

## 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

**Leah BALL – Manager**

06 99 38 42 13 / [leah.ball@wavestone.com](mailto:leah.ball@wavestone.com)

**Cloé DUGRILLON – Consultante Senior**

06 32 13 11 35 / [cloe.dugrillon@wavestone.com](mailto: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	33
Annexe	46



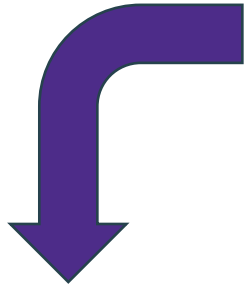


**/01**

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

---

# Rappel du contexte et des objectifs



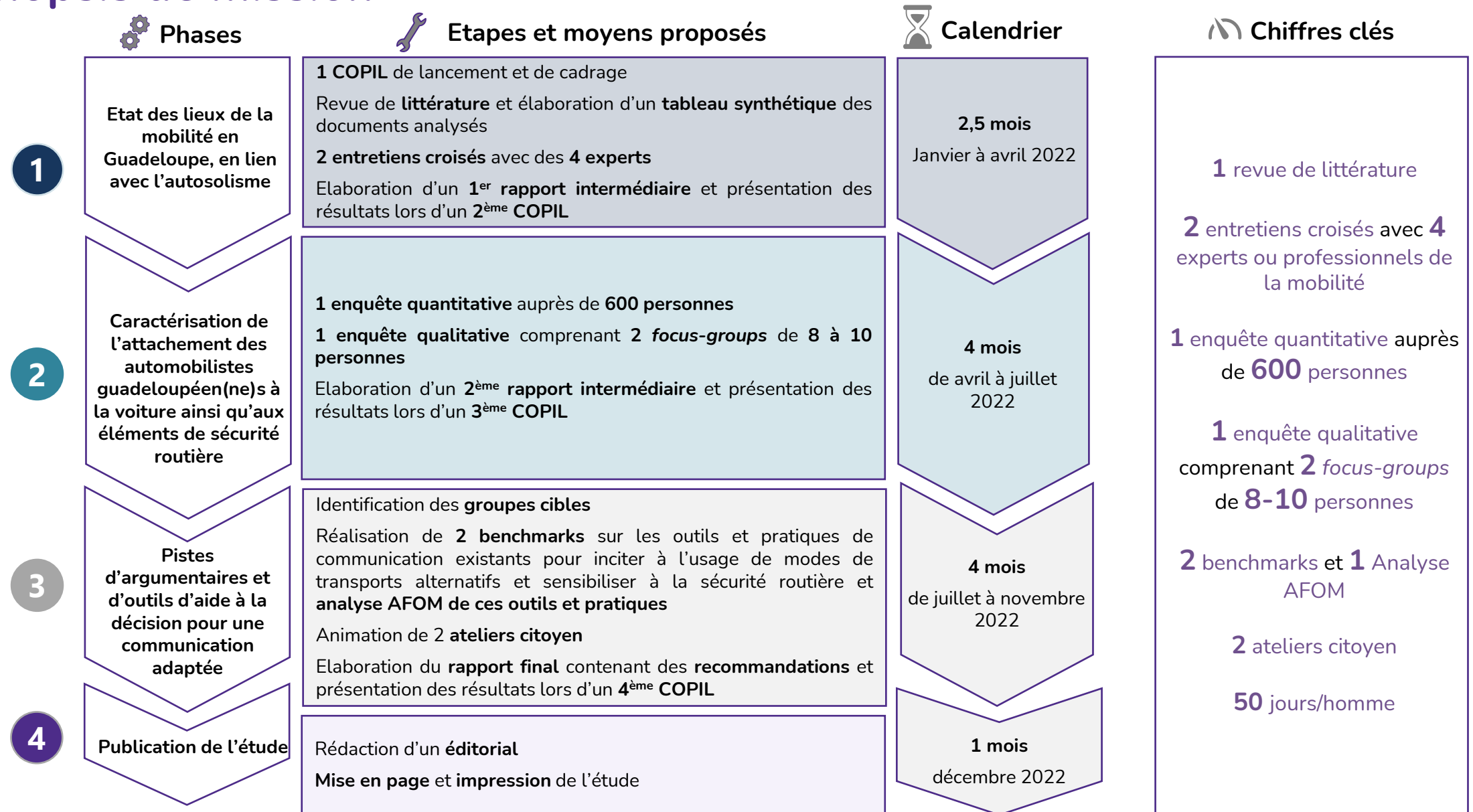
- ✓ La voiture n'est pas un **simple mode de déplacement**
- ✓ Il s'agit d'un **fait social à part entière** :
  - Intimement liée aux structures économiques et sociales, à l'organisation territoriale, aux politiques publiques
  - Place centrale au sein des modes de vie contemporains
  - Réceptacle de 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	<b>Colette RANELY VERGE-DEPRE</b>	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.
	<b>Stéphanie VINCENT</b>	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	<b>Xavier BRISBOIS</b>	Chercheur associé au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT). Docteur en psychologie sociale expérimentale.
	<b>Rémadjie NGARONÉ</b>	Membre associée du CANTHEL (Centre d'Anthropologie Culturelle). Docteur en ethnologie, experte associée de Nomadéis.

