



Département de la Guadeloupe  
**Syndicat Mixte des Transports  
 Du Petit Cul de Sac Marin**

**SEANCE DU 28 MARS 2025**  
 Délibération du Comité Syndical  
 1<sup>ère</sup> séance ordinaire de l'année  
 N°04-03-2025

**RAPPORT SUR LA SITUATION DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU PETIT  
 CUL DE SAC MARIN EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT DURABLE**

Le vendredi 28 mars 2025 à 10h00, le Comité Syndical dûment convoqué le vendredi 21 mars 2025, s'est réuni au nombre prescrit par la loi en session ordinaire, à la salle des délibérations du SyMEG impasse Guy cornely, 97122 Baie-Mahault, sous la présidence de Monsieur Georges DAUBIN,

	PRÉNOM	NOM	FONCTION	PRÉSENT(E)	ABSENT(E)	OBSERVATIONS
1	Georges	DAUBIN	Président	X		
2	Alix	NABAJOTH	1er Vice-Président	X		
3	Elodie	CLARAC	2e Vice-Présidente	X		
4	Jules	FRAIR	3e Vice-Président		X	
5	Nadia	CELINI	4e Vice-Présidente		X	
6	Harry	DURIMEL	5e Vice-Président	X		Excusé et remplacé par Georges BREDDENT
7	Dominique	BIRAS	Délégué titulaire		X	
8	Denis	BERNADOTTE	Délégué titulaire	X		
9	Fulbert	HENRY	Délégué titulaire		X	
10	Nadiah	SURVILLE-PERAFIDE	Déléguée titulaire		X	
12	Danila	BAZILE-CHALUS	Déléguée titulaire	X		
12	Jean-Luc	CELIGNY	Délégué titulaire	X		
13	Hugues	CHATEAUBON	Délégué titulaire	X		
14	Jacques	KANCEL	Déléguée titulaire	X		
15	Liliane	MONTOUT	Déléguée titulaire		X	
16	Ary	CHALUS	Délégué titulaire	X		Excusé et remplacé par Mme. Corinne PETRO
17	Philippe	DEZAC	Délégué titulaire	X		

**Nombre de délégués en exercice : 17**

**Délégués présents : 11**

**Votants : 11**

**Assistaient également à la séance :** Patrick RILCY (DGS) ,Tatiana DIDON (Secrétariat de Direction) ; Anne BURGERS (Chargée de missions TCSP) ; CYRILLE Karim (Préfigurateur Karu'Vélo) ; Jerrold DAUBIN (Service Informatique) ; Endrick ERAVILLE (Responsable RH) ; Patrick JEAN-CHARLES (Chargé de missions auprès de la Direction) ; Steffy KORUTOS (Chargée de missions auprès de la Direction) ; Robert LANDRE (Chargé de missions auprès de la Direction) ; Jean-Claude VATI (Responsable Informatique) ; Maryline BESSONNE (AMO Juridique) ; Yann JEZEQUEL (Bureau d'études FCL)

**Secrétaire de séance :** Denis BERNADOTTE a été désigné pour remplir les fonctions de secrétaire de séance à l'unanimité (article L2121-15 du CGCT)

# Rapport annuel sur la situation en matière de développement durable 2024

Communication au Comité Syndical dans le cadre du débat d'orientations budgétaires 2025

## Sommaire

<b>ELEMENTS DE CONTEXTE ET CONTENU DU RAPPORT</b> .....	<b>3</b>
<b>1 LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE</b> .....	<b>5</b>
1.1 Développer l'offre de transports collectifs .....	5
1.2 Encourager la pratique des modes actifs.....	6
<b>2 PRESERVER LA BIODIVERSITE, LES MILIEUX ET LES RESSOURCES</b> .....	<b>8</b>
2.1 Verdir la flotte de bus pour réduire les émissions de polluants atmosphériques .....	8
2.2 Préserver l'environnement dans le cadre des projets de transports collectifs.....	10
<b>3 ASSURER LA COHESION SOCIALE ET LA SOLIDARITE ENTRE LES TERRITOIRES ET LES GENERATIONS</b> .....	<b>12</b>
3.1 Rendre le réseau de transports collectifs accessible à tous.....	12
3.2 Développer le covoiturage et l'autopartage.....	13
3.3 Proposer des solutions de mobilité adaptés aux territoires.....	13
<b>4 L'EPANOUISSEMENT DE TOUS LES ETRES HUMAINS</b> .....	<b>15</b>
4.1 Améliorer les conditions de transport grâce au renouvellement du matériel roulant.....	15
<b>5 LA TRANSTION VERS UNE ECONOMIE CIRCULAIRE</b> .....	<b>15</b>
5.1 Le projet de RETROFIT électrique.....	15
5.2 Une réflexion sur la création d'une filière de recyclage des vélos électriques .....	16
<b>6 CALCUL DU BILAN CARBONE DU SMT</b> .....	<b>16</b>
6.1 Les émissions CO2 du réseau KARU'LIS .....	16
6.2 Les émissions CO2 du réseau SCOLAIRE .....	17
6.3 Les émissions CO2 des véhicules de service du SMT .....	17
6.4 Les émissions CO2 des bureaux administratifs du SMT .....	17
6.5 Les émissions CO2 des trajets domicile travail du personnel du SMT .....	17
6.6 Bilan carbone du SMT .....	18

