

Conseil en environnement et RSE

- *Études et enquêtes*
- *Observatoires et mesures d'impact*
- *Diagnostics et évaluations*
- *Stratégies et feuilles de route*
- *Innovation et gestion de projet*
- *Capitalisation et dissémination*



Etude socio-anthropologique

L'attachement à la voiture en Guadeloupe et les leviers du report modal

Synthèse (version courte)

Leah BALL – Manager

06 99 38 42 13 / leah.ball@wavestone.com

Cloé DUGRILLON – Consultante Senior

06 32 13 11 35 / cloe.dugrillon@wavestone.com

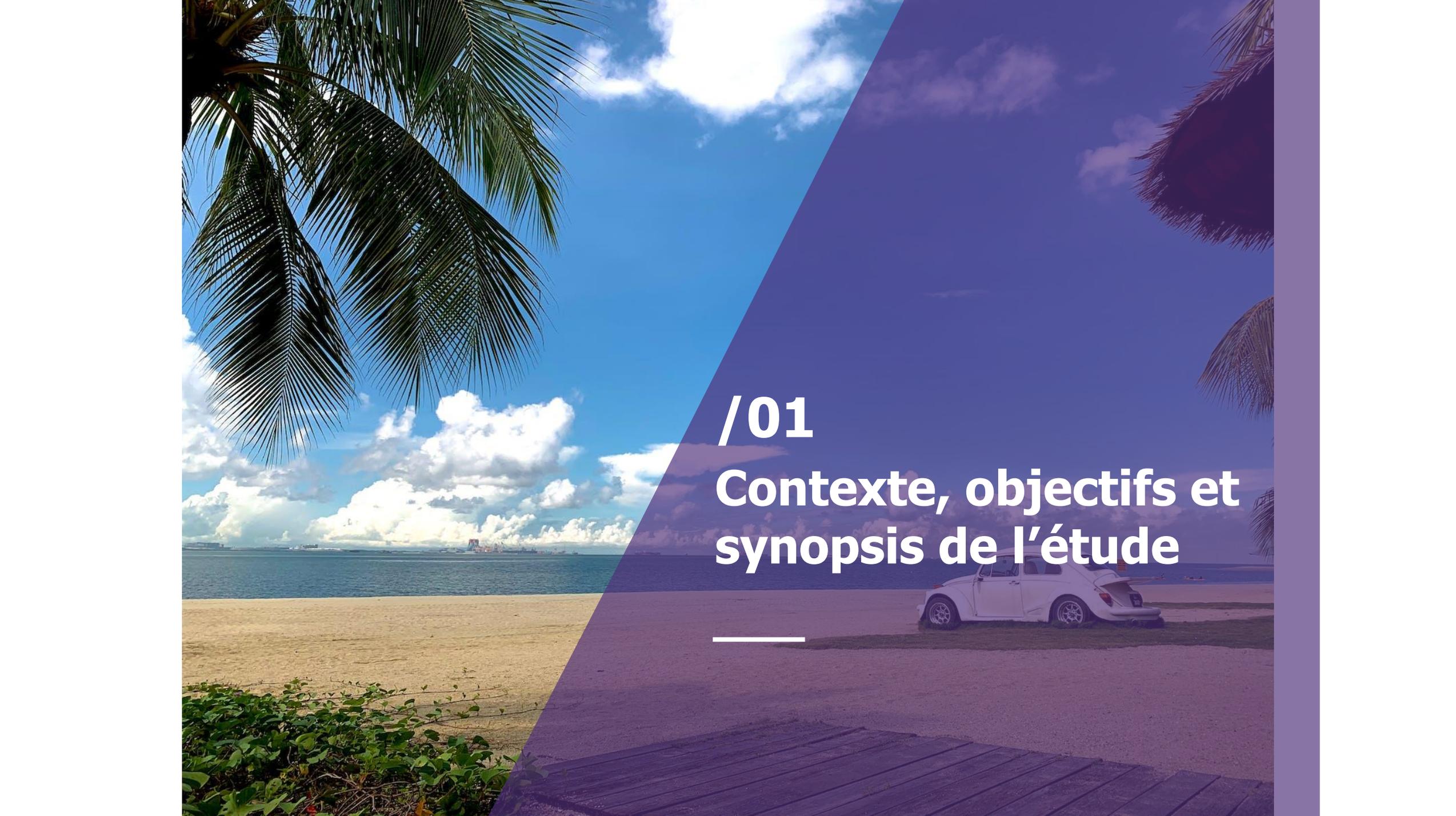


Direction
de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Sommaire



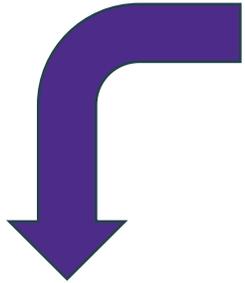
Chapitres	Pages
Contexte, objectifs et synopsis de l'étude	3
Phase 1 : Etat des lieux de la mobilité en Guadeloupe	6
Phase 2 : Caractérisation de l'attachement des automobilistes guadeloupéen(ne)s à la voiture	14
Phase 3 : Pistes d'argumentaires et d'outils d'aide à la décision pour une communication adaptée	22
Annexe	35



/01

**Contexte, objectifs et
synopsis de l'étude**

Rappel du contexte et des objectifs



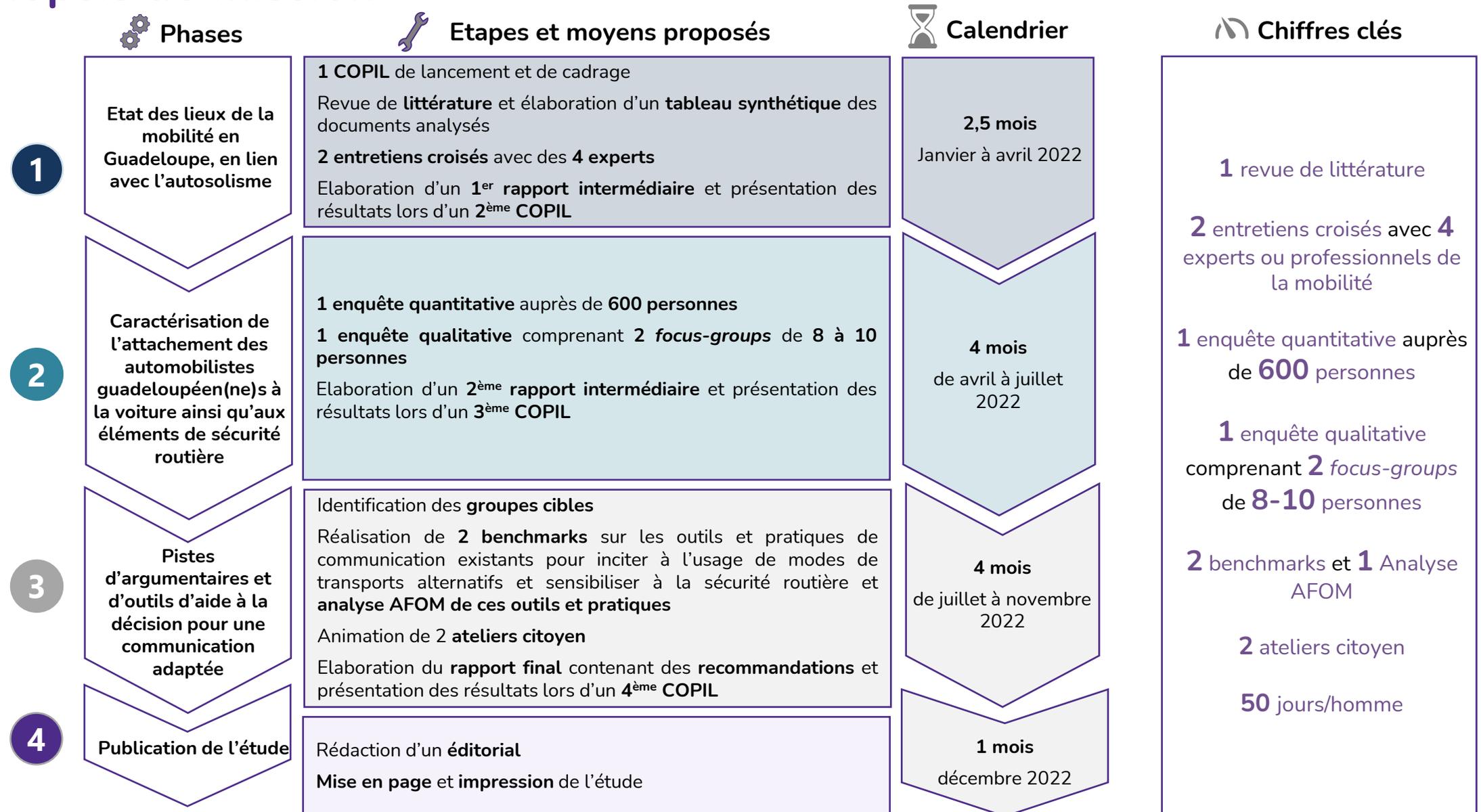
- ✓ La voiture n'est pas un **simple mode de déplacement**
- ✓ Il s'agit d'un **fait social à part entière** :
 - Intimement liée aux structures économiques et sociales, à l'organisation territoriale, aux politiques publiques
 - Place centrale au sein des modes de vie contemporains
 - Réceptacle de projections symboliques multiples

✓ Au cours des dernières années, les acteurs publics de la mobilité en Guadeloupe ont engagé une série de travaux pour **mieux comprendre** et **améliorer l'offre de mobilité sur le territoire** (plans et stratégies, révision de la gouvernance, études, projets...)