3

Elaboration d'une **1<sup>ère</sup> 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<sup>ème</sup>, 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<sup>de</sup> moitié du 20<sup>ème</sup> :

- ✓ 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'invulnérabilité de son espace individuel**

- ✓ Le « **système automobile** » développé au 20<sup>ème</sup> (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<sup>er</sup> poste de dépense** (devant l'alimentation et le logement)
- ✓ **1/5<sup>ème</sup>** 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>er</sup> 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

# Présentation des résultats de la phase 2 (1/16)

## 🚗 Message clé n°1 – L'automobile constitue le cœur de la mobilité guadeloupéenne (1/3)

### La voiture individuelle et l'autosolisme constituent le mode de déplacement dominant en Guadeloupe

L'automobile **domine** les modes de déplacement :

- ✓ 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. 63 % 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 (vs. 12 km au niveau national)
- ✓ ¼ des trajets s'effectue sur **moins de 3 km**

La domination automobile est **plus marquée en Guadeloupe que dans la moyenne des autres régions**

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- **7 Guadeloupéen.ne.s sur 10 (69,2 %) déclarent utiliser exclusivement la voiture pour se déplacer**

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- **2 automobilistes sur 10 (19,2 %) déclarent réaliser moins de 10 km/jour**
- **6 sur 10 (61,3 %) parcourent moins de 40 km/jour**

# Présentation des résultats de la phase 2 (2/16)

## Message clé n°1 – L'automobile constitue le cœur de la mobilité guadeloupéenne (2/3)

### 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)

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 ( $\approx 20\,000$  / 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

 *Enseignements de l'enquête quanti*

**1 ménage sur 3 (69,2 %)** est **multi-équipé** (2 voitures ou plus)

 *Enseignements de l'enquête quanti*

**4 automobilistes guadeloupéens sur 10 (69,2 %)** utilisent la voiture au moins **4 fois par jour**



# Présentation des résultats de la phase 2 (3/16)

## 🚗 Message clé n°1 – L'automobile constitue le cœur de la mobilité guadeloupéenne (3/3)

### Le tableau général des pratiques de mobilité en Guadeloupe masque des divergences

Les usages automobiles **varient socialement** : l'automobile s'inscrit dans un processus **d'accès à l'autonomie, à la stabilité et à la vie active** :

- ✓ Les **ménages guadeloupéens les moins favorisés** sont relativement plus exclus du système automobile, ce qui constitue un handicap social important
- ✓ Les **jeunes** (n'ayant pas encore accès à la conduite) et les **retraités** (l'ayant durablement abandonnée) se caractérisent par un moindre usage de la voiture
  - La part occupée par la voiture dans la mobilité quotidienne tend à **augmenter avec l'âge**, avec un pic pour la population âgée de 40 à 50 ans (jusqu'à 87 % des déplacements et 77,5 % de ces personnes sont équipés)

Les usages automobiles **varient selon les territoires**

Les usages automobiles **varient peu selon le genre** : progression de l'égalité en Guadeloupe (participation au monde salarial, émancipation), mais sans exclure la persistance d'inégalités (usages sexués de la voiture)

