

# ENQUÊTE MOBILITÉ

— GUADELOUPE —

*Une étude sur les déplacements du quotidien  
à l'échelle de la Guadeloupe*

# LES TENDANCES DE LA MOBILITE EN GUADELOUPE

## SOMMAIRE

01. LE CONTEXTE
02. LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ
03. LES PREMIERS RÉSULTATS DU TRANSPORT INTERURBAIN

# 01. LE CONTEXTE

## LE CONTEXTE

La région Guadeloupe possède la compétence transport depuis 2017, suite à la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 07 août 2015, qui confie de nouvelles compétences aux régions et redéfinit les compétences attribuées à chaque collectivité territoriale.

Il s'agit là du troisième volet de la réforme des territoires après la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles (MAPTAM) du 28 janvier 2014 et la loi relative à la délimitation des régions du 16 janvier 2015.

A cela est venu s'ajouter la Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) du 26 décembre 2019. Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres. Ce sont aussi des solutions nouvelles pour se déplacer plus facilement, grâce à la révolution numérique. C'est dans ce contexte que la région a décidé de réaliser l'enquête mobilité sur toute la Guadeloupe.

# Pourquoi une enquête mobilité ?

Une enquête mobilité certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>) est une enquête réalisée tous les dix ans environ, concernant les déplacements quotidiens des habitants.

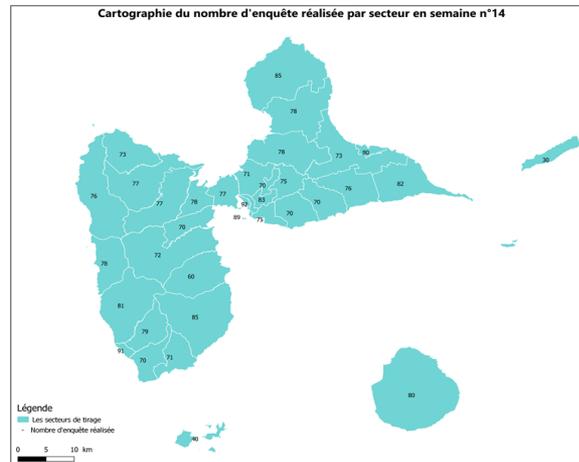
Elle permet de dresser un portrait de la mobilité des habitants d'un territoire (modes, motifs, flux...) et de mettre en évidence les évolutions des pratiques.

## Organiser la mobilité impose de connaître les pratiques des habitants

- Comprendre les déplacements actuels
- Connaître les attentes des habitants
- Élaborer les stratégies futurs de transport
- Répondre aux enjeux du développement durable en limitant les impacts

**L'enquête de 2021 porte sur l'ensemble de l'archipel (2 614 ménages et 5 272 guadeloupéens ont été enquêtés)**

- En 2006, le périmètre intégrait uniquement 4 communes

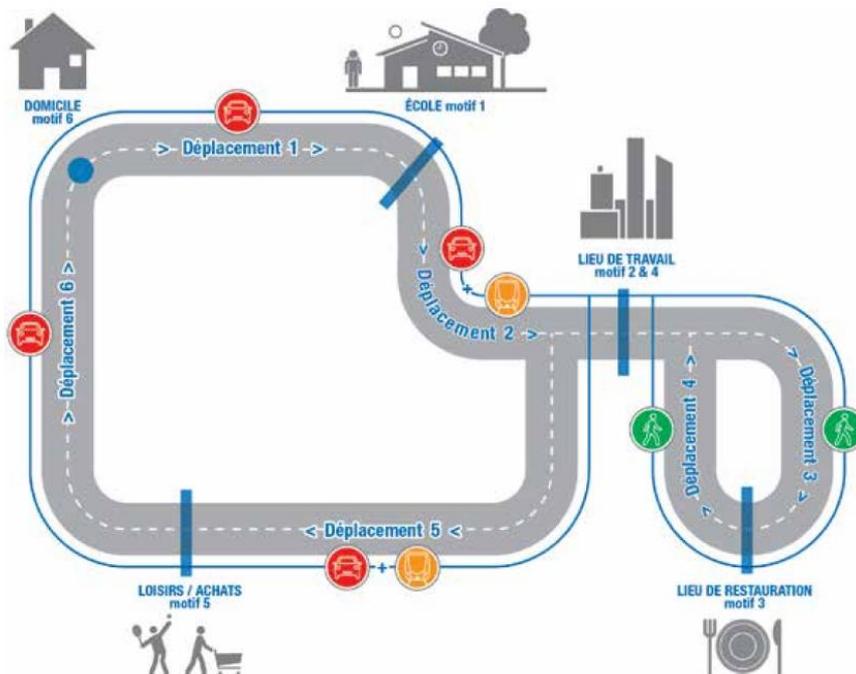


## 02. LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MOBILITE

# Qu'est-ce qu'un déplacement ?

Une journée type est découpée en plusieurs déplacements, motifs et modes.

Un déplacement est défini en fonction du motif qui l'induit.



# La mobilité des habitants

**2,8 déplacements par personne et par jour en Guadeloupe  
soit au total 1,04 million de déplacements par jour**

La mobilité est comparable à la mobilité observée dans  
d'autres agglomérations françaises de taille similaire.

## Mobilité comparée (moyenne par personne)

- France hexagonale 2019 : 3,0 déplacements/jour
- Réunion 2016 : 3,4 déplacements/jour
- Martinique 2014 : 2,8 déplacements/jour
- Valence 2014 : 3,6 déplacements/jour
- Bayonne 2011 : 3,5 déplacements/jour
- Cayenne 2010 : 3,2 déplacements/jour
- Mulhouse 2009 : 3,0 déplacements/jour

## Comparaison EMD 2006

- 2006 : 3,25 déplacements par jour par personne
- Périmètre aggro 2021 : 2,9 déplacements par jour par pers.

La moyenne inclut les personnes  
immobiles (24%).

En excluant les personnes qui ne se sont  
pas déplacées, la mobilité est de 3,7  
déplacements par jour et par personne.