→ Dans ce contexte, une étude a été confiée à Nomadéis pour :

1. Explorer et analyser le **rapport à la voiture en Guadeloupe**, avec un regard **socio-anthropologique**
2. Sur cette base, identifier des leviers pour faciliter la **transition vers une mobilité décarbonée et durable** et **accompagner les changements de comportements en matière de sécurité routière**

Synopsis de mission





/02

**Phase 1 : Etat des lieux
de la mobilité en
Guadeloupe**

Phase 1 – Rappel des étapes

1

Revue de littérature pour établir un **état des lieux de la mobilité automobile** guadeloupéenne

- **Etude documentaire** (histoire de la mobilité et des transports en Guadeloupe, imaginaires associés aux différents modes de déplacements, etc.) => **Elaboration d'une base de données synthétique** répertoriant les documents analysés et leurs principales conclusions

+ de **70 sources bibliographiques analysées**

dont (voir l'annexe bibliographique pour le détail) :

- 20 articles et ouvrages scientifiques et universitaires
- 20 documents administratifs
- 30 rapports d'experts

2

Entretiens croisés avec des experts pour éclairer les conclusions de l'étude par une **expertise de haut niveau**

Entretien croisé n°1 11/02/2022 Visioconférence	Colette RANELY VERGE-DEPRE	Maître de conférences de géographie à l'IUFM de la Martinique. Spécialiste de la géographie des transports dans l'espace des Caraïbes, dans une perspective de développement durable.
	Stéphanie VINCENT	Maîtresse de conférences à l'Université Lumière Lyon 2. Sociologue, spécialiste des usages et comportements en matière de mobilité.
Entretien croisé n°2 23/03/2022 Visioconférence	Xavier BRISBOIS	Chercheur associé au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT). Docteur en psychologie sociale expérimentale.
	Rémadjie NGARONÉ	Membre associée du CANTHEL (Centre d'Anthropologie Culturelle). Docteur en ethnologie, experte associée de Nomadéis.

3

Elaboration d'une **1^{ère} version du rapport**

- Synthèse des enseignements issus la première phase
- Présentation des résultats lors d'un COFIL

Présentation des résultats de la phase 1 (1/6)

Message clé n°1 – L'automobile constitue le cœur de la mobilité guadeloupéenne

1.1. La voiture est le mode de déplacement privilégié

La voiture **domine** les modes de déplacements (données 2021) :

- ✓ Les **¾ des déplacements** (72 %) sont réalisés en automobile (vs. 63 % au niveau national)

L'**autosolisme** est le mode de déplacement majoritaire :

- ✓ Les **¾ des trajets automobiles** (72 %) sont réalisés par un conducteur seul (vs. 68 % au niveau national)
- ✓ Au total, l'autosolisme représente **1 déplacement sur 2** (vs. 43 % au niveau national)

La prégnance automobile s'opère sur des **trajets de courte distance** (cf. superficie du territoire) :

- ✓ Un déplacement automobile fait **9,2 km** en moyenne
- ✓ ¼ des trajets s'effectue sur **moins de 3 km**

1.2. La dynamique automobile tend à s'intensifier

Le **taux d'équipement** des ménages s'accroît :

- ✓ **7 ménages sur 10** (69 %) disposent d'**au moins 1 voiture** en 2021 (vs. 6 ménages sur 10 en 1999)
- ✓ **1 ménage sur 2** est **multi-équipé** (données 2015)

Le **parc automobile** est en hausse :

- ✓ **219 000 voitures** en 2019 vs. 194 000 en 2007 (+ 13 % en 12 ans)
- ✓ **62 000 voitures vendues** entre 2017 et 2020 (≈ 20 000 / an)

Le **nombre de trajets** réalisés en voiture augmente :

- ✓ **2,21** trajets automobiles par jour et par personne en 2021 vs. **2,12** en 1999 (+ 4 % en 20 ans)

La **distance moyenne parcourue quotidiennement** s'allonge :

- ✓ **+ 1,3 km** pour les actifs entre 1999 et 2010

 Ce tableau général masque des **disparités socio-économiques**, des **lignes de fracture générationnelles** et des **divergences territoriales** 

Présentation des résultats de la phase 1 (2/6)

Message clé n°2 – La prépondérance de l'automobile provient de facteurs structurels et historiques

2.1. L'histoire guadeloupéenne récente a rendu la voiture indissociable de l'accès à la vie économique et sociale

La Guadeloupe a connu de grands **bouleversements** au cours du 20^{ème}, en lien avec la « **crise sucrière** » et la « **départementalisation** »

- ✓ Marginalisation du **secteur agricole** et **exode rural**
- ✓ **Tertiarisation** de l'économie
- ✓ Hausse sans précédent des **dépenses publiques** (23 % du PIB en 1950 vs. 62 % en 1970), au bénéfice de l'agglomération centrale
- ✓ Hausse des **transferts sociaux** et des **revenus**, convergence des **modes de consommation** autour des **centres commerciaux**
- ✓ Hausse des **prix du foncier** dans les centres urbains

Ces bouleversements ont mis en place les **conditions de la dépendance à l'automobile**, située au cœur des choix résidentiels et professionnels

- ✓ Forte **concentration de l'activité** (agglomération centrale) et des **centres commerciaux** (périphérie des centres urbains)
- ✓ **Implantation résidentielle diffuse et périurbaine**

→ Dépendance aux **migrations pendulaires** : en 2021, **3 déplacements par jour** en moyenne, dont **les ¾** au départ / à destination du domicile et **près de la moitié** (45 %) vers / depuis Cap Excellence

2.2. La dépendance automobile s'explique aussi par un choix politique constant en faveur du « système de l'auto-mobilité »

Les **infrastructures routières**, symboles du progrès socio-économique, ont été massivement développées pendant la 2^{de} moitié du 20^{ème} :

- ✓ Forte **hausse des dépenses publiques** de l'Etat, notamment pour constituer un **réseau routier complet**
- ✓ **416 km de nationales** et **619 km de départementales**

La **dépendance à la voiture** est en partie **auto-entretenu** :

- ✓ Les infrastructures routières **conditionnent l'étalement urbain** et **favorisent l'usage de la voiture**
- ✓ La hausse constante du parc automobile **nécessite davantage d'investissements** : multiplication par deux de la surface dédiée au réseau routier entre 1985 et 2010

Jusqu'à récemment, le réseau de **transports collectifs** a été négligé :

- ✓ Abandon ancien des projets de développement du **réseau ferroviaire** (ex. voies associées aux anciennes usines sucrières)
- ✓ Les bus sont de moins en moins empruntés : **8 % des déplacements** (2021), représentent 1 déplacement tous les 3 jours en 2006 vs. 1 tous les 5 jours en 2020
- ✓ L'offre est jugée **insuffisante et désorganisée**

Présentation des résultats de la phase 1 (3/6)

🗣️ Message clé n°3 – L'attachement à la voiture repose sur des logiques psycho-sociologiques et sur la force de l'imaginaire associé

3.1. L'automobile est un symbole de la liberté individuelle

L'automobile constitue en soi une **expérience personnelle**

- ✓ La voiture constitue une expérience d'**autonomie du conducteur**, qui « fait corps » et maîtrise le véhicule
- ✓ Elle génère des **émotions individuelles** (ex. sensation de vitesse)

La voiture symbolise l'idée selon laquelle chaque individu dispose d'un **droit à circuler librement** et d'un **droit à l'inviolabilité de son espace individuel**

- ✓ Le « **système automobile** » développé au 20^{ème} (routes, stations essences, etc.) permet un accès libre et sans entrave à la quasi-totalité des zones de tous les territoires
- ✓ En lien avec ce système, la voiture bénéficie de nombreuses **qualités d'usage relatives** :
 - Le mode de transport **le plus rapide et le moins contraignant**
 - Un équipement **personnel, léger, commode à utiliser**, qui s'intègre aux **routines quotidiennes**

3.2. L'automobile est un marqueur de distinction sociale

L'automobile est perçue comme un **symbole de réussite sociale**

- ✓ Les automobilistes sont **distingués socialement** selon les marques, les modèles, les gammes, qui sont associés à des **statuts et à des pouvoirs symboliques variables** (ex. SUV)

L'automobile constitue un support d'affirmation d'une **affiliation identitaire personnelle**

- ✓ **Signes distinctifs** individuels visibles (ex. *bumper stickers*), **entretien et personnalisation** des équipements (ex. « bwadjaks »)
- ✓ **Pratiques distinctes des jeunes** qui marquent la division symbolique entre les âges (ex. « tirages »).

