Il semble que petit à petit Pointe-à-Pitre ait tourné le dos à la mer pour assurer son développement. Ainsi, l'agglomération pointoise progresse sur ses marges et se dévitalise au centre : au cours de la dernière période intercensitaire, la population de Baie-Mahault a progressé de 55%, celle de Gosier de 22%, tandis que Pointe-à-Pitre perdait 6000 habitants et 10% d'emplois.

Espérer développer le transport maritime de voyageurs passe par une volonté d'aller vers une « urbanisation maritime » et non uniquement terrestre. Le Grand Projet de Ville conclu en 2002 visant à renouer avec la mer en reconquérrant son littoral s'inscrit bien dans une dynamique qui consiste à ouvrir la ville sur l'eau.

La réussite dans l'ouverture de lignes maritimes urbaines et/ou interurbaines nécessite une « remaritimisation » des politiques d'aménagement du territoire. Il s'agit la plupart du temps d'un véritable mouvement de reconquête. Si la voiture a besoin de routes, le bateau, pour son intérêt et sa pérennité, nécessite l'existence d'espaces résidentiels, économiques et de vie orientés vers le maritime. Il paraît bien évident que de ne pas concevoir la mer comme un obstacle, mais comme un élément inclus dans une chaîne d'intermodalité des transports, exige différents aménagements, aussi bien dans la lignée de modèle du type « waterfront » promu aux Etats-Unis dès les années soixante<sup>15</sup>, que dans ceux destinés à satisfaire au mieux les usagers en favorisant la connexité entre modes de transports. Le rôle des ports autonomes et des villes est à ce sujet déterminant car complémentaire. Les ports de Pointe-à-Pitre et de Basse-Terre travaillent à ce propos dans le cadre d'une chartre portuaire à des projets d'aménagement de Ville avec les municipalités<sup>16</sup>.

### Le cabotage maritime : une réalité promue par l'Europe

Le cabotage national est défini en droit communautaire comme l'ensemble des services de transport maritime à l'intérieur d'un Etat membre fournis contre rémunération. Il est aujourd'hui, ouvert aux autres transporteurs de l'Union européenne. Il comprend notamment le cabotage continental (transport par mer de passagers ou de marchandises entre ports situés sur la partie continentale du territoire d'un Etat membre) et le cabotage avec les îles (transport par mer de passagers ou de marchandises entre des

ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs îles d'un Etat membre ou entre ports insulaires d'un même Etat membre)<sup>17</sup>.

Encouragé par l'Europe, le transport maritime à courte distance qui fait l'objet de plusieurs directives et résolutions<sup>18</sup>, n'est plus considéré comme « une perspective fantaisiste »<sup>19</sup>. Plusieurs rapports<sup>20</sup> présentent ce mode de transport comme une réelle alternative aux transports traditionnels. En Europe, les projets « d'autoroutes de la mer » se multiplient, portés par l'augmentation du trafic de marchandises, la saturation du réseau routier et les préoccupations environnementales<sup>21</sup>. Le programme Marco Polo, qui fait suite au PACT créé en 1992, est ouvert à toutes les propositions pertinentes pour aider à transférer du fret de la route vers d'autres modes plus respectueux de l'environnement<sup>22</sup>. Notons d'ailleurs que des marchandises en moins sur la route, c'est bien sûr plus d'espace offert aux transports passagers, individuels ou collectifs routiers. La Guadeloupe présente un terrain favorable à de telles tentatives même si leurs réussites dépendent de conditions qui en l'état ne sont pas encore réunies.

En effet, l'acceptabilité de ce nouveau moyen notamment par des usagers passagers implique qu'il soit fréquent, régulier, rapide, confortable et sécurisant. Ce qui suppose des bateaux à grande vitesse, en quantité suffisante, pour satisfaire les exigences d'une demande habituée à la voiture et sa commodité.

Si le TGV a permis le renouveau du transport ferroviaire, ce sont aussi des navires aux conceptions identiques au train à grande vitesse qui inviteront les utilisateurs de la route à modifier leur comportement et à les utiliser.

### Les liaisons maritimes actuelles relèvent principalement d'une logique privée.

La nécessité d'avoir des trafics à haute fréquence coûte cher. Les professionnels sans aide majeure doivent faire face à l'augmentation des prix du ga-

<sup>17</sup> Cf. N° 11.

<sup>18</sup> - Directive 92-106

- Résolution du conseil du 11 Mars 1999

- Résolution du Conseil 2000/C/56/02

<sup>19</sup> François Liberti dans *L'Officiel des Transporteurs*, n° 2198, 11 Janvier 2003.