*Ces dernières années, on observe une baisse de la mobilité générale dans toutes  
les agglomérations, avec plusieurs explications :*

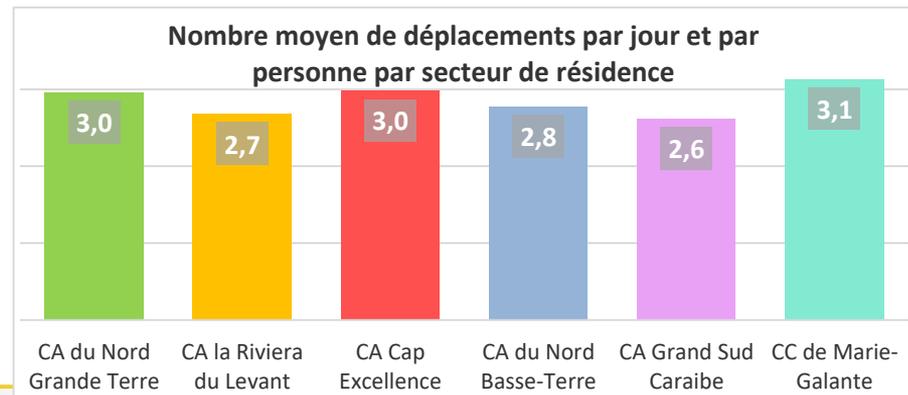
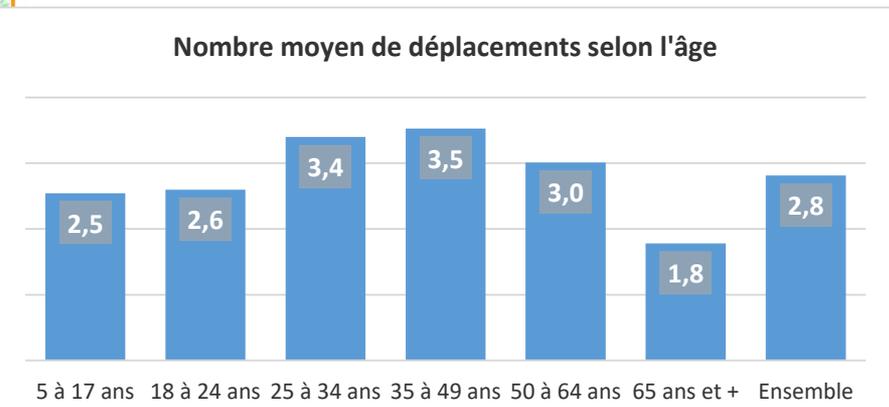
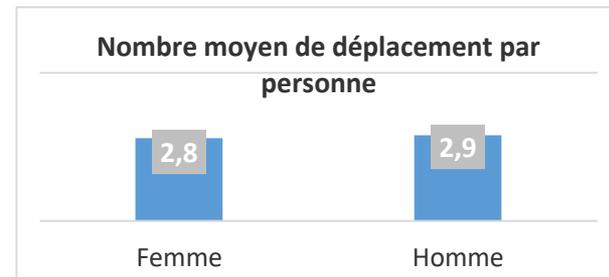
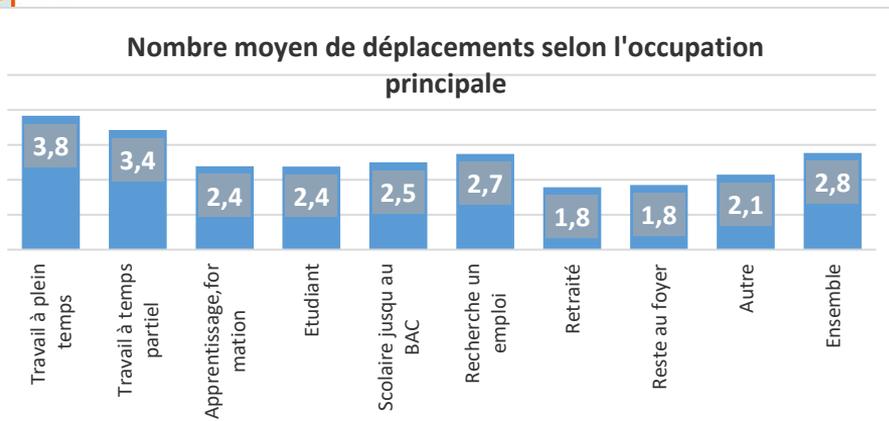
- *Vieillessement de la population*
- *Augmentation des journées continues (moins de déplacements à midi),*
- *Développement des technologies de l'information (internet, applications  
mobiles) avec achats en ligne*
- *Crise économique*
- *Augmentation du télétravail*
- ...

## La mobilité selon les profils

**2,8 déplacements par personne et par jour**

Des comportements différents selon les profils. Sont plus mobiles :