## **ELEMENTS DE CONTEXTE ET CONTENU DU RAPPORT**

Le SMT est tenu d'établir annuellement et de présenter, avant les débats sur le projet de budget, un rapport sur la situation en matière de développement durable. Ce rapport porte sur le fonctionnement de la structure, les politiques qu'elle mène sur son territoire, et les opérations et programmes de nature à améliorer la situation en matière de développement durable, conformément aux dispositions des articles L5217- 10-2 et D5217-8 du code général des collectivités territoriales. Il explicite les politiques, orientations et programmes du SMT contribuant à chacun des cinq engagements en matière de développement durable définis au code de l'environnement.

Ainsi le sommaire comprendra les cinq engagements du CGCT et en conclusion une tentative de calcul du bilan carbone du SMT.

1. La lutte contre le changement climatique ;
2. La préservation de la biodiversité, des milieux, des ressources ainsi que la sauvegarde des services qu'ils fournissent et des usages qui s'y rattachent ;
3. La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations ;
4. L'épanouissement de tous les êtres humains ;
5. La transition vers une économie circulaire.
6. Calcul par extrapolation du bilan carbone du SMT.

Le présent rapport porte principalement sur les actions menées au cours de l'année 2024 ainsi que certaines mesures mises en œuvre en début d'année 2025.

Les données disponibles étant principalement exprimées en kilométrage réalisé par mode de transport, un bilan carbone sera réalisé en fin de rapport par extrapolation sur la base de calcul officielle de l'ADEME.

Le bilan carbone des bureaux est calculé en fonction de la surface occupée en m<sup>2</sup>.

# Voiture thermique

Détail de l'impact carbone



Source : [Base Empreinte ADEME](#)

# Bus thermique

Détail de l'impact carbone



Source : [Base Empreinte ADEME](#)

# 1 LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, le SMT peut agir sur différents leviers pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements :

- En tant que pilote des réseaux KARU'VELO et KARU'COVOIT
- En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, sur le réseau KARU'LIS et sur le système de ramassage scolaire, en agissant sur l'offre de transports collectifs et l'intermodalité, ainsi que sur le renouvellement des flottes de véhicules de transports collectifs.
- En tant que locataire de locaux administratifs
- En tant qu'utilisateur de véhicules de service.
- En tant qu'employeur

## 1.1 Développer l'offre de transports collectifs

---

### Une volonté de poursuivre le renouvellement de la flotte

Le SMT a engagé dès 2012 un programme ambitieux de développement du réseau de bus avec l'achat de 50 bus neufs équipés de la motorisation EURO 6.

Cette action a permis une baisse importante de l'âge moyen des bus, comme prévu au tableau de financement du PDU actuel qui prévoyait un renouvellement de plus de 75% dans les 10 ans à raison de 20 millions d'euros sur la période.

L'effort se poursuit avec :

-l'acquisition de 24 midibus hybrides prévus pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2026