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- Les groupes sociaux les moins équipés sont les **personnes sans emploi**, les **ouvriers** et les **personnes seules**
- Les groupes sociaux les plus équipés et ayant l'utilisation la plus intensive de la voiture sont les **cadres et professions libérales** et les **agriculteurs, artisans, commerçants, chefs d'entreprises**
- L'intensité des usages automobiles **s'accroît avec l'âge** (jusqu'à la retraite où elle diminue) et le **niveau de diplôme**

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- L'intensité des usages automobile est plus marquée pour le **nord Grande-Terre** et le **nord Basse-Terre** (cf. dispersion des habitats) et moins marquée pour la **Côte sous le vent** (cf. isolement, chômage) et les **îles du sud** (population active moins grande, distances réduites)

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- En proportion, les Guadeloupéennes **possèdent moins leur véhicule à titre personnel** que les Guadeloupéens (dépendance légèrement plus forte aux véhicules du foyer)

# Présentation des résultats de la phase 2 (4/16)

## Message clé n°2 – La place prépondérante de l'automobile génère des externalités (1/3)

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

Le transport représente le **1<sup>er</sup> poste de dépense** pour les ménages (devant l'alimentation et le logement)

- ✓ **1/5<sup>ème</sup>** 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**
- ✓ L'automobile est **une composante importante des « dépenses pré-engagées »** qui représentent 1/3 du budget des ménages

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
- ✓ 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)

#### 📌 Enseignements de l'enquête quanti

- Plus des **trois quarts** (77,2 %) des Guadeloupéennes et Guadeloupéens sont d'accord (16,7 %) ou tout à fait d'accord (60,5%) pour considérer la voiture comme un « **poids pour leur budget** »
- Proportion de répondant.e.s supérieure à la moyenne pour **les femmes, les jeunes et les chômeurs**

#### 🗨️ Enseignements de l'enquête quali

- La **diminution de l'effort financier lié à la voiture** est identifié comme un facteur déterminant dans la transition vers une mobilité décarbonée et durable

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

# Présentation des résultats de la phase 2 (5/16)

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

### La réduction de la place de l'automobile constitue l'un des principaux enjeux de la transition écologique

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

- ✓ La consommation de carburants fossiles associée est le **1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> poste d'émission**

#### ⚠ L'électrification du parc **n'est pas une solution miracle** ⚠

- ✓ 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 %)
- ✓ **Autres externalités** associées à l'automobile non réglées

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



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

#### 🗨 Enseignements de l'enquête quanti

- **1/4 de la population** (23,3 %) n'est pas d'accord (12,5 %) ou pas du tout d'accord (10,8 %) avec l'affirmation selon laquelle l'automobile constitue un « **problème environnemental et climatique** » (même si **55,9 %** sont d'accord ou tout à fait d'accord)
- **2 Guadeloupéen.ne.s sur 10** (17 %) ne sont pas d'accord (8,5 %) ou pas du tout d'accord (8,5 %) avec le fait que la voiture est un « **mode de transport polluant** » (même si **65,2 %** des personnes sont d'accord ou tout à fait d'accord)

#### 🗨 Enseignements de l'enquête quali

- L'électrification est citée comme une **solution prioritaire**, sans être **perçue comme entièrement satisfaisante** : elle ne règle pas les problèmes de congestion ni le coût associé à la voiture
- Les enjeux écologiques ne sont **jamais évoqués spontanément** : pas perçus comme un enjeu déterminant en matière de mobilité
- Certain.e.s participant.e.s se déclarent **prêts à fournir des efforts** pour des raisons environnementales mais la plupart affichent une forme de **méfiance vis-à-vis des arguments écologiques** (pression moralisatrice, soupçon d'une volonté d'accroître le coût de la vie ou de restreindre les libertés individuelles)



# Présentation des résultats de la phase 2 (6/16)

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

### 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

- ✓ La **pollution atmosphérique** liée à l'utilisation de l'automobile (NOx et PM) a des conséquences directes sur la santé
- ✓ 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 (22 000 personnes)** est exposée au bruit routier pour des niveaux dépassant les valeurs limites

La prédominance des déplacements motorisés induit un **accroissement de la sédentarité**, facteur de risque sanitaire