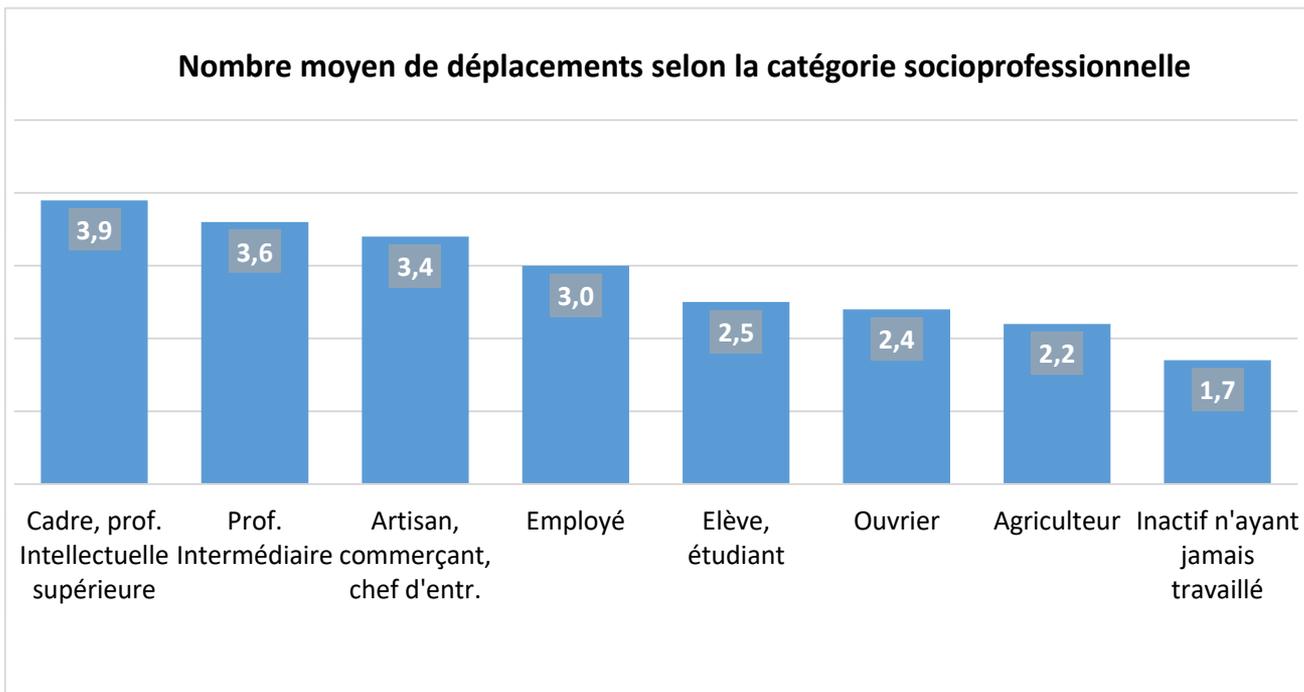
- Les actifs
- Les 25-50 ans
- Peu de variation selon l'EPCI de résidence



## La mobilité selon les profils

**2,8 déplacements par personne et par jour**

Nombre moyen de déplacements selon la catégorie socioprofessionnelle



**Plus la taille des ménages augmente, plus les personnes sont mobiles :**

- Ménage 1 personne 2,3 déplacements.
- Ménage 4 personnes 3,3 déplacements.

## La mobilité des habitants

**Le temps cumulé quotidien augmente, les distances parcourues également**

### ■ Temps de déplacement :

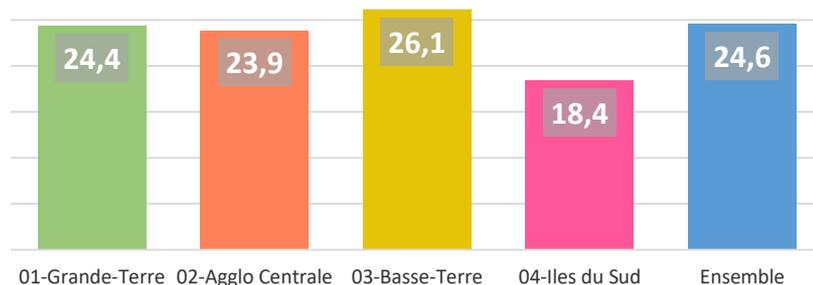
- Durée moyenne : 25 minutes par déplacement (soit 1h30 minutes cumulées par jour par pers.)
- EMD 2006 : temps moyen 20 min par déplacement
- EMC<sup>2</sup> 2021 : 24 min pour l'Agglo pointoise

### ■ Distance de déplacement :

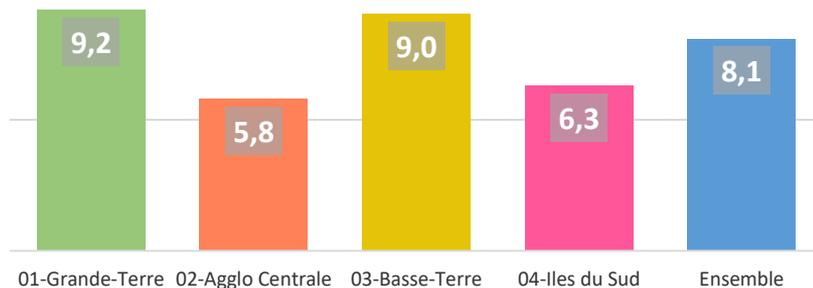
- Distance moyenne : 8,1 km par déplacement (soit 30 km cumulées par jour par pers.)
- EMD 2006 : 4,6 km en moyenne par déplacement
- EMC<sup>2</sup> 2021 : 6,3 km, en augmentation



Durée moyenne d'un déplacement (en minutes)

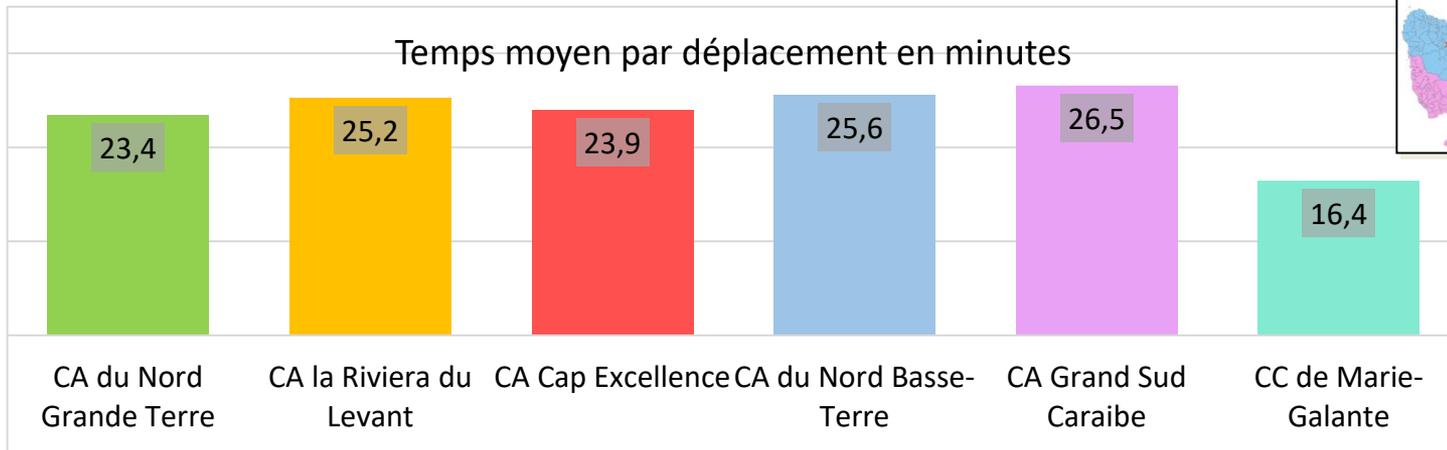


Longueur moyenne d'un déplacement (en kilomètres)