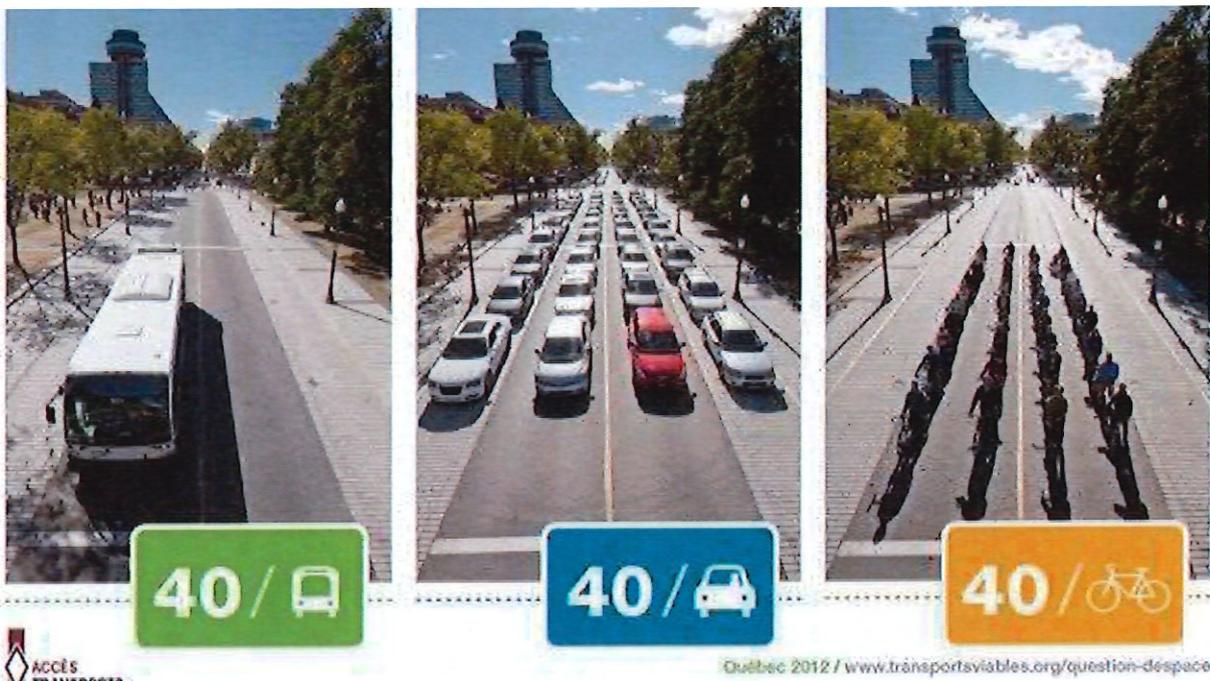
-l'acquisition (location-vente) de 15 midibus en mai et juin 2025

-le lancement d'une étude d'un projet de retrofit électrique & hydrogène des 35 premiers bus euro6 acquis par le SMT.

Le renforcement de l'offre matérielle permettra au SMT de répondre à ses obligations :

- Renforcer l'offre aux heures de pointe afin d'améliorer les conditions de confort des voyageurs ;
- Renforcer l'offre aux heures creuses en semaine et le week-end afin de mieux répondre aux besoins pendant ces périodes ;
- Créer des services en soirée ;
- Adapter les itinéraires, les fréquences et les amplitudes pour la desserte de nouveaux quartiers, de services publics, de zones d'activités ou de loisirs.

L'exercice principal d'une autorité organisatrice de la mobilité est l'optimisation du report modal du véhicule particulier vers le transport collectif. C'est là l'objectif principal poursuivi dans l'établissement d'un plan de mobilité



## 1.2 Encourager la pratique des modes actifs

### Un schéma directeur des modes actifs (SDMA) ambitieux

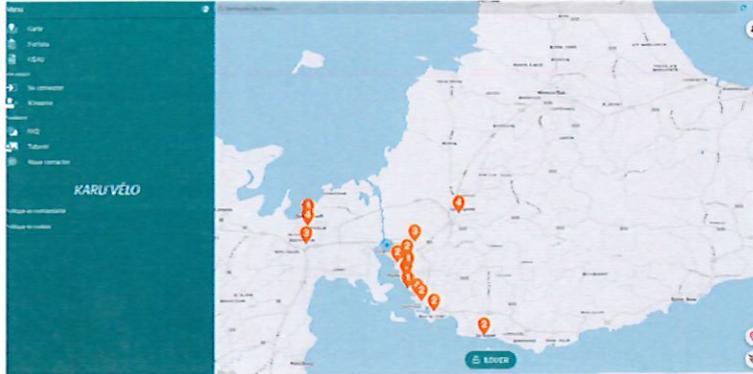
En 2024, un schéma directeur des modes actifs a été approuvé pour l'ensemble du ressort territorial du SMT.

### **Schéma Directeur des modes actifs : L'ambition du SMT**



## **BILAN KARU VELO 2024**

Le site internet KARU VELO montre la cartographie des stations VAELS pour 95 vélos. Par ailleurs 214 vélos destinés à la location longue durée ont été acquis par le SMT. En 2024, 15505 km ont été parcourus via ce mode représentant une économie de 3167 kg de CO2



## **Création en 2023 du réseau KARU'COVOIT**

En 2024 plus de 6961 utilisateurs ont utilisé le réseau pour 18304 trajets réalisés. L'estimation de l'économie de Co2 est de 21749 kg.