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- La **majorité des Guadeloupéen.ne.s** (52,3 %) sont d'accord ou tout à fait d'accord avec l'affirmation selon laquelle la voiture représente « **du temps perdu dans les embouteillages** » (vs. ¼ . en désaccord ou pas du tout d'accord)

#### 2.4. L'accidentalité routière constitue un problème majeur en Guadeloupe

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

⚠ 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 2 (7/16)

## Message clé n°3 – La prépondérance de l'automobile provient de facteurs structurels et historiques (1/4)

### 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<sup>ème</sup>, en lien avec la **crise sucrière** et la **départementalisation**

- ✓ Marginalisation du **secteur agricole** (passage de 50 à 10 % de la population active) 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 vie et de consommation**
- ✓ Hausse des **prix du foncier** dans les centres urbains

Ces bouleversements ont mis en place les **conditions de la dépendance actuelle à l'automobile**

- ✓ Forte **concentration de l'activité** (agglomération centrale : la moitié des emplois de Guadeloupe) et des **commerces** (périphérie des centres urbains)
  - ✓ **Implantation résidentielle diffuse et périurbaine** : + 181 % de surface artificialisée pour la commune de Baie-Mahault en 25 ans (1985-2010)
- 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
- L'automobile est **un besoin, voire une nécessité** pour accéder à l'emploi, entretenir des relations familiales et sociales, évoluer sur le territoire : elle se situe donc **au cœur des choix qui structurent la vie des ménages** (résidentiels, professionnels, etc.)

# Présentation des résultats de la phase 2 (8/16)

## Message clé n°3 – La prépondérance de l'automobile provient de facteurs structurels et historiques (2/4)

### La dépendance automobile s'explique aussi par un choix politique constant en faveur du « système de l'auto-mobilité » (1/3)

Les **infrastructures routières**, symboles du progrès socio-économique, ont été massivement développées pendant la 2<sup>de</sup> moitié du 20<sup>ème</sup> :



- ✓ Forte **hausse des dépenses publiques** de l'Etat, 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 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 vs. 1 tous les 5 jours en 2020
- ✓ Abandon ancien des projets de développement du **réseau ferroviaire** (ex. voies associées aux anciennes usines sucrières)
- ✓ **Réinvestissement récent** des pouvoirs publics (plans et stratégie, évolution de la gouvernance, études, ...)

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- Près d'1 Guadeloupéen.ne sur 2 (46,5 %) considère que la voiture constitue « **un symbole de progrès et de développement économique** ».

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- Malgré cet investissement continu en faveur du réseau routier, la majorité des Guadeloupéen.ne.s jugent que le réseau est en « **très mauvais état** » (36,6 %) ou « **mauvais état** » (20,6%).

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- 4 Guadeloupéen.ne.s sur 10 qui prennent les TC considèrent que **le service « n'est pas fiable »**, 1/3 pointe des « **horaires inadaptés** » ou une « **fréquence de passage trop irrégulière** », ¼ estime que les « **temps d'attente sont trop longs** » et près d'1/10 (9,5 %) considère que **les itinéraires ne « correspondent pas aux besoins »**

#### 👁️ Enseignements de l'enquête quali

- Les participant.e.s déplorent de façon unanime **l'insuffisante qualité de service** des transports en commun et appellent à la mise en place d'un **réseau régional unique, efficace et multimodal**
- Le **scepticisme et la désillusion** dominant quant à la possibilité d'un changement décisif en matière de mobilité (sensation d'inertie, méfiance vis-à-vis des pouvoirs publics)

# Présentation des résultats de la phase 2 (9/16)

## Message clé n°3 – La prépondérance de l'automobile provient de facteurs structurels et historiques (3/4)

### La dépendance automobile s'explique aussi par un choix politique constant en faveur du « système de l'auto-mobilité » (2/3)

Les **modes actifs** souffrent aussi de la priorité accordée au « tout-à-l'automobile »:

- ✓ Le vélo et la marche pâtissent du **manque d'infrastructures dédiées et sécurisées** et n'apparaissent pas comme une alternative viable
- ✓ Les modes actifs représentent 18 % des déplacements (1 % pour le vélo)

Les freins au développement des modes actifs sont d'abord **structurels**

- ✓ 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**
- ✓ La **topographie** et le **climat** ne **constituent pas des freins indépassables**