<sup>20</sup> Rapports de François Liberti (2002) et de Henri de Riche-  
mont (2003)

<sup>21</sup> « la mise en place des autoroutes de la mer est rendue presque obligatoire par la croissance prévue du transport de marchandises » explique à l'AFP Jean Trestour, chargé du secteur à la commission européenne et participant au colloque : « Autoroutes de la mer, utopie ou solution d'avenir » tenu à Cherbourg en 2005.

<sup>22</sup> Commission européenne, Livre Blanc : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ».

<sup>14</sup> Michèle Collin, « Mutations des villes et friches portuaires », *CNRS THEMA*, n°1/2° trimestre 2003

<sup>15</sup> Thierry Baudouin, Michèle Collin & Claude Prelorenzo (eds), *Urbanité des cités portuaires*, L'Harmattan, Paris, 1997.

<sup>16</sup> Patrick Lambert, directeur général du Port Autonome de Guadeloupe, *Le Marin*, n° 2770, 11 Août 2000.

soil, la lourdeur des charges du personnel liées au calcul mal adapté des cotisations ENIM<sup>23</sup> et à l'achat des navires.

Des solutions existent :

- Créer une société d'économie mixte chargée de construire des navires<sup>24</sup> et à laquelle seraient associés aux côtés de l'Etat et des collectivités locales les opérateurs maritimes et terrestres dans une logique d'intermodalité. Sachant qu'un bateau de 45 mètres pour plus de 300 passagers coûte environ 6 millions d'euros et que le fond d'investissement routier représentait par exemple à lui seul en 2001 un montant 110,7 millions d'euros, soit l'équivalent de 18 embarcations, on mesure combien l'infrastructure routière est « subventionnée » et que le transport traditionnel terrestre bénéficie d'une aide indirecte substantielle.
- Appliquer aux transporteurs maritimes les avantages créés par la LOOM du 13/12/2000 sur les exonérations de charges patronales<sup>25</sup>.
- Adapter plusieurs places portuaires de communes de la Guadeloupe continentale à ce genre de trafic. On peut citer par exemple : Basse-Terre, Pointe-à-Pitre, Deshaie, Sainte-Rose, Port-Louis, Capesterre, Le Gosier, Saint-François.

Les îles voisines indépendantes de la Guadeloupe n'ont certes pas encore son niveau de développement et semblent surtout préoccupées à faire face aux défis de l'éducation et de la culture. Toutefois, à terme, elles seront également confrontées à des choix dans leur mode de transport urbain et interurbain susceptibles d'offrir aux usagers la meilleure mobilité, facteur de création de richesse, dans le respect de l'environnement et utilisant au mieux l'espace disponible, entre autre la mer.

C'est la localisation des agents économiques dans un territoire, les uns par rapport aux autres, qui met les hommes et les biens en mouvements<sup>26</sup>, c'est aussi leur localisation qui peut les faire opter pour tel ou tel mode de transport. Les réticences éventuelles au

maritime sont souvent d'ordre culturel et s'expliquent aussi par des années d'habitude et de tradition routière. Aussi, comme le suggère d'une part Jean Trestour, il faut « faire du prosélytisme de l'intermodal »<sup>27</sup> et d'autre part François Liberti, « Un gros effort d'information »<sup>28</sup>

Cependant, le caractère archipelagique de la Guadeloupe qui rend familier à l'usager la notion de multimodalité entre mode de transport terrestre, aérien et maritime<sup>29</sup>, nous permet d'être très optimiste quant à l'avenir. Il est simplement souhaitable de donner aux villes une façade maritime aménagée, où l'homme vit la mer et la considère comme un élément majeur de développement. Le premier défi semble être avant tout d'inventer des villes plus vivables, mieux équilibrées et davantage tournées vers leur principal élément naturel : la mer.

Dans la mesure où l'on sait qu'il n'est pas possible de poursuivre indéfiniment le développement des infrastructures routières ou autoroutières, « il faudra bien s'interroger sur les moyens d'utiliser au mieux l'ensemble du système de transport »<sup>30</sup>.

[Retour Session](#)

<sup>23</sup> Cf. N° 9

<sup>24</sup> Cf. N° 11

<sup>25</sup> Cf. N° 9

<sup>26</sup> JJ. Barroux, F. Beaucire, L. Chapelon, P. Zembri, *Géographie des Transports*, Armand Colin, Paris, 2005 Page 12.

<sup>27</sup> Cherbourg, 21 Octobre 2005 (AFP)

<sup>28</sup> Cf. N° 19

<sup>29</sup> Cf. N° 3

<sup>30</sup> François Plessard, *Transport et Territoire*, la Documentation Française, Paris, 2003, p. 90.