## **2 PRESERVER LA BIODIVERSITE, LES MILIEUX ET LES RESSOURCES**

### **2.1 Verdir la flotte de bus pour réduire les émissions de polluants atmosphériques**

---

#### **La poursuite du renouvellement du parc de bus pour se conformer aux obligations de la loi d'ici à 2030**

Le SMT poursuit l'objectif d'une flotte de bus et cars propre à horizon 2030, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Les solutions hydrogène et électrique ont été privilégiées pour cette transition, en misant sur le retrofit.

Cependant, les ressources en biométhane de Guadeloupe étant en augmentation, et la technologie au biométhane éprouvée depuis de nombreuses années et offrant une autonomie élevée des véhicules. Elle peut en outre contribuer à une économie circulaire via l'utilisation de gaz produit localement.

Pour atteindre l'objectif de conversion le SMT a mis en place une stratégie de transition énergétique, reposant sur la création possible d'une filière locale du retrofit et sur le renouvellement du matériel roulant. (étude retrofit)

En novembre 2024 le SMT a obtenu de l'ADEME une subvention de 480 000€ sous condition d'achat de 2 bus hydrogène.

L'ADEME prévoit des aides au retrofit pour les bus et poids lourds.

## Une mesure des émissions de polluants des bus en condition réelle (partenariat Ile de France mobilité & Airparif)

Pour s'assurer des niveaux de réduction réels d'émissions de polluants apportés par la transition de la flotte vers des bus de normes Euro VI, diesel, hybrides ou GNV, Île-de-France Mobilités s'est associée avec Airparif pour mettre en œuvre des campagnes de mesures. Les résultats de l'étude ont été rendus publics en janvier 2021.

Des mesures ont été réalisées durant deux années pour cinq polluants (oxydes d'azotes NO et NO<sub>2</sub>, particules, monoxydes et dioxydes de carbone). Les mesures effectuées couvrent ainsi les polluants présentant un risque sanitaire local et les gaz à effet de serre concourant au réchauffement climatique. Elles ont été réalisées sur un échantillon de 28 bus utilisant de façon alternative différents carburants : Euro IV Diesel, Euro VI Diesel, Euro VI hybrides, et Euro VI GNC (Gaz Naturel Comprimé). Les bus Euro V n'ont volontairement pas été inclus dans le périmètre de l'étude, car il n'y a pas eu de rupture technologique conséquente entre les véhicules Euro IV et Euro V.

Les résultats des mesures ont montré un fort impact sur les émissions d'oxydes d'azote, avec des réductions très importantes pour les bus GNV.