L'automobile est un **vecteur de distinction selon le genre**

- ✓ Activité **majoritairement masculine** historiquement (jusqu'aux années 1960 en France hexagonale)
- ✓ Persistance de **stéréotypes sexistes et genrés**

⚠️ Ces logiques ne sont **pas « naturelles »** : elles relèvent d'une **construction culturelle, industrielle et politique** ⚠️

⚠️ Les logiques ne sont **pas univoques** : elles sont au centre de **polarisations sociales** ⚠️

Présentation des résultats de la phase 1 (4/6)

Message clé n°4 – La place prépondérante de l'automobile génère des externalités socio-environnementales (1/3)

4.1. Le coût associé à l'utilisation de la voiture constitue une problématique socio-économique importante

Le transport représente **un poste de dépense central** pour les ménages

- ✓ Le **1^{er} poste de dépense** (devant l'alimentation et le logement)
- ✓ **1/5^{ème}** du budget des ménages (19,7 % vs. 14 % pour les autres ménages français) et **1/4** du budget des actifs
- ✓ **Surcoût des dépenses automobiles** par rapport à la France hexagonale (entre + 34 et + 56 % selon les véhicules), qui pèse plus sur les **ménages modestes** (« *motoring poors* »)

Cette situation peut générer des **tensions sociales**

- ✓ De nombreux ménages sont **contraints d'utiliser la voiture** pour l'accès aux services essentiels et à la vie active (cf. message clé n° 2)
- ✓ Le poids des dépenses automobiles représente donc une **contrainte sur le budget pilotable** et toute hausse de ce poids peut générer une **perte de bien-être**
- ✓ Le **prix des biens de consommation** de base (dont le carburant) constitue une des causes des dernières crises sociales (ex. 2009)

 Le budget des collectivités guadeloupéennes est **dépendant de la fiscalité assise sur la consommation de carburants fossiles** 

4.2. La réduction de la place de l'automobile est l'un des enjeux principaux de la transition écologique guadeloupéenne

Le secteur des transports représente un **enjeu énergétique majeur**

- ✓ La consommation de carburants fossiles pour les transports est le **1^{er} poste de consommation énergétique finale** (64 %), en **hausse constante** (+ 16 % entre 2012 et 2019)
- ✓ Le transport routier compte pour **70 % de cette consommation**
- ✓ Cela soulève un enjeu d'**autonomie énergétique** (93 % des ressources énergétiques sont importées)

La place de l'automobile est un **enjeu climatique important**

- ✓ Les voitures individuelles représentent **1/3 (32 %) du total des émissions de GES du territoire**, soit le **1^{er} poste d'émission**
- ✓ Phénomène de « **SUVification** » du parc (29 % du marché en 2020)
- ✓ Seuls 0,05 % des véhicules sont 100 % électriques et + **des 3/4 de l'électricité produite** provient de sources carbonées (77 %)

Les infrastructures automobiles contribuent à l'**artificialisation des sols**

- ✓ L'automobile occupe **1/5^{ème} des surfaces artificialisées** (21 %), souvent le long du littoral
- ✓ Il s'agit un **facteur de non-résilience face au changement climatique** (ex. 1/3 des routes de Jarry risqueront la submersion à horizon 2050 sans mesures d'adaptation)

Présentation des résultats de la phase 1 (5/6)

 Message clé n°4 – La place prépondérante de l'automobile génère des externalités socio-environnementales (2/3)

4.3. La prépondérance automobile a un impact sur la qualité de vie

Les routes guadeloupéennes sont **fortement congestionnées**

- ✓ Les points de congestion concernent particulièrement les **heures de pointe, l'agglomération centrale** et les **grands axes régionaux**
- ✓ Considérant qu'un trajet moyen en voiture s'effectue en **23 min** et sur une distance de **9,2 km**, la vitesse automobile moyenne se situerait aux alentours de **24 km par heure**

La **qualité de l'air** semble peu impactée par la pollution atmosphérique liée à l'utilisation de l'automobile

- ✓ Aucun dépassement des valeurs règlementaires en 2019 et 2020 imputable au trafic routier

L'**exposition au bruit routier** constitue également l'un des impacts sanitaires de l'automobile

- ✓ Au moins **6 % de la population** est exposée au bruit routier pour des niveaux sonores dépassant les valeurs limites

4.4. L'accidentalité routière constitue un problème majeur en Guadeloupe (1/2)

L'**accidentalité routière** atteint des niveaux records en Guadeloupe

- ✓ **51 morts** sur la route en 2020 (+ 55 % vs 2018)
- ✓ **14 tués pour 100 accidents**, soit l'indice de gravité le plus élevé de France

La distribution du « malheur routier » est **enracinée socialement**

- ✓ La grande majorité des victimes sont des **hommes** (78 % en 2020)
- ✓ La moitié des victimes a **plus de 45 ans** et **¼ ont moins de 25 ans**
- ✓ Les **piétons** et les **conducteurs de deux-roues** représentent la **majorité des victimes** (resp. 23,5 % et 20 % en 2020)

 La prévention routière constitue **l'une des priorités de la préfecture de Guadeloupe** : **40 opérations « de terrain »** et plusieurs **campagnes de communication** ont été menées depuis décembre 2019 

Présentation des résultats de la phase 1 (6/6)

 Message clé n°4 – La place prépondérante de l'automobile génère des externalités socio-environnementales (3/3)

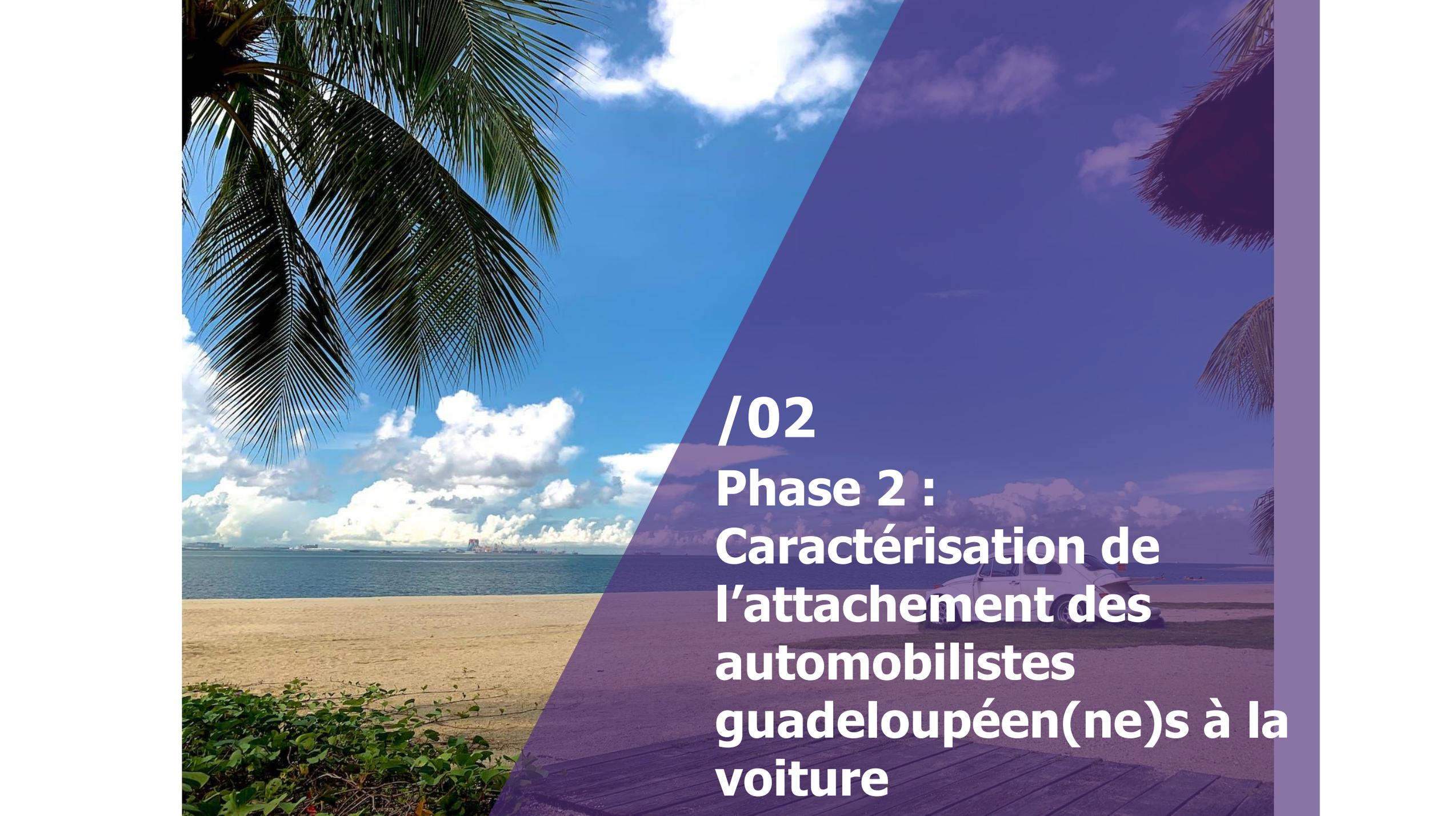
4.4. L'accidentalité routière constitue un problème majeur en Guadeloupe (2/2)