# La mobilité des habitants par EPCI

En Guadeloupe, durée moyenne d'un déplacement : *24,6 minutes*



➔ *1h30 par jour par personne\**

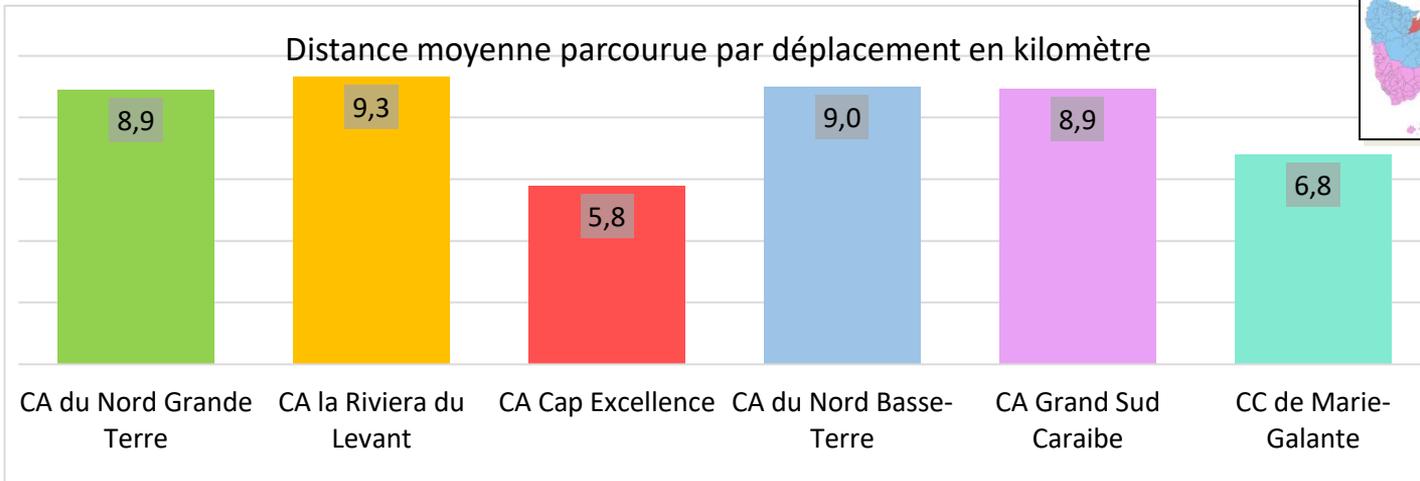
Durée moyenne de déplacement par jour et par personne par EPCI

89 mn	88 mn	92 mn	94 mn	94 mn	71 mn
-------	-------	-------	-------	-------	-------

*\*Le cumul de la journée inclut seulement les personnes s'étant déplacées*

# La mobilité des habitants par EPCI

En Guadeloupe, distance moyenne d'un déplacement : **8,1 km**



➔ **30 km par jour par personne\***

Distance moyenne de déplacement par jour et par personne par EPCI

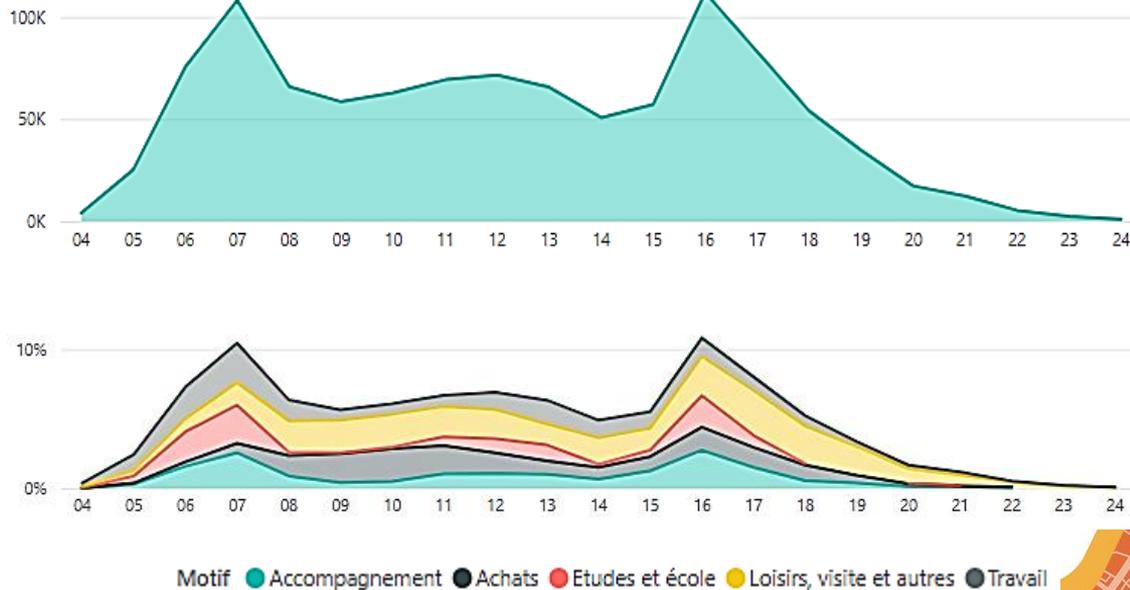
34 km	33 km	22 km	33 km	32 km	29 km
-------	-------	-------	-------	-------	-------