6

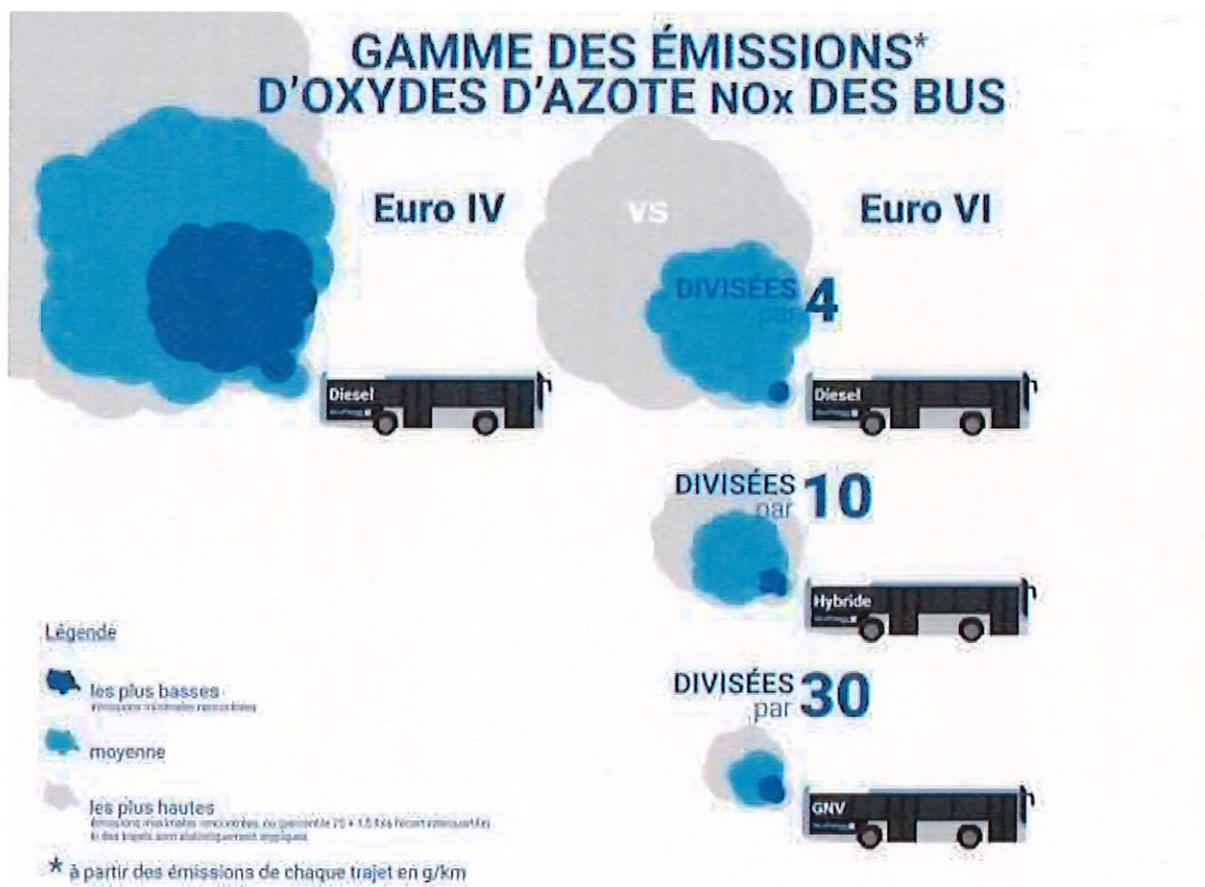


Figure 5 : Réductions d'émissions d'oxydes d'azote issues des bus en conditions réelles de circulation en fonction de la technologie

Par ailleurs, les particules en masse ne sont plus mesurables avec les véhicules Euro VI pour toutes les catégories et les émissions à l'échappement de particules en nombre sont 50 à 80 fois moins importantes. Les émissions de CO<sub>2</sub> sont réduites de 6 à 27%.

## 2.2 Préserver l'environnement dans le cadre des projets de transports collectifs

### Déploiement du TSCP KETI



#### UN PROJET D'ENVERGURE POUR OFFRIR À LA POPULATION UNE ALTERNATIVE POUR SES DEPLACEMENTS

Le Syndicat Mixte des transports du Petit Cul-de-Sac marin (SMT) s'est engagé, avec ses partenaires, dans un vaste projet de développement du réseau de transport urbain.

**Son ambition : faire évoluer significativement les pratiques de mobilité sur le territoire. Moins de voiture, plus de transports en commun et de mobilités actives pour préserver la Guadeloupe et offrir à la population une alternative efficace pour ses déplacements.**

En Guadeloupe, à l'heure actuelle, l'hyperconcentration d'activité sur l'agglomération centrale se traduit par de fortes contraintes en termes de circulation. Le réseau routier guadeloupéen supporte une congestion de plus en plus forte qui engendre de nombreux impacts négatifs :

- des temps de parcours rallongés en heure de pointe,
- un frein au développement et à l'implantation d'activités,
- des émissions polluantes accrues lors des embouteillages,

#### POURQUOI UN PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE ?



## **Révision du PDU – Evaluation Stratégique Environnementale (ESE)**

L'élaboration de l'état initial correspond à la première phase de l'évaluation stratégique environnementale (ESE) du plan de déplacement urbain.

Cette étape porte sur l'analyse de thématiques environnementales et permet de décrire la zone d'étude dans son ensemble en considérant les différents milieux qui la compose (zones urbaines, zones forestières, littoral...).

L'objectif est d'aboutir à un diagnostic global permettant de comprendre les dysfonctionnements des déplacements sur le territoire et d'en identifier les principaux enjeux environnementaux.

Ainsi, l'état initial est structuré par différentes thématiques dont le degré de priorité varie de fort, moyen à faible. Cette classification permet d'identifier les incidences potentielles du PDU. La méthode de définition des niveaux de priorité est décrite dans la partie « III.A.a Définition des thématiques environnementales prioritaires pour la zone d'étude ».

Par la suite, nous présentons le scénario « au fil de l'eau » qui établit les tendances évolutives possibles si le PDU n'est pas mis en place.