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

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- Seul **1/3** des Guadeloupéen.ne.s qui n'utilisent pas la voiture privilégient **la marche** et **10 % le vélo**
- Le **taux d'équipement en vélo est assez faible** : 4 personnes sur 10 (39,7 %) déclarent ne pas posséder de vélo

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- 1/3 des personnes interrogées estiment que « **l'état des pistes cyclables** » ne leur permet pas d'utiliser le vélo **pour des déplacements quotidiens**
- **Seulement 5,2 % (resp. 0,8 %)** des personnes estiment que « **le relief** » (resp. « **le climat** ») sont problématiques
- **Seulement 0,8 %** des personnes déplorent « **ne pas disposer d'un lieu pour se doucher ou se changer après un déplacement à vélo** »

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- **A peine plus d'une personne sur dix (12,3 %)** se déplace avec un ou des **membres extérieurs à sa famille** lorsqu'elle est accompagnée

#### 📍 Enseignements de l'enquête quali

- La **méfiance envers les inconnus** et le **manque de ponctualité** constitueraient les principaux freins au covoiturage



# Présentation des résultats de la phase 2 (10/16)

 **Message clé n°3** – La prépondérance de l'automobile provient de facteurs structurels et historiques (4/4)

La dépendance automobile s'explique aussi par un choix politique constant en faveur du « système de l'auto-mobilité » (3/3)

→ L'insuffisante attractivité des alternatives à l'automobile constitue aujourd'hui le principal frein au report modal, alors que le choix d'utiliser un mode de déplacement plutôt qu'un autre s'opère toujours dans un jeu de miroir avec les alternatives



## Enseignements de l'enquête quanti

- Les 2/3 des automobilistes guadeloupéens considèrent ne disposer d'aucune autre solution de mobilité que la voiture : 1<sup>er</sup> facteur d'explication avancé pour justifier l'usage de l'automobile
- Les 3/4 des automobilistes guadeloupéens considèrent la voiture comme « le mode de transport le plus rapide et le plus efficace »
- Pourtant, une très large part des Guadeloupéen.ne.s (81,5 %) est d'accord (23,8 %) ou tout à fait d'accord (23,8 %) avec l'affirmation selon laquelle la voiture constitue « un moyen de transport parmi d'autres » : suggère la possibilité d'un engagement vers un report modal



## Enseignements de l'enquête quali

- Les participant.es ont exprimé un fort sentiment de dépendance structurelle à la voiture mais affichent une disposition à changer les habitudes et ont établi de nombreuses propositions en ce sens

# Présentation des résultats de la phase 2 (11/16)

## 🗣️ Message clé n°4 – L'attachement à la voiture et l'insécurité routière reposent sur des logiques socio-anthropologiques (1/6)

### La motorisation des sociétés est une « construction culturelle, industrielle et politique »

Depuis le milieu du 20<sup>ème</sup> siècle, les représentations collectives attachées à l'automobile ont été **construites, entretenues et orientées** par des processus :

- ✓ **Politiques** (dépenses publiques, etc.) ;
- ✓ **Juridiques** (réglementations de la conduite, etc.) ;
- ✓ **Esthétiques** (expositions, salons, concours, etc.) ;
- ✓ **Médiatiques** (maîtrise de l'information, publicité, cinéma, etc.) ;
- ✓ **Economiques** (inscription dans les circuits économiques de la production, des services et de la consommation) ;
- ✓ **Scientifiques et techniques** (de la construction des routes à l'organisation des secours) ;
- ✓ **Pédagogiques** (apprentissage des comportements adaptés, devenant des réflexes, c'est-à-dire des savoirs incorporés).