\*Le cumul de la journée inclut seulement les personnes s'étant déplacées

## La mobilité selon l'heure de la journée

La moitié des déplacements ont lieu entre 6h et 8h et entre 16h et 18h

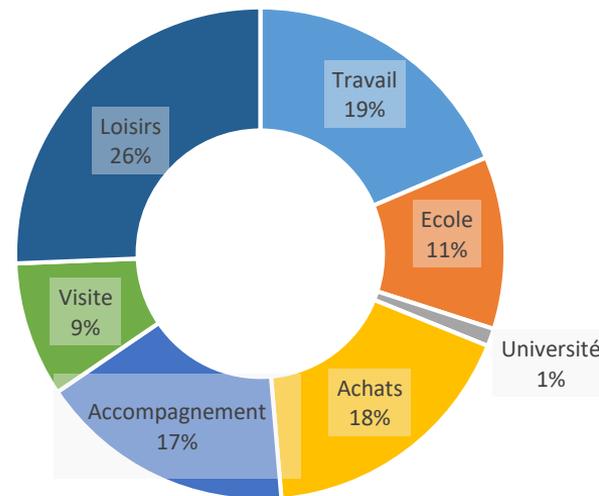
Nombre de déplacement en fonction de l'heure de départ



# Les motifs de déplacements

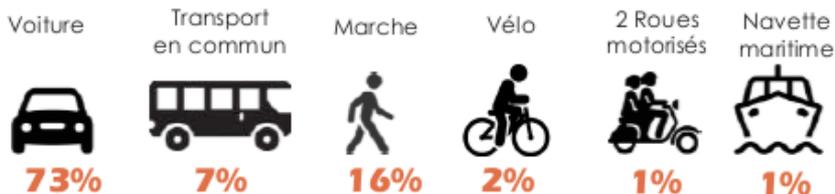
## Un tiers des déplacements est un motif contraint

- 19% Travail
- 12% Scolaire (école et université)
- 18% pour réaliser des achats
- 17% pour accompagner quelqu'un
- 26% pour les loisirs
- 9% pour rendre visite à un proche



## Les modes

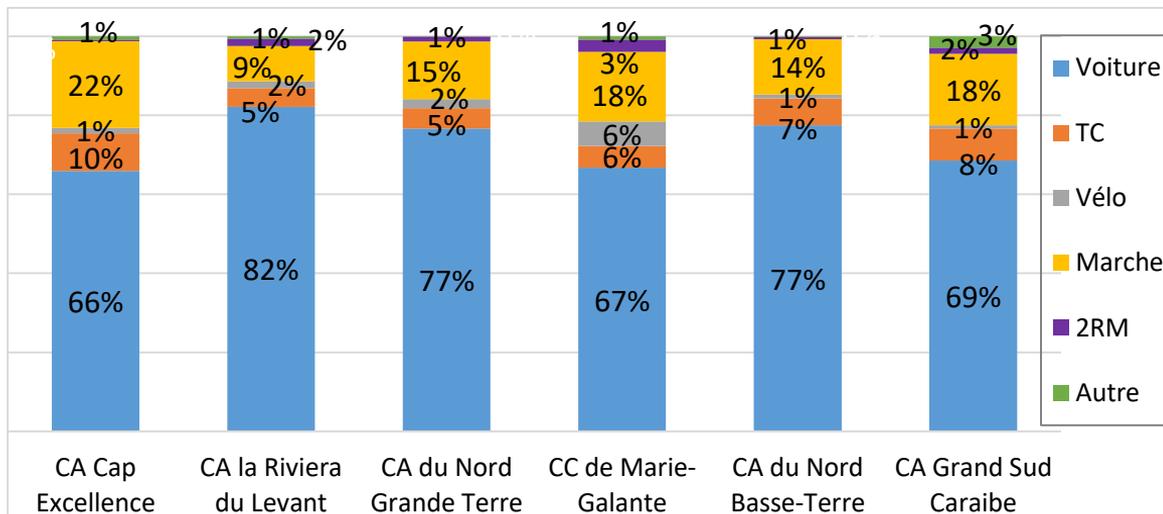
### La voiture, mode de déplacement privilégié



- Un peu moins accentué dans les deux pôles urbains et à Marie-Galante
- Grand Sud Caraïbe et CAPEX, du fait de leur pôle urbain, l'usage de la marche et des TC relativement plus accentué
- L'usage du vélo est minoritaire, un peu plus présent à Marie-Galante (6%)