L'état initial se situe au début de la réalisation de l'ESE. Il est suivi d'une deuxième phase qui consiste en l'analyse des conséquences des différents scénarii du PDU élaborés, et de les comparer entre eux afin d'identifier le scénario le plus adéquat. La troisième phase vise à proposer des mesures pour éviter, réduire et, seulement si nécessaire, compenser les incidences négatives significatives sur l'environnement du scénario sélectionné. Il s'agit également d'élaborer un dispositif de suivi environnemental et de participer à la rédaction des fiches actions du PDU. Enfin, une mise à jour de l'ESE est effectuée après avoir eu un retour de la part de l'Autorité Environnementale, et après avoir mis en place et pris en compte la consultation du public.

L'état initial correspond donc à une étape clé du dispositif car il permet de mettre en évidence les enjeux liés au territoire concernant les transports et la mobilité au regard de l'environnement.

### **3 ASSURER LA COHESION SOCIALE ET LA SOLIDARITE ENTRE LES TERRITOIRES ET LES GENERATIONS**

#### **3.1 Rendre le réseau de transports collectifs accessible à tous**

La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements a été rendue obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014.

L'accessibilité des transports collectifs concerne les véhicules, les gares ou arrêts, l'information voyageurs ainsi que les équipements. Les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir entrer, circuler et utiliser l'ensemble des services comme les autres voyageurs.

Le SMT a approuvé son premier Schéma Directeur d'Accessibilité programmée en 2015 et procède actuellement à l'extension du SDA au territoire de la CARL.

## 3.2 Développer le covoiturage et l'autopartage

---

En tant qu'autorité organisatrice des mobilités, le SMT met en place des mesures visant l'optimisation de l'usage des véhicules individuels motorisés, de deux façons :

- D'une part, en promouvant le covoiturage afin d'améliorer le taux de remplissage de ces véhicules,
- D'autre part, en envisageant la mise en place de l'autopartage pour concourir à la démotorisation des ménages.

## 3.3 Proposer des solutions de mobilité adaptées aux territoires

---

### Développement des services de transport à la demande

Poursuivant l'objectif de s'adapter aux besoins de mobilité de tous les usagers du ressort territorial et à la diversité des territoires, le SMT a engagé le développement d'une offre de transport à la demande (TàD) dans deux secteurs :

Zone peu dense de cocoyer dans la campagne du Gosier

Zone industrielle de JARRY

Le service de transport à la demande s'appuie sur des véhicules dont la capacité est adaptée aux flux de voyageurs (souvent des minibus) qui circulent uniquement lorsqu'un besoin est exprimé *via* une réservation. Il s'organise de deux manières différentes :

- Sur une ligne virtuelle : comme sur une ligne de bus classique, le Transport à la Demande a un tracé et des arrêts définis. Le bus ne part que lorsque des passagers ont fait une réservation préalable.
- Par zone : il n'y a pas de tracé prédéfini. Le Transport à la Demande s'effectue sur un périmètre donné : selon son point de départ, le voyageur a accès à un ou plusieurs arrêts. L'itinéraire de desserte du bus est organisé en fonction des demandes.

Ce service vient compléter les transports collectifs existants déjà proposés par KARU'LIS. pour relier ces zones à une gare, une ligne de bus classique, ou des équipements (hôpitaux, centres commerciaux, loisirs...).

Une expérimentation faite par le biais de l'application 2TAD développée par la plateforme billettique MATAWAN est en cours de déploiement.



Figure 10. Plan du réseau KARUL'LIS

### **Développement des pôles d'échanges multimodaux (PEM)**

Les PEM sont en fait des Parcs Relais. Il s'agit de parcs de stationnement aménagés à proximité d'une gare pour que des voyageurs qui utilisent leur véhicule particulier pour rejoindre les transports en commun puissent le stationner jusqu'à leur retour. Ils visent à faciliter l'intermodalité entre la voiture particulière et les transports en commun et ainsi encourager leur usage.

Le SMT avec le lancement du projet KETI étudie une restructuration globale du réseau urbain en intégrant plusieurs PEM.