Les **comportements infractionnistes** constituent la principale cause de l'insécurité routière en Guadeloupe

- ✓ Les **profils infractionnistes** sont similaires à ceux des victimes
- ✓ Le **non-port des équipements de sécurité** est le 1^{er} facteur de risque (en 2019, 40 % des victimes ne portaient pas la ceinture et 14 % le casque)
- ✓ L'**alcool** est impliqué dans 37 % des accidents mortels en 2019 (vs. 18 % dans l'Hexagone)
- ✓ La **vitesse** est responsable de 35 % des accidents mortels en 2019 (vs. 30 % dans l'Hexagone)
- ✓ Les **stupéfiants** ont provoqué 17 % des accidents mortels en 2019 (vs. 10 % dans l'Hexagone)

Ces comportements relèvent de **déterminants psychologiques et sociologiques**

- ✓ Les travaux menés auprès de la population guadeloupéenne suggèrent un **rapport plus contestataire à la réglementation** que dans les autres régions françaises : le **défi à l'autorité** constituerait un déterminant spécifique de l'insécurité routière
- ✓ Le **poids de l'alcool** dans les déterminants de l'accidentalité est à mettre en perspective avec **l'histoire et l'économie de la Guadeloupe** : 6 conducteurs infractionnistes sur 10 déclarent être susceptibles de prendre le volant tout en ayant conscience d'avoir dépassé le taux légal d'alcoolémie
- ✓ D'autres **facteurs psycho-sociologiques moins spécifiques** entrent également en ligne de compte : la volonté de **s'échapper du quotidien** (ex. la vitesse ou la consommation d'alcool ou de stupéfiants comme « comportement de fuite »), la prise de risque comme **levier de construction identitaire** (ex. pratiques automobiles des jeunes) et la banalisation des facteurs de risques (consommation de cannabis, stress, surcharge de travail, fatigue, manque de temps)



/02

**Phase 2 :
Caractérisation de
l'attachement des
automobilistes
guadeloupéen(ne)s à la
voiture**

Phase 2 – phase « terrain »

Rappel des étapes

1

Réalisation d'une enquête quantitative

Objectifs :

- Documenter les **logiques psychologiques et socio-anthropologiques** qui déterminent le rapport à la voiture et à la sécurité routière en Guadeloupe
- Etudier la **répartition de ces logiques** au sein de la population et comprendre leur place relative au regard des **facteurs structurels** (économiques, politiques, urbanistiques, etc.) qui influent sur la place de la voiture dans le quotidien des Guadeloupéen.ne.s

- Un panel de **600 Guadeloupéen.ne.s** construit selon la méthode des quotas
- Un niveau confiance de **95 %** et une marge d'erreur de **4 %**
- Administrée par **ETOM LDdom**, leader des études marketing et des sondages en Outre-Mer, sur la base d'un **questionnaire** élaboré par Nomadéis

2

Réalisation d'une enquête qualitative

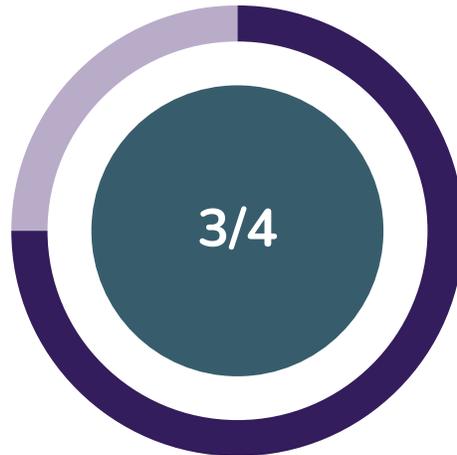
Objectifs :

- Mieux comprendre la **perception des différents modes de transport, des enjeux et de l'avenir de la mobilité** et Guadeloupe, ainsi que l'expérience personnelle des participants en matière de **sécurité routière**

- **Deux focus groups** comptant une **dizaine de personne** chacun et composés par classe d'âge (25-39 ans et 45-60 ans)
- Animés par **ETOM LDdom** sur la base d'un **guide d'animation** élaboré par Nomadéis

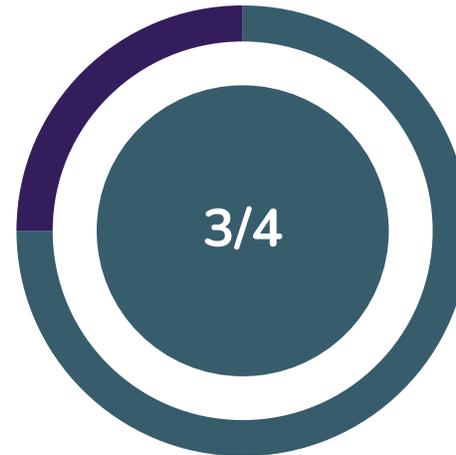
Synthèse des messages clés 1/6

Message clé n°1 – L'automobile constitue le cœur de la mobilité guadeloupéenne



des déplacements (72 %) sont réalisés en automobile

L'automobile domine les modes de déplacement



des trajets automobiles (72%) sont réalisés par un conducteur seul

L'autosolisme est le mode de déplacement majoritaire



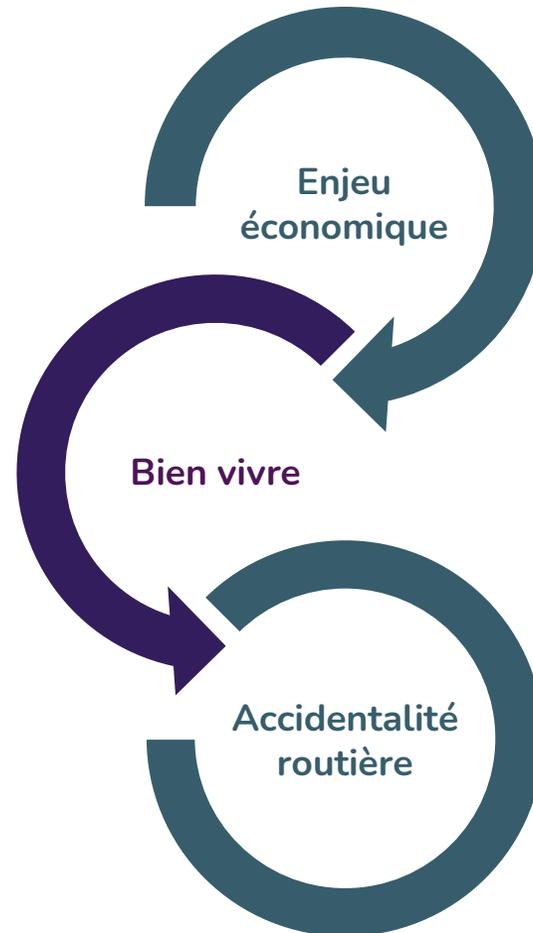
Un déplacement automobile fait 9,2 km en moyenne