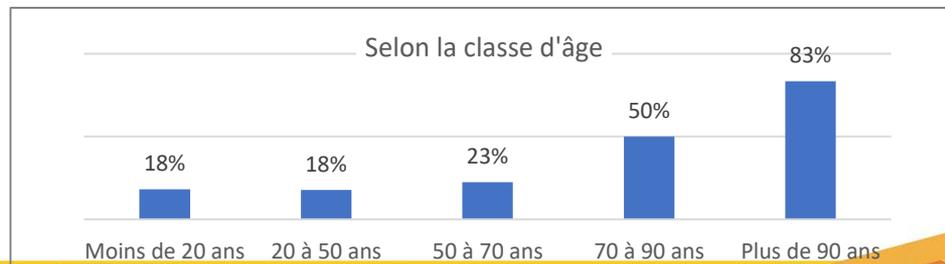
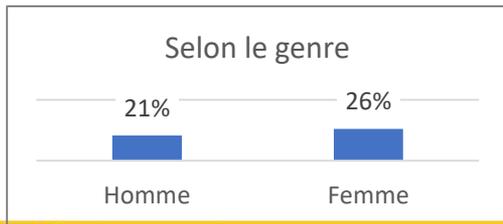
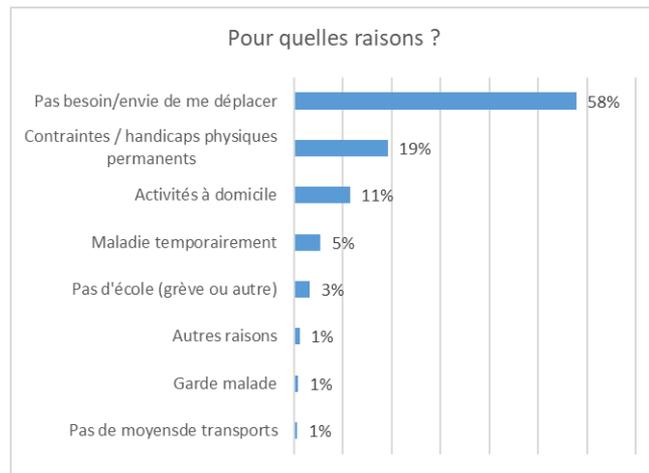
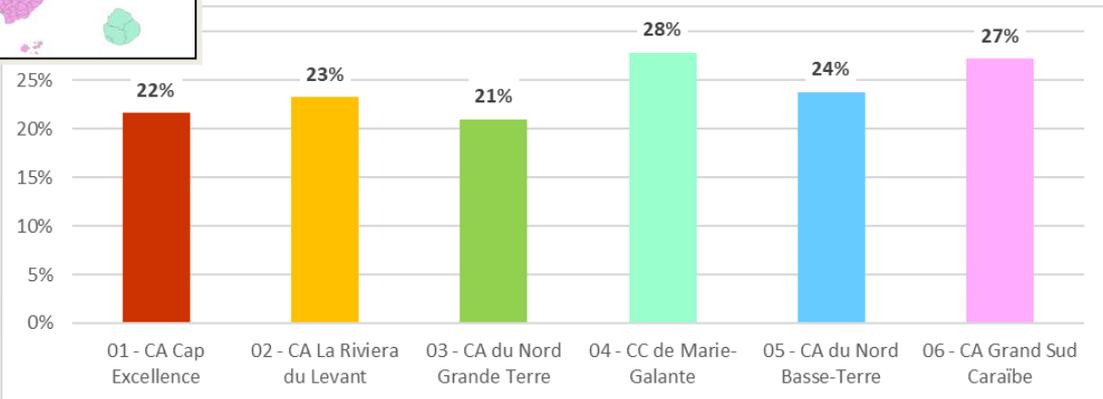
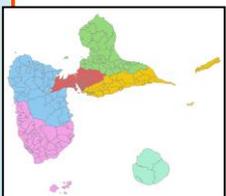
### Évolution 2006 / 2021 « Agglomération pointoise »

- Voiture (+ 3 pts)
- TC (- 1 pt)



# Ceux qui ne se déplacent pas

24% des habitants ne se sont pas déplacés la veille



# Les personnes à mobilité réduite

**Moins de 1% des déplacements sont effectués en fauteuil roulant**

- *50% pour faire des achats de proximité*
- *50% pour effectuer des démarches administratives*

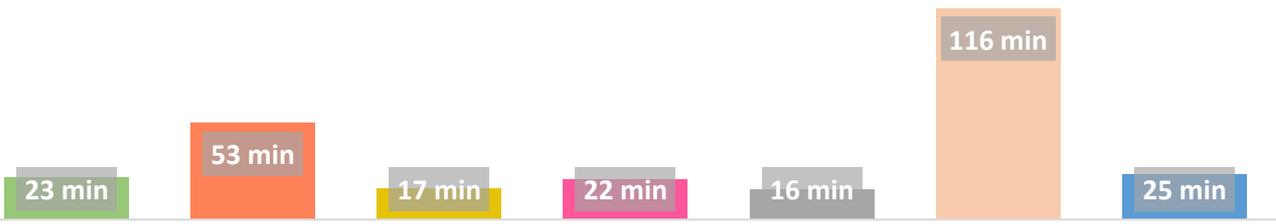
**5% des guadeloupéens ne se déplacent pas à cause d'un handicap physique permanent.**