Ces processus sont en grande partie « **naturalisés** » :

- ✓ Ils ne sont **pas perçus et identifiés** comme ayant contribué à rendre l'automobile **attirante et évidente**

→ L'attractivité de l'automobile et l'attachement des individus à ce mode de transport ont été nourris par la **construction et la promotion d'un « régime automobile »**, aujourd'hui très profondément ancré dans les **représentations et le fonctionnement de la société**

→ Les enquêtes sociologiques démontrent qu'en dépit des controverses relatives aux « externalités » de l'automobile, la perception de la voiture demeure **globalement positive** dans l'opinion

#### 🗣️ Enseignements de l'enquête quanti

- L'image de l'automobile demeure **largement positive** dans l'opinion guadeloupéenne : **85 % des Guadeloupéen.ne.s** déclarent avoir une image positive (49,3 %) ou plutôt positive (35,3 %) de l'automobile

# Présentation des résultats de la phase 2 (12/16)

## 🗣️ Message clé n°4 – L'attachement à la voiture et l'insécurité routière reposent sur des logiques socio-anthropologiques (2/6)

### L'automobile est perçue comme un vecteur d'un mode de vie confortable et un symbole d'autonomie et de liberté

La voiture est reconnue pour ses **qualités d'usage** (praticité, rapidité, confort...)

- ✓ Le « **système automobile** » développé au 20<sup>ème</sup> (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**

L'automobile constitue un **symbole d'autonomie** et de **liberté individuelle**

- ✓ La voiture constitue une expérience d'**autonomie du conducteur**, qui « fait corps » et maîtrise le véhicule et ressent des émotions vécues personnellement
- ✓ Les caractéristiques techniques de la voiture et la performance du système automobile en font l'incarnation du **droit à circuler librement dans l'espace public**.

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- Les **¾ des Guadeloupéen.ne.s** sont d'accord ou tout à fait d'accord avec l'affirmation selon laquelle la voiture constitue « **le mode de transport le plus rapide et le plus efficace** ».

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- La **majorité des Guadeloupéen.ne.s** est d'accord ou tout à fait d'accord avec l'affirmation selon laquelle la voiture constitue « **un espace de vie individuel et personnel** ».
- **85 % des Guadeloupéen.ne.s** sont d'accord ou tout à fait d'accord avec l'affirmation selon laquelle la voiture représente « **la liberté d'aller où l'on veut, quand on veut** ».

#### 🗣️ Enseignements de l'enquête quali

- Pour les participant.es, le fait de se déplacer en automobile revient à **privilégier un confort, une liberté et une autonomie personnelle**, ce qui peut expliquer la prédominance de ce mode de transport sur le territoire.

# Présentation des résultats de la phase 2 (13/16)

🗣️ Message clé n°4 – L'attachement à la voiture et l'insécurité routière reposent sur des logiques socio-anthropologiques (3/6)

## L'automobile comme marqueur de distinction sociale concerne une minorité d'automobilistes guadeloupéens

L'automobile a été perçue comme un **symbole de réussite sociale**

- ✓ La voiture s'étant **largement démocratisée**, le fait d'en posséder une est de moins en moins un marqueur de prestige
- ✓ Les automobilistes restent **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 peut constituer 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)
- ✓ Déclin des **stéréotypes sexistes et genrés**

### 📌 Enseignements de l'enquête quanti

- Une majorité de Guadeloupéen.ne.s n'est pas d'accord ou pas du tout d'accord avec l'affirmation selon laquelle la voiture constitue un « **symbole de réussite, de pouvoir ou de prestige** »

### 🗣️ Enseignements de l'enquête quali

- L'enquête qualitative confirme la **banalisation de la possession et de l'usage d'une voiture en Guadeloupe**

### 📌 Enseignements de l'enquête quanti

- **1/3 des Guadeloupéen.ne.s** sont d'accord ou tout à fait d'accord avec l'affirmation selon laquelle la voiture est « **une manière d'affirmer sa personnalité et son identité en la personnalisant selon ses propres goûts** » et un peu plus d'**1 conducteur sur 10** a « **customisé** » son véhicule
- La part des 40-65 ans et plus déclarant « **toujours respecter les règles de sécurité routière** » est plus élevée que chez les 18-39 ans (69 % vs 46 %)

### 📌 Enseignements de l'enquête quanti

- Plus de 8 Guadeloupéen.ne.s sur 10 (83,8 %) ne sont pas du tout d'accord (75,3 %) avec l'affirmation selon laquelle la voiture serait « **avant tout une affaire d'hommes** »
- Une **très large majorité** (67,5 %) n'est pas d'accord ou pas du tout d'accord pour dire que la voiture est un « **outil de séduction** »