### **CARTOGRAPHIE : LE TRACÉ DU RÉSEAU KETI**

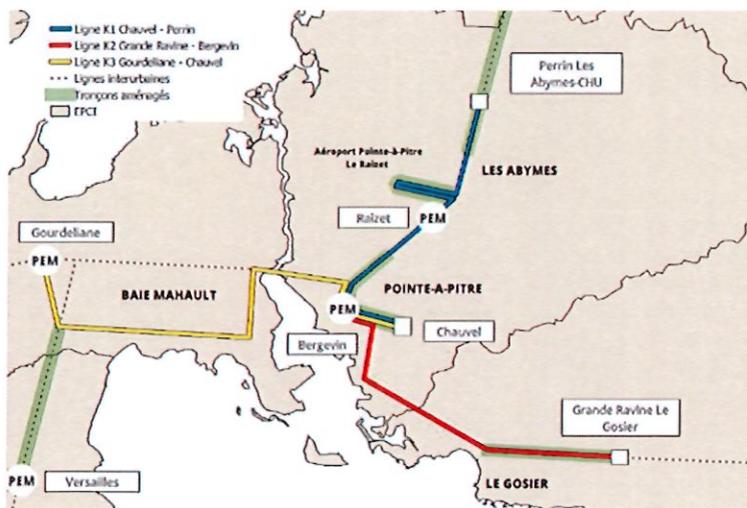


Figure 1 : Schéma du projet dans sa phase 1

Trois lignes de bus à haut niveau de service seront mises en place comme représenté sur la figure 1.

Les aménagements réalisés bénéficieront également aux lignes de transport interurbain.

Le projet global à long terme, porte sur l'ensemble des axes structurants de l'Agglomération Centre, sur les deux îles principales que sont Grande-Terre et Basse-Terre avec un linéaire total de 45 km de voies aménagées pour les transports en commun (TC). Il s'agit de mettre en place des voies dédiées aux bus sur le réseau routier qui permet la liaison entre les deux îles principales de Guadeloupe.

## **4 L'EPANOUISSEMENT DE TOUS LES ETRES HUMAINS**

### **4.1 Améliorer les conditions de transport grâce au renouvellement du matériel roulant**

---

Le PDU initial du SMT prévoyait depuis 2010 un budget de renouvellement de bus de 20 millions d'euros sur la durée du PDU (10 ans).

Par l'acquisition en direct de 50 bus neufs de type midibus EURO 6, le SMT a réalisé l'objectif du renouvellement et a contribué au rajeunissement de la flotte et du parc du délégataire.

Les besoins du réseau représentent 150 bus qui sont apportés par le délégataire et ses sous traitants.

Face à l'actualité, le SMT prend à nouveau l'initiative avec une location vente de 15 midibus en urgence, et 24 bus supplémentaires prévus pour début 2026.

Les nouveaux équipements prennent en compte la sécurité des chauffeurs avec les portillons anti vandalisme.

Par ailleurs la pratique du covoiturage en constante évolution, permet également d'obtenir une réduction du nombre de tués sur les routes par la diminution mathématique du nombre de chauffeurs.

L'augmentation du pouvoir d'achat et gain de temps sont également des éléments favorables du réseau KARU'COVOIT ;

Sur l'année 2024 en partageant les frais de leurs trajets, les covoitureurs ont gagné du pouvoir d'achat, qu'ils soient conducteurs ou passagers du covoiturage.(78 000€)

## **5 LA TRANSTION VERS UNE ECONOMIE CIRCULAIRE**

### **5.1 Le projet de RETROFIT électrique**

---

Le SMT a procédé il y a déjà plus de 10 ans à l'achat d'une première vague de 35 bus urbains pour rajeunir la flotte du réseau Karu'lis.

Aujourd'hui que cette flotte est amortie, l'expérimentation du retrofit qui consiste à remplacer les moteurs actuels thermique par des moteurs électriques est rendue possible et probablement intéressante financièrement.

Pour cela il conviendrait de mener une étude afin de déterminer les coûts exacts et les gains attendus face à un achat électrique en neuf.

Par ailleurs une véritable filière de transformation peut être créée localement avec de nouveau emplois et de nouvelles compétences à la clé.

Une partie de la valeur du retrofit du bus sera produite localement sur la Guadeloupe, ce qui n'arrive pas avec un véhicule neuf.

Cette expérience crée une nouvelle compétence dans la gestion des batteries et dans l'électrique qui peut être utile pour d'autres domaines.

Les réflexions et études sont en cours afin de recycler les bus urbains diesel en bus électriques.

## 5.2 Une réflexion sur la création d'une filière de recyclage des vélos électriques

Le SMT développe son offre de vélos électriques et agrandit progressivement son parc.

Une étude sera menée afin d'évaluer la faisabilité d'un recyclage local des vélos et des pièces comme les batteries, vers d'autres usages.

## 6 CALCUL DU BILAN CARBONE DU SMT

### 6.1 Les émissions CO2 du réseau KARU'LIS

Le réseau KARU'LIS est composé de :

- 15 lignes sur la CARL
- 37 lignes sur CAPEX

N° Lot	Transporteur	Total kilométrage annuel	Emission co2 en KG
1	Les Rapides du Levant	1 068 999	121 011
2		288 681	32 679
3		207 686	23 510
Total RDL		1 565 366	177 200
N° Lot	Transporteur	Total kilométrage annuel	Emission co2 en KG
DSP	STAC	3 486 814	394 707
Total STAC		3 486 814	394 707
Total TU		5 052 180	571 907

## 6.2 Les émissions CO2 du réseau SCOLAIRE

Le réseau scolaire est composé de 87 lignes sur CAPEX et 31 lignes sur la CARL.