La voiture est surtout utilisée pour des trajets de courte distance

Synthèse des messages clés 2/6

Message clé n°2 – La place prépondérante de l'automobile a des impacts sur la population et le territoire

Les points de congestion concernent particulièrement les heures de pointe, l'agglomération centrale et les grands axes régionaux : le trajet moyen se fait à 24 km/h



Le transport représente le 1er poste de dépense pour les ménages guadeloupéens (devant l'alimentation et le logement)

L'accidentalité routière atteint des niveaux records en Guadeloupe

47 décès en 2019, 51 en 2020, 65 en 2021

14 tués pour 100 accidents (2020) soit l'indice de gravité le plus élevé de France

Synthèse des messages clés 3/6

Message clé n°3 – La prépondérance de l'automobile provient de facteurs structurels et historiques (1/2)

Les **infrastructures routières**, symboles du progrès socio-économique, ont été massivement développées pendant la 2^{de} moitié du 20^{ème} siècle

Jusqu'à récemment, le réseau de **transports collectifs** a été négligé et s'avère **très peu attractif** :



- Les bus sont de moins en moins empruntés : 8 % des déplacements (2021), représentent 1 déplacement tous les 3 jours en 2006
- Et 1 déplacement tous les 5 jours en 2020



- Abandon ancien des projets de développement du réseau ferroviaire (ex. voies associées aux anciennes usines sucrières)

Synthèse des messages clés 4/6

Message clé n°3 – La prépondérance de l'automobile provient de facteurs structurels et historiques (2/2)



Enjeux relatifs au vélo :

- Manque d'infrastructures dédiées et sécurisées ;
- Les **infrastructures** (pistes cyclables, trottoirs, etc.) sont **en mauvais état, inadaptées** (pistes cyclables non sécurisées, faible niveau d'éclairage, etc.) **et insuffisantes** (discontinuités, itinéraires impossibles, trottoirs inexistant, etc.) ;
- L'absence de démarcation physique entre les différents modes de transport rend les déplacements **à vélo ou à pied dangereux**.



Le covoiturage fait face à des blocages culturels :

- Le recours au covoiturage avec des personnes extérieures à son cercle proche est une pratique peu répandue

Synthèse des messages clés 5/6

Message clé n°4 – Une image de la voiture positive mais qui cache de nombreux désagréments



La voiture est reconnue pour ses **qualités d'usage** (praticité, rapidité, confort...) et constitue un **symbole d'autonomie** et de **liberté individuelle**.



Mais elle entraîne de nombreux désagréments cachés : coût, embouteillages, impacts environnementaux

En outre elle est cause de mortalité : les **comportements infractionnistes** constituent la principale cause de l'insécurité routière en Guadeloupe

- ✓ Les infractions les plus fréquemment mises en cause lors des accidents mortels étaient : le **non-port des équipements de sécurité, l'alcool, la vitesse et les stupéfiants**

Synthèse des messages clés 6/6

- 1) La voiture individuelle est **un mode de transport essentiel et incontournable** en Guadeloupe.
- 2) Cette place de l'automobile est intimement liée à **l'histoire récente de la Guadeloupe** et aux **orientations politiques prises par le passé en matière de mobilité**, qui ont conduit à inscrire le territoire dans une logique de « tout-à-l'automobile ».
- 3) Certaines **logiques psycho-sociologiques** nourrissent également l'attractivité de l'automobile et l'attachement des individus à ce mode de transport : la voiture bénéficie d'une **image très positive** et est perçue comme **un symbole de liberté et d'autonomie individuelle**.
- 4) Ces logiques ne sont **pas univoques et unanimes** : une forme de « fatigue automobile » liée aux externalités de l'automobile s'exprime largement, et le niveau d'investissement symbolique dans l'objet automobile varie selon certaines variables sociologiques.
- 5) La dépendance à l'automobile **soulève de nombreuses problématiques** (socio-économiques, environnementales, etc.) qui rendent la transition de la mobilité sur le territoire de Guadeloupe indispensable.
- 6) Parmi les problématiques automobiles auxquelles la Guadeloupe est confrontée, la mortalité routière relève de **déterminants sociologiques spécifiques**.

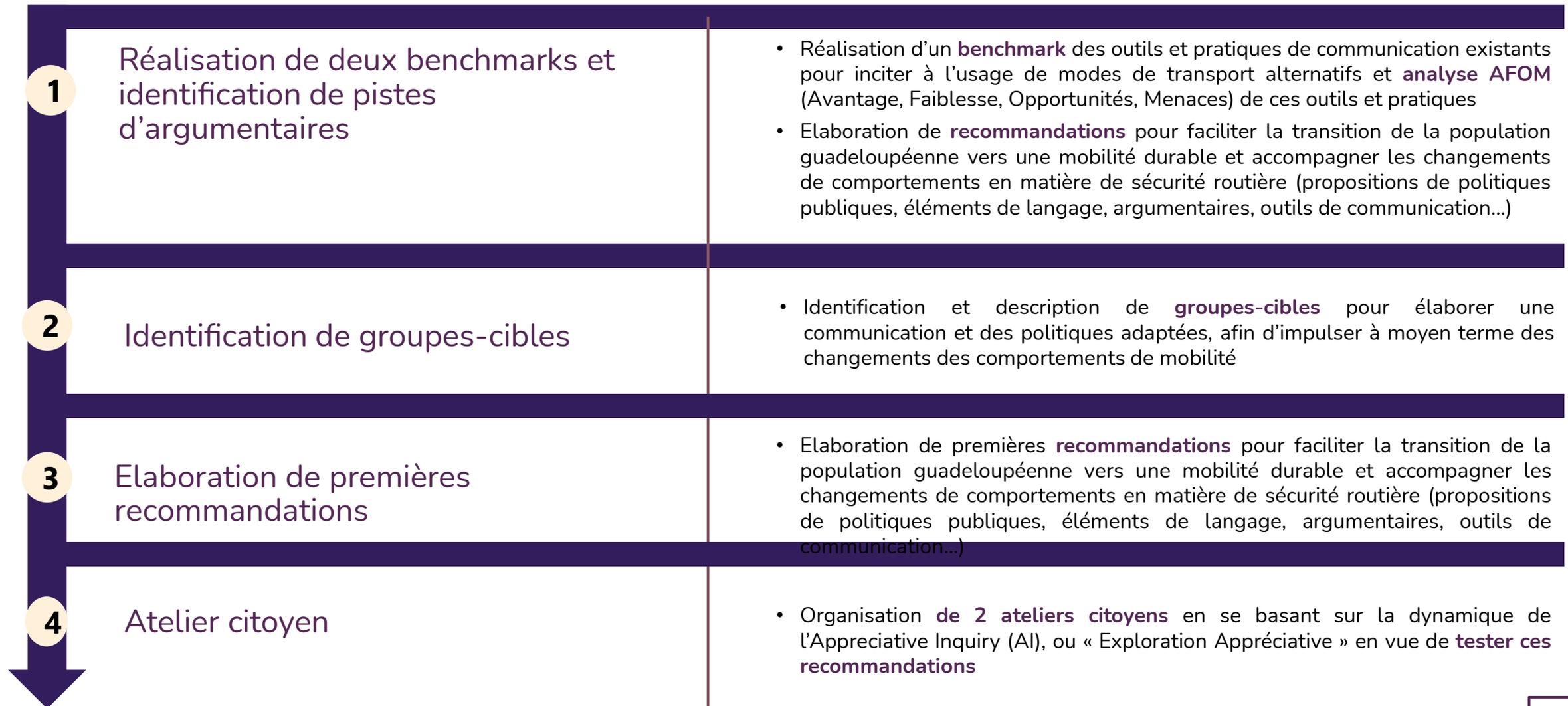


/03

**Phase 3 : Pistes
d'argumentaires et
d'outils d'aide à la
décision pour une
communication
adaptée**

Phase 3

Rappel des étapes



Enseignements du benchmark

Objectif : identifier des outils et pratiques de communication existants pour inciter à l'usage de modes de transport alternatifs, ainsi que leurs leviers et éventuels freins dans d'autres contextes géographiques et culturels

Le marketing social appliqué à la transition de la mobilité : le projet européen **SEGMENT**

- ✓ Le marketing social est une stratégie de communication inspirée des techniques publicitaires pour **délivrer des messages d'intérêt général auprès des différents segments de la population**

- Afin d'accroître leur potentiel persuasif, les messages énoncés par les acteurs publics guadeloupéens de la mobilité pourront être **calibrés et différenciés en fonction de la population-cible**
- Délivrer une **information personnalisée**, adaptée au contexte particulier de l'individu qui la reçoit, permet d'éviter les écueils associés à la transmission d'informations « génériques », qui peuvent s'avérer déconnectées des situations individuelles concrètes