## La mobilité des habitants selon le mode principal

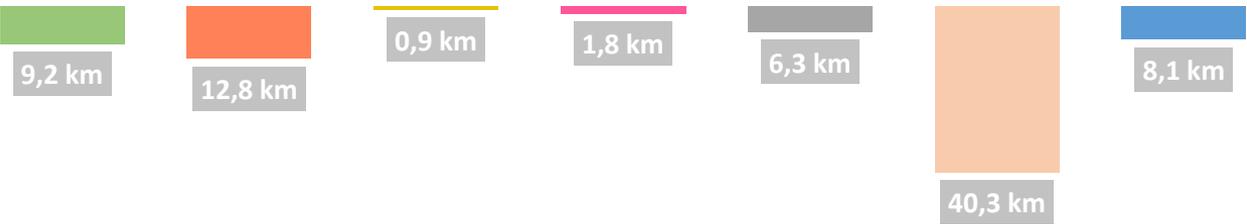
Part modale



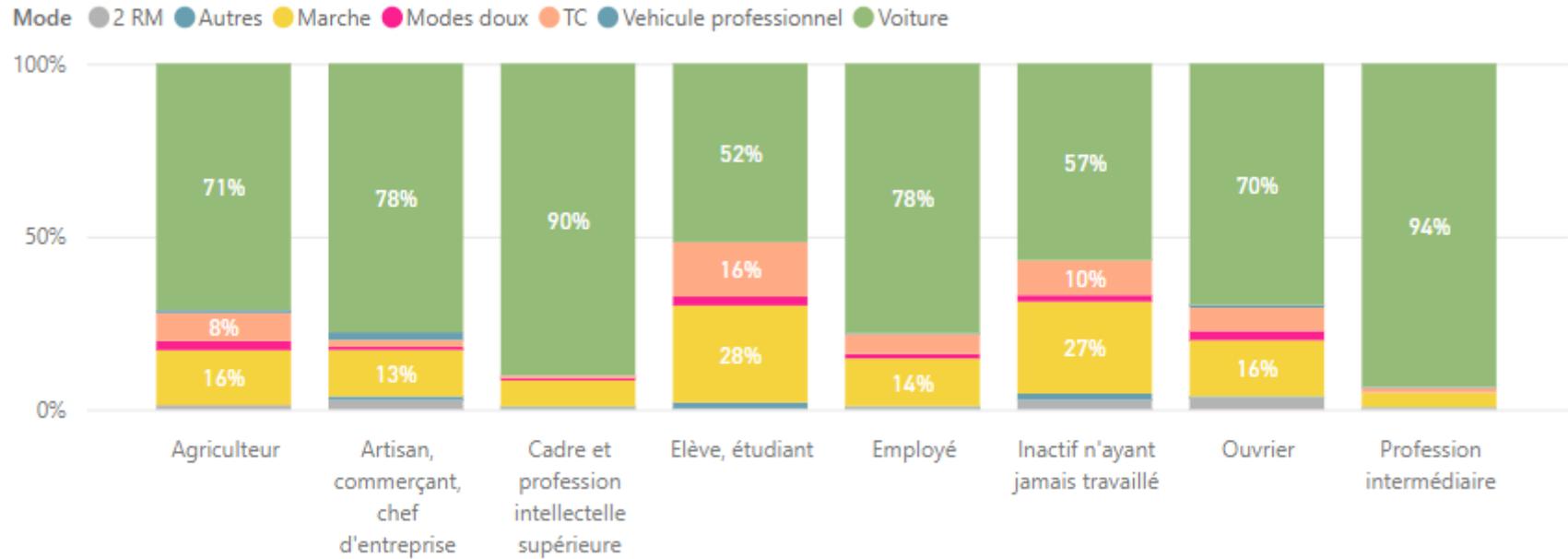
Temps moyen d'un déplacement (porte-à-porte)



Distance moyenne d'un déplacement (porte-à-porte)



## Les modes selon les profils



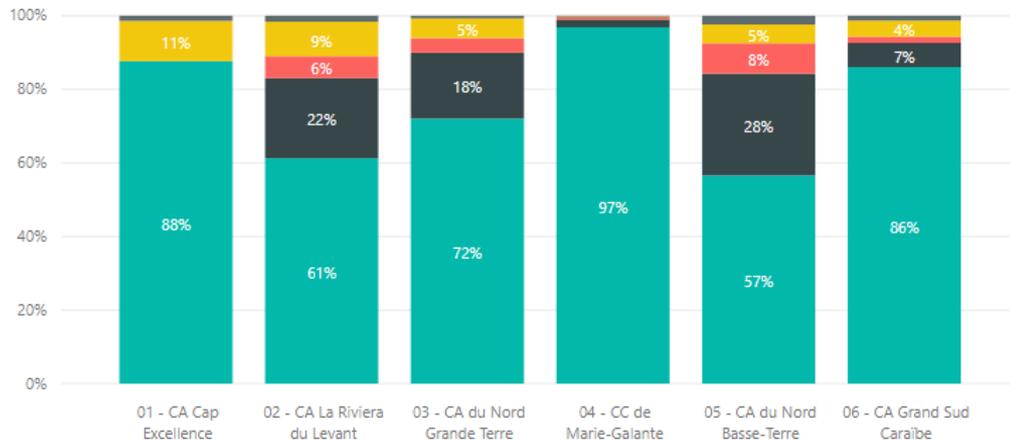
## Où se déplacent-on ?

### Des profils d'échanges plutôt différenciés

- 3 ensembles aux déplacements internes à l'EPCI plus marqués : CAPEX, Gd Sud Caraïbe, Marie-Galante.
- 3 ensembles aux échanges plus intenses avec l'agglomération centrale : CARL, CANGT et surtout CANBT notamment en y ajoutant les déplacements dans l'agglomération centrale de leurs habitants.
- 11% des déplacements émis par CAPEX se font en relation avec les autres EPCI.
- Seulement 2% des déplacements émis par Marie-Galante se font en relation avec le continent/CAPEX (mode maritime)

- interne
- Echange domicile <-> agglomération centrale
- interne à l'agglomération centrale
- Echange domicile <-> hors agglomération centrale
- Autres

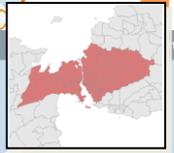
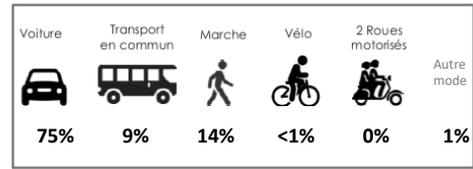
Types de déplacements (zonage EPCI)



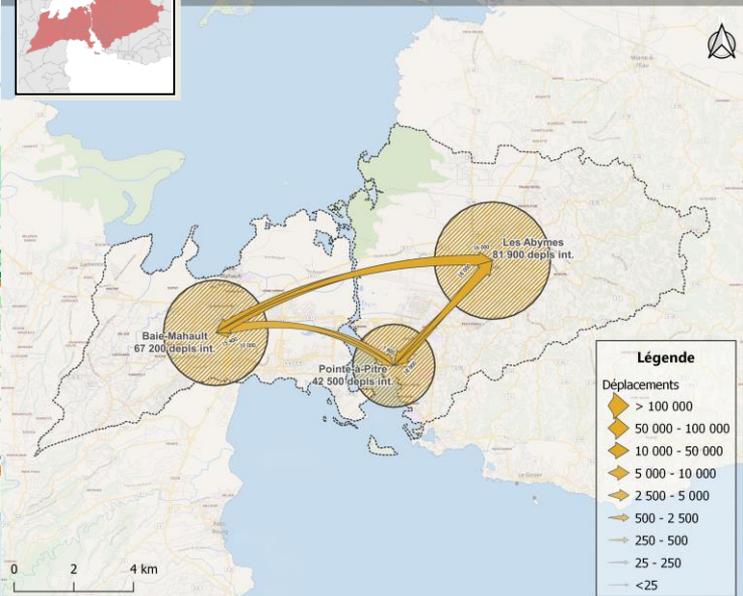
# Les flux en lien avec Cap Excellence

449 000 déplacements par jour, 43% des flux de l'ensemble de la Guadeloupe (alors que 17 à 20% seulement vers les autres agglomérations).