EMISSIONS co2 en KG	
Désignation	Emission co2 en KG
Transport scolaire CAPEX	35 493
Transport scolaire CARL	22 447

## 6.3 Les émissions CO2 des véhicules de service du SMT

Les émissions carbone des véhicules de service et de fonction sont estimés à 47 548 kg de CO2 pour 2024.

Modèle véhicule	Immatriculation	Total kilométrage annuel	Consommation par litre aux 100 kms	Consommation annuelle (litres)	Emission co2 en KG
PEUGEOT BOXER	GR-399-FW	13 439	13,1	176 051	2 924
PEUGEOT 3008	GC-958.QY	48 226	7	337 582	10 494
PEUGEOT 308	FX-600-BP	18 081	7,5	135 608	3 934
CITROEN BERLINGO	FX-650-AY	68 123	3	204 369	14 824
CITROEN C3	FX-555-AY	37 149	8,5	315 767	8 084
CITROEN C3	FX-497-AY	33 491	8,4	281 324	7 288
Total véhicule de service SMT		218 509	47,5	1 450 700	47 548

## 6.4 Les émissions CO2 des bureaux administratifs du SMT

Les émissions carbone des bureaux du SMT sont estimés à 5944 kg pour 393,7 m2

Bureaux	Superficie en m2	Bilan carbone kwh/an	Emission co2 en KG
Batiment principal	317	58645,00	4786,70
Batiment annexe	76,7	14189,50	1158,17
Total consommation bureaux SMT	393,7	72834,50	5944,87

## 6.5 Les émissions CO2 des trajets domicile travail du personnel du SMT

Les émissions carbone des déplacements domicile travail du personnel du SMT sont estimés à 31913 kg.

Commune	Nombre d'agents SMT	Km (aller) par agent	Km par jour par agent	Km/jour par commune	Km annuel	Emission co2 en KG
Bale - Mahault	13	2	4	52	13 104	2 851
Les Abymes	6	12	24	144	36 288	7 896
Pointe-Noire	3	36	72	216	54 432	11 844
Petit-Canal	1	29	58	58	14 616	3 180
Morne-à-l'Eau	1	21	42	42	10 584	2 303
Petit-Bourg	1	10	20	20	5 040	1 097
Lamentin	1	7	14	14	3 528	768
Goyave	1	18	36	36	9 072	1 974
Total	27	135	270	582	146 664	31 913
Informations						
Trajet (aller/retour):	2					
Nombre de jours ouvrés:	252					

## 6.6 Bilan carbone du SMT

Ce tableau récapitule l'ensemble des émissions d'une part et des économies d'autre-part réalisées des activités du SMT en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité.

EMISSIONS co2 en KG				
Désignation	Emission co2 en KG			
Transport scolaire CAPEX	35 493			
Transport scolaire CARL	22 447			
Transport urbain	571 907			
Véhicules de service SMT	47 548			
Véhicules du personnel SMT	31 913			
Bureaux SMT	5 945			
<b>Total</b>	<b>715 253</b>			
ECONOMIES co2 en KG				
Désignation	Emission co2 en KG			
Karuvélo	3 167			
Karu'covoit	21 749			
<b>Total</b>	<b>24 916</b>	soit	3%	du total émis
<b>Total bilan carbone SMT</b>	<b>690 337</b>	kg		

**Le Comité Syndical,**

**Vu** le Code Général des Collectivités territoriales en son article L.2311-1-1 du CGCT ;

**Considérant** que dans les collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 50 000 habitants, préalablement aux débats sur le projet de budget, est présenté un rapport sur la situation en matière de développement durable intéressant le fonctionnement de la collectivité, les politiques qu'elle mène sur son territoire et les orientations et programmes de nature à améliorer cette situation ;

**Considérant** le rapport de développement durable présenté ;

**Après avoir délibéré**

Résultat :

Pour : 11

Contre : 0

Abstention : 0

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** Que le rapport sur la situation en matière de développement durable a été présenté préalablement à l'adoption du budget.

**ARTICLE 2 :** La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif, dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

Fait à Baie-Mahault, le 1 avril 2025

Le Président,

**Georges DAUBIN**