Le marketing individualisé appliqué à la transition de la mobilité : les programmes **IndiMark** au Royaume-Uni

- ✓ Les programmes IndiMark supposent qu'une partie de la population n'utilise pas de mode de transport alternatif à l'automobile par manque d'information ou du fait d'une image négative de ces modes.
- ✓ Dans ce contexte, ces programmes visent à **exploiter les données personnelles d'une population cible** (recueillie via un questionnaire) afin de **proposer une information personnalisée** sur les alternatives à la voiture, voire, dans certains cas, des incitations directes à utiliser un mode de transport alternatif

- En proposant une information personnalisée sur les alternatives à la voiture, voire des incitations directes à utiliser un mode de transport alternatif, les programmes de sensibilisation de type IndiMark permettent de **conduire les individus à changer spontanément**, sans leur donner l'impression d'être forcés à modifier leur comportement
- Ces changements spontanés ont plus de chance de perdurer sur le long terme bien qu'il soit nécessaire de les **entretenir via le maintien des campagnes de sensibilisation et information**

Enseignements du benchmark

Utilisation du *nudge* en sécurité routière

- ✓ Les « nudges » (« coups de pouce » en anglais) constituent une sous-discipline de l'économie comportementale : ce sont des techniques qui visent à **orienter nos choix de manière inconsciente**, sans que nous le percevions comme une contrainte

L'accompagnement au changement de comportement : le programme « Travel Blending »

- ✓ Expérimenté à trois reprises en Australie (Adelaïde en 2000, Sydney en 2002 et Canberra en 2003), le programme Travel Blending consiste à mobiliser les outils et techniques du marketing social communautaire (« community-based social marketing ») pour accompagner la transition de la mobilité à l'échelle d'un quartier

La communication basée sur l'éthique collective : la campagne *Don't mess with Texas*

- ✓ Constatant que l'abandon de détritrus le long des routes était une pratique associée à la masculinité (des études ayant démontré que les hommes étaient davantage réfractaires à l'écologie et la protection de l'environnement, des valeurs jugées « féminines »), le Département des Transports du Texas a organisé à partir de 1985 une large **campagne de communication** autour de la lutte contre les déchets jouant sur la fierté des Texans et leur **sentiment d'appartenance**, intitulée « Don't mess with Texas »

- Les « nudges » peuvent permettre d'utiliser les **facteurs personnels** de certains publics et **inciter au changement de manière inconsciente**, même si ce changement est **limité dans le temps**
- Les enjeux de sécurité routière ne pourront cependant pas être traités en profondeur par cette technique, en raison du **manque d'impact sur la durée** de ce type de programme

- Les **solutions personnalisées** et l'**animation communautaire** permettent une sensibilisation et un **changement de comportement sur le long terme**

- Les futures campagnes de communication des acteurs publics guadeloupéens de la mobilité peuvent toucher certaines catégories de la population habituellement peu concernées par les opérations de communication publique en **axant les messages délivrés autour des normes et représentations sociales dominantes au sein de ces groupes sociaux**

Présentation des groupes cibles 1/3



Objectif : identifier des groupes cibles pouvant faire l'objet d'une communication adaptée, voire de politiques publiques précises afin d'impulser à moyen terme des changements de comportement.



2 critères d'identification :

- **L'intensité d'usage de la voiture** afin de différencier les publics selon leur utilisation quantitative de la voiture. Cela comprend le taux d'équipement du foyer, la fréquence d'utilisation au quotidien, la fréquence du recours aux autres modes de transport, le degré de dépendance à la voiture (absence d'alternative sur le trajet effectué), le recours à l'autosolisme et au co-voiturage ;
- **L'image de la voiture et l'investissement personnel et symbolique de l'objet.** Les groupes sont identifiés selon leur utilisation et investissement qualitatif de la voiture. Cela comprend le type de véhicule conduit, les diverses représentations associées à la voiture ainsi qu'aux divers indicateurs révélant l'attachement à la voiture au-delà de la seule nécessité.

Ces critères ont ensuite été croisés avec trois caractéristiques étudiées dans l'enquête quantitative (l'âge, le milieu socio-économique et la zone de résidence/travail).

Présentation des groupes cibles 2/3

	Image positive Investissement personnel marqué	Image mitigée	Image moins positive Peu d'investissement personnel
Intensité d'usage faible	GROUPE A - 18/24 ans - Sans emploi, chômeurs et inactifs - Ouvriers - Personnes les moins diplômées - Résidents et travailleurs de la seconde périphérie		
Intensité d'usage modérée		GROUPE B - Professions intermédiaires - Employés - Diplômes intermédiaires - Résidents et travailleurs de la première périphérie	GROUPE B - Retraités (65 ans et plus)
Intensité d'usage élevée	GROUPE C - Résidents et travailleurs de Nord Grande-Terre	GROUPE C - 25/64 ans	GROUPE C - Agriculteurs exploitants, Artisans, Commerçants et Chefs d'entreprises - Cadres et professions libérales - Personnes les plus diplômées - Résidents et travailleurs de l'agglomération centrale

Présentation des groupes cibles 3/3

Groupe A :

- Homogène dans l'utilisation et le rapport à la voiture

Groupe B :

- Plutôt homogène quant à l'utilisation de la voiture, mais ce groupe comporte quelques variations sur le plan de l'image de la voiture, qui est mitigée. Les 65 ans et plus sont regroupés ici parce que bien que leur image de la voiture soit plus négative et qu'ils investissent peu leur voiture personnellement, ils conservent néanmoins certaines représentations positives. Leur image de la voiture est moins négative que celle du groupe C

Groupe C :

- Ce groupe comprend les plus gros utilisateurs de voiture. Si les habitants du nord Grande-Terre figurent dans ce groupe, c'est en raison de leur usage intensif de la voiture. Leur représentation de la voiture est cependant plus proche de celle du groupe A, et ils pourraient y être associé dans le cas de campagnes de communication portant sur les représentations

Ateliers citoyens

Objectifs :

- Partager les résultats de l'étude et sensibiliser les participants aux enjeux de la mobilité sur le territoire
- Tester les argumentaires et stratégies de communication en vue de favoriser le report modal
- Tester les argumentaires **sur les groupes cibles identifiés** : les citoyens recrutés correspondaient en priorité à des profils du Groupe C, soit :
 - 40 ans et plus,
 - Se déplaçant en voiture le plus souvent ou exclusivement,
 - CSP diverses