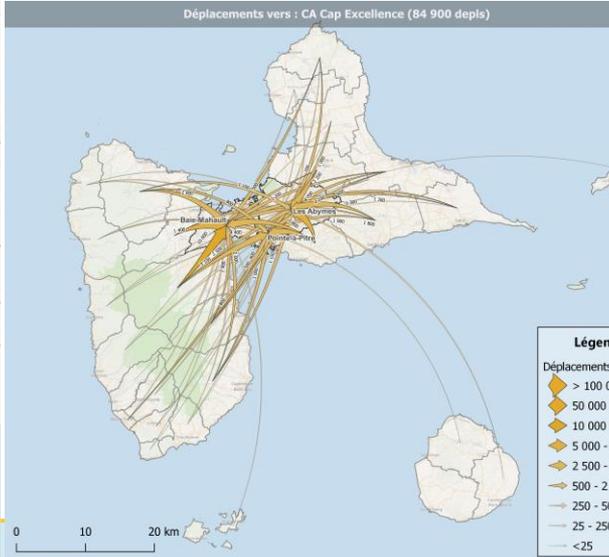
- A l'intérieur : 278 000 déplacements / jour
- Échange : 171 000 déplacements / jour



Intérieur de : CA Cap Excellence (277 800 depts dont 191 600 intra-communaux)



Déplacements vers : CA Cap Excellence (84 900 depts)



Intercommunalité	Flux d'échange	%
CA du Nord Grande Terre	33 500	20%
CA la Riviera du Levant	51 400	30%
CA du Nord Basse-Terre	69 400	41%
CA Grand Sud Caraïbe	15 900	9%
CC de Marie-Galante	800	0%
<b>Total</b>	<b>171 000</b>	<b>100%</b>

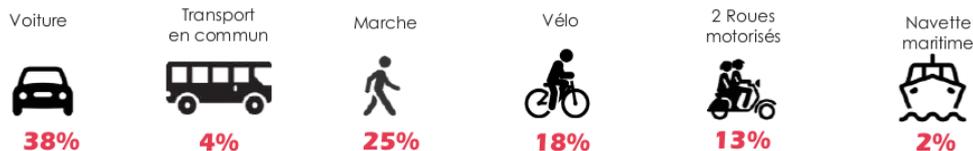
## Focus sur les îles du sud

### MARIE-GALANTE



- 43% des ménages n'ont pas de voiture\*
- 3,2 déplacements par jour et par personne
- Les marie-galantais se déplacent en bateau de manière occasionnelle (65%). Les motifs de traversée sont hétérogènes mais les raisons de santé dominant (les soins 36%).

### DÉSIRADE



- 52% des ménages n'ont pas de voiture\*
- 4,0 déplacements par jour et par personne
- Le motif majoritaire d'usage des navettes est celui des soins (75%). Le recours au bateau est plutôt occasionnel (75%).

### LES SAINTES



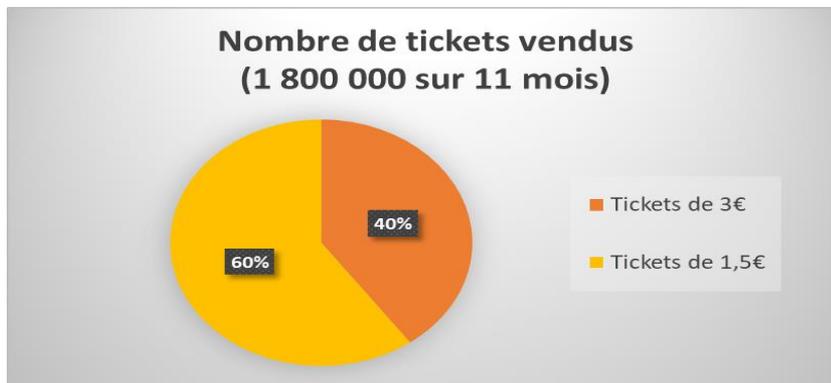
- #### Terre-de-Bas
- 71% des ménages n'ont pas de voiture\*
  - 73% marche à pied, 17% en bateau, 7% en voiture, 3% TC
  - 84% des habitants utilisent le bateau régulièrement pour les achats (51%) et les soins (40%)

- #### Terre-de-Haut
- 91% des ménages n'ont pas de voiture\*
  - 32% à pied, 36% en 2 deux-roues motorisé, 9% à vélo
  - 52% utilise le bateau régulièrement (achats 44%, soins 31%).

# 03. LES PREMIERS RÉSULTATS DU TRANSPORT INTERURBAIN

## LE TRANSPORT INTERURBAIN

- La région a mis en œuvre sa délégation de service public au 1<sup>er</sup> novembre 2022.
- Ce sont 10 lignes interurbaines qui desservent les grands axes du territoire avec des tarifs à 1,5€ et 3€. Le détail des lignes et des horaires est disponible sur le site internet de la région.
- On constate une majorité de déplacements sur des trajets plus ou moins courts.
- Les usagers sont globalement satisfaits de l'offre et de la baisse des prix, malgré quelques incompréhensions sur les nouveaux arrêts et itinéraires, ainsi que des plaintes pour le respect des horaires sur certains secteurs.



## LE TRANSPORT INTERURBAIN

- Nous ne disposons pas encore des chiffres sur l'année entière, mais le prévisionnel contractuel de fréquentation pour la première année était de 1 510 000 passagers, l'estimation du réel s'élèverait à environ +15% de passagers.
- Le prévisionnel de recettes pour la première année était de 3 141 000 €, l'estimation du réel serait à environ + 19% de recettes.
- Quelques améliorations sont encore nécessaires notamment avec le programme de réalisation des arrêts de bus accessibles aux PMR, la billettique, l'aménagement de la gare routière de Bergevin, l'ajustement de certains itinéraires, la communication autour des services, la coordination entre l'urbain et l'interurbain.