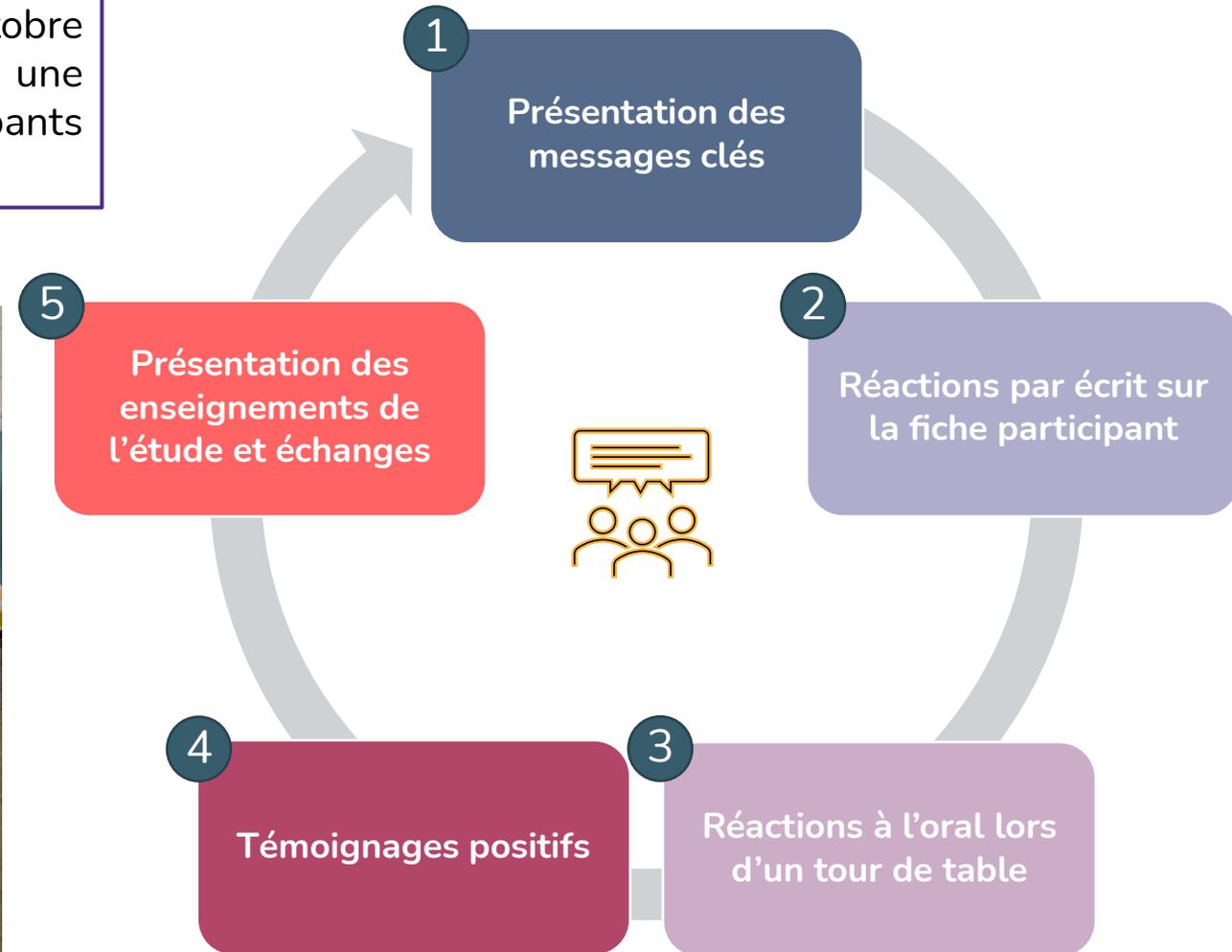


Ateliers citoyens : description

Deux ateliers (5 & 7 octobre 2022), rassemblant une vingtaine de participants chacun



Déroulé de l'atelier :



Ateliers citoyens : enseignements

Atelier sur le report modal



Le **covoiturage** a suscité un intérêt spontané, bien qu'il constitue une solution encore peu usitée à ce jour, en raison d'une **méconnaissance du fonctionnement des applications de covoiturage**, des **contraintes** perçues liées à l'organisation des trajets et du caractère peu répandu de la pratique ;



Le vélo représente une alternative désirable en théorie mais peu généralisée en pratique chez les participants, en raison du **manque d'infrastructures sécurisées et des contraintes logistiques** ;



Le bus est perçu comme une alternative intéressante mais **trop peu opérationnelle** : manque de correspondances entre les différentes lignes et contraintes matérielles (organisation des trajets, manque de ponctualité du service).



Messages plébiscités :

- ✓ Les messages mettant en avant des **alternatives fonctionnelles** car permettant de se projeter concrètement dans le déploiement d'une solution ;
- ✓ Les messages **ciblant les comportements problématiques**, accompagnés de **chiffres clés** ;
- ✓ Les messages prenant appui sur les **penchants d'éthique collective** (l'avenir de l'archipel et les générations futures).



Messages complémentaires suggérés :



Intérêts économiques des alternatives à la voiture : une incitation économique serait un facteur décisif de changement de comportement ;



Aspects sanitaires, comme les bienfaits des alternatives à la voiture en matière de santé publique (lutte contre la dégradation de la qualité de l'air et contre la sédentarité) ;

Ateliers citoyens : enseignements

Atelier sur la sécurité routière



Messages plébiscités :

- ✓ Les **messages « choc »** comportant des images d'accident et un slogan simple ;
- ✓ Les messages fondés sur des penchants « d'éthique collective » qui amènent les individus à prendre en considération l'intérêt collectif dans leurs décisions et comportements, notamment en s'appuyant sur les **valeurs familiales** ;
- ✓ L'impératif du **partage de la route**, la tolérance et le vivre-ensemble ;



Actions complémentaires suggérées :

- ✓ Renouvellement régulier des messages et des œuvres à visée de prévention afin de continuer à **interpeller les automobilistes** et à éviter que ces supports soient banalisés voire invisibilisés aux yeux des automobilistes
- ✓ Effort de **pédagogie et d'éducation** à la sécurité routière doit également être conduit auprès de la population, pour préciser le code de la route, les raisons du choix de certaines limitations à certains endroits, etc., ce afin que la population guadeloupéenne s'approprie davantage les règles de sécurité routière et les reçoive moins comme des injonctions extérieures

Propositions de recommandations à destination des décideurs 1/2

- A. L'insuffisante attractivité des alternatives à l'automobile constitue le principal frein au report modal : la priorité des pouvoirs publics doit être **d'investir dans la mise en place de ces alternatives et de sortir de la logique du « tout-à-l'automobile »**
- Pour les transports publics : **organisation et mise en cohérence d'un réseau régional unique multimodal performant**
 - Pour les modes actifs : mise en place **d'infrastructures dédiées et sécurisées**
 - Pour le covoiturage : travail sur les freins culturels en **sécurisant et en régulant la pratique, travail de communication autour des applications permettant**
 - Mais aussi : travail sur **l'aménagement du territoire et l'accès aux services essentiels de proximité**

- B. Les pouvoirs publics peuvent **mobiliser des instruments d'information et de communication** afin d'agir directement sur les logiques culturelles et sociales qui influent sur les pratiques de mobilité et sur le respect des règles de sécurité routière
- Organisation **d'une ou plusieurs grandes campagnes de communication** à l'échelle de la région guadeloupéenne
 - Ciblage des messages en fonction des groupes cibles afin de délivrer une **information personnalisée**

- C. Les autorités publiques guadeloupéennes peuvent mettre en place **un dispositif d'accompagnement et d'animation** sur le modèle des plateformes territoriales de la rénovation énergétique (PTRE), afin de construire un **service public de l'accompagnement des ménages vers une mobilité durable et apaisée**, chargé d'identifier des populations ou des zones à accompagner vers le changement, de prodiguer un accompagnement personnalisé et d'organiser un programme d'animation territoriale

Propositions de recommandations à destination des décideurs 2/2

D. Les pouvoirs publics guadeloupéens pourraient appliquer **certains outils issus des « nudges »** à l'aménagement des infrastructures de mobilité. En jouant sur les **biais cognitifs**, ces derniers peuvent en effet influencer sur le report modal et les comportements en matière de sécurité routière de façon non contraignante, indirecte et indolore

E. Pour que la transition de la mobilité s'opère sans tension, il faut limiter la perception selon laquelle renoncer à l'automobile équivaut à **une privation de confort, un recul de l'autonomie et de la liberté de mouvement**

- Nécessité de concentrer les efforts de communication sur **les alternatives dont les qualités d'usage sont certaines et compétitives par rapport à l'automobile**

F. Utiliser le sentiment de « **fatigue automobile** » répandu dans la société guadeloupéenne comme levier de transition : le gain personnel lié à **la diminution de l'effort financier et des nuisances automobiles quotidiennes** constituent des motivations importantes

G. Une part importante de la population (bien que minoritaire) ne perçoit pas les **problématiques environnementales associées à l'automobile**, qui sont vues comme un levier de changement secondaire et relevant principalement du collectif :

- Un **important effort de sensibilisation et de communication** semble nécessaire pour en faire un levier de changement mobilisateur

H. Les leviers de diminution de la mortalité routière sont **structurels** (ex. mise en place d'alternatives à la voiture la nuit) mais surtout **socio-culturels** : concentration de l'effort sur la **dévalorisation des imaginaires infractionnistes** pour les rendre inacceptables socialement



/04
Annexes

Annexes

Bibliographie (1/4)

Type de sources	Titre	Auteur / Source	Date
Articles scientifiques / universitaires	Une analyse structurale des systèmes modaux	HERAND	2021
	La jeunesse et la route : socio-anthropologie de la conduite automobile	DUVIAU	2020
	La remise en cause du tout automobile	HERAND	2020
	Gratuité des transports publics et cohérence des politiques de déplacements urbains	HERAND	2020
	Basculer vers de petites voitures	MEILHAN	2020
	La CA du Nord Basse-Terre : un condensé de la Guadeloupe	TREFOLONI, CRATERE, RAIMBAUD / INSEE Guadeloupe	2019
	Les stéréotypes dans la publicité automobile : du sexisme à l'individualisme	CALLOUET	2019
	Histoire du chemin de fer sucrier de Beauport, 1893-1990	MIOCHE	2019
	Transports et territoires insulaires, approche géographique	RANELY VERGE-DEPRE	2017
	Les deux modernités occidentales et la géo-modernité actuelle	MARTUCELLI	2017
	Déplacements domicile-travail. Des déplacements domicile-travail en hausse en Guadeloupe	NAULIN / INSEE Guadeloupe	2016
	Les déplacements en Guadeloupe : prédominance de l'automobile et émissions de CO2 accrues	BENHADDOUCHE, CAMUS, THIOUX, DANCOISNE / INSEE Guadeloupe	2015
	Des indicateurs pour apprécier le Développement Durable en Guadeloupe	GRILLOT, THIOUX, BLANCHET, HALLAKOU, DOCAN / INSEE Guadeloupe	2015
	Etude sur le coût de possession et d'usage d'une automobile : étude comparative entre la Guadeloupe et la France métropolitaine	Observatoire des Prix, des Marges et des Revenus (OPMR) de la Guadeloupe	2015
	Un sociologue au volant : le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain	MARCHAL	2014
	Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs	BRISBOIS	2010
	Information multimodale en Guadeloupe : Etat des lieux	CERTU	2010
	Guadeloupe, Martinique, LKP, crise de 2009, crise économique, déclin économique : de crises en crises : la Guadeloupe et la Martinique	DESSE	2010
	Usages et usagers de la route, mobilité et accidents 1860-2008	ORSELLI	2009
	Les "altermobilités", analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?	VINCENT	2008
L'inventaire de risque et d'activation	LAFOLLIE, LE SCANFF et FONTAYNE	2008	
Marcher en Guadeloupe. Pour la construction et l'appropriation d'un "territoire mobile"	PRUNEAU et AGNES	2007	
L'automobile, un imaginaire contemporain	MONNEYRON et THOMAS	2006	
Crise de l'économie sucrière et mutations spatiales en Guadeloupe	OUEDRAOGO	2006	
Ethnographie des manières de conduire et des incidents routiers à la Guadeloupe	BOUGEROL	2005	
L'automobile : un espace vécu comme un autre chez soi	DUBOIS	2004	
Les nouvelles formes de polarisation urbaine en Guadeloupe, Martinique et Réunion	DESSE	1998	
Crise sucrière et réforme foncière en Guadeloupe. Les structures agraires face au changement économique et social	DEVERRE	1990	

Annexes

Bibliographie (2/4)

Type de sources	Titre	Auteur / Source	Date
Documents administratifs	EMC2 Guadeloupe - Bilan de la première phase de collecte	CEREMA, Egis	2022
	L'essentiel sur la Guadeloupe	INSEE Guadeloupe	2022
	Démarche mobilité H2040	CEREMA, Egis	2021
	En 2020, l'emploi se maintient en Guadeloupe grâce au chômage partiel	INSEE Guadeloupe	2021
	« Départementalisation des outre-mer »	Site du gouvernement	2021
	Bilan économique 2019	INSEE Guadeloupe	2020
	Tableaux de l'économie française. Edition 2020	INSEE	2020
	Bilan démographique - Un vieillissement accentué par les migrations	INSEE Guadeloupe	2019
	Enquête Budget de famille 2011	INSEE Guadeloupe	2015
	Des indicateurs pour apprécier le Développement Durable en Guadeloupe	INSEE Guadeloupe	2015
	Données géographiques et occupation du sol en Guadeloupe	DEAL Guadeloupe	2014
Ouvrages de référence	Sociologie de l'automobile	DEMOLI et LANNOY	2019
	Anthropologie du conflit en Guadeloupe. Prolongements, ruptures et variations de la domination coloniale. Chapitre 1 : « Consommer et exister »	N'GARONE	2018
	Pour une anthropologie de la consommation. Le monde des biens.	DOUGLAS et ISHERWOOD	2008
	Le cheval et la jeune fille ou la virginité chez les anciens Grecs	GHIRON-BISTAGNE	1985
Articles de presse / Articles en ligne	« Climat : 16 000 Guadeloupéens menacés par la montée des eaux »	France Info	2022
	« Ça roule pour les riches »	CHASSIGNET / Alternatives Economiques	2022
	« Sécurité routière »	Site de la Préfecture de la région Guadeloupe	2022
	« Communication du 1er avril 2021 publiée sur le site de la Région »	Site de la Région Guadeloupe	2021
	« Départementalisation des outre-mer »	Site du gouvernement	2021
	« Réseau routier de la Guadeloupe (971) »	Wikisara	2020
	« Les tirages, une pratique dangereuse qui perdure »	La 1ère Guadeloupe	2019

Annexes

Bibliographie (3/4)

Type de sources	Titre	Auteur / Source	Date
Rapports	Rapports annuels d'activité	Gwad'Air	2019 et 2020
	Enquête nationale Transport et déplacements	CEREMA	2007-2008
	Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability	IPCC	2022
	Enquête Mobilité	Région Guadeloupe, CEREMA	2021
	Conférence territoriale de l'action publique consacrée au transport, Relevé de décisions	Région Guadeloupe	2021
	L'obsession de la publicité pour les SUV	WWF France	2021
	En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture	INSEE Guadeloupe	2021
	Bilan énergétique 2020	OREC Guadeloupe	2021
	Global SUV sales set another record in 2021, setting back efforts to reduce emissions	Agence Internationale de l'Energie	2021
	Les dossiers – L'occupation du sol entre 1982 et 2018	AGRESTE	2021
	Observatoire des vitesses - Rapport 2020	Observatoire national interministériel de la sécurité routière	2021
	Bilan sécurité routière 2020	Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL)	2021
	La politique publique de sécurité routière	Cour des comptes	2021
	Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Enquête Mobilité des Personnes	Ministère de la Transition Ecologique	2021
	Faire de la Guadeloupe un archipel autonome énergétiquement dans le domaine des transports et de la mobilité	ADEME Guadeloupe	2020
	Etude du prix de revient du transport de voyageur en Guadeloupe	ORT, Espelia, Tecurbis	2020
	Chiffres et analyses	ORT	2020
	Enquête mobilité des personnes 2018–2019	SDES	2020
	Bilan de 1962 à 2020	Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) de la Guadeloupe	2020
	La sécurité routière en France, bilan de l'accidentalité 2019	Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)	2020
Parcours moyens annuels des voitures particulières en France de 2004 à 2019, selon le type de carburant (en kilomètres)	Statista	2020	
Les déterminants de la prise de risques des comportements des conducteurs infractionnistes guadeloupéens	Perspectiv	2019	
Le budget dédié aux transports dépasse ceux du logement et de l'alimentation	INSEE Guadeloupe	2019	

Annexes

Bibliographie (4/4)

Type de sources	Titre	Auteur / Source	Date
Rapports	Accidentalité routière en Guadeloupe – Bilan 2019	Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL)	2019
	Drogues et addictions dans les Outre-Mer, état des lieux et problématiques	Observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT)	2019
	La précarité énergétique en Guadeloupe : une approche socio-anthropologique pour une définition de la précarité énergétique en milieu tropical, "Mobilité"	OREC Guadeloupe	2018
	Les Actes – Matinée technique de l'Observatoire Régional des Transports (ORT)	ORT	2018
	Evaluation économique des impacts des risques côtiers en lien avec le changement climatique sur le littoral de la Guadeloupe – Année 1	BRGM	2018
	Le guide du bon conducteur	Ministère de l'intérieur – délégation à la sécurité routière	2018
	Plans de mobilité. Définition et aide à la mise en œuvre	FAPM, GART	2017
	Chiffres & Analyse n°12	ORT	2016
	Bilan 2014-2015	ORT	2015
	Le coût de possession et d'usage d'une automobile. Comparatif entre la Guadeloupe et la Métropole.	Syndex	2015
	Synthèse du Plan régional de coordination des transports	Région Guadeloupe	2015
	Elaboration du Programme d'Actions. Plan régional de coordination des transports	Région Guadeloupe	2015
	L'utilisation du territoire en 2014	AGRESTE	2015
	Plans de Préventions du Bruit dans l'Environnement (PPBE) – Routes nationales	Région Guadeloupe	2015
	Plans de Préventions du Bruit dans l'Environnement (PPBE) – Routes départementales	Conseil Départemental de Guadeloupe	2015
	Développement du vélo en Guadeloupe	ORT	2014
	Rapport du SRIT, 3ème réunion plénière de l'année 2012	SRIT	2012
	Optimisation logistique et environnementales du transport des déchets en Guadeloupe : de la collecte au traitement final	ADEME Guadeloupe, Sogreah, Catram Consultants, Inddigo	2011
	Analyse de la desserte inter-îles en Guadeloupe	ADEME Guadeloupe	2010
	Analyse de la desserte intra-archipel en Guadeloupe	ORT	2010
Les nuisances environnementales de l'automobile	Sénat	2001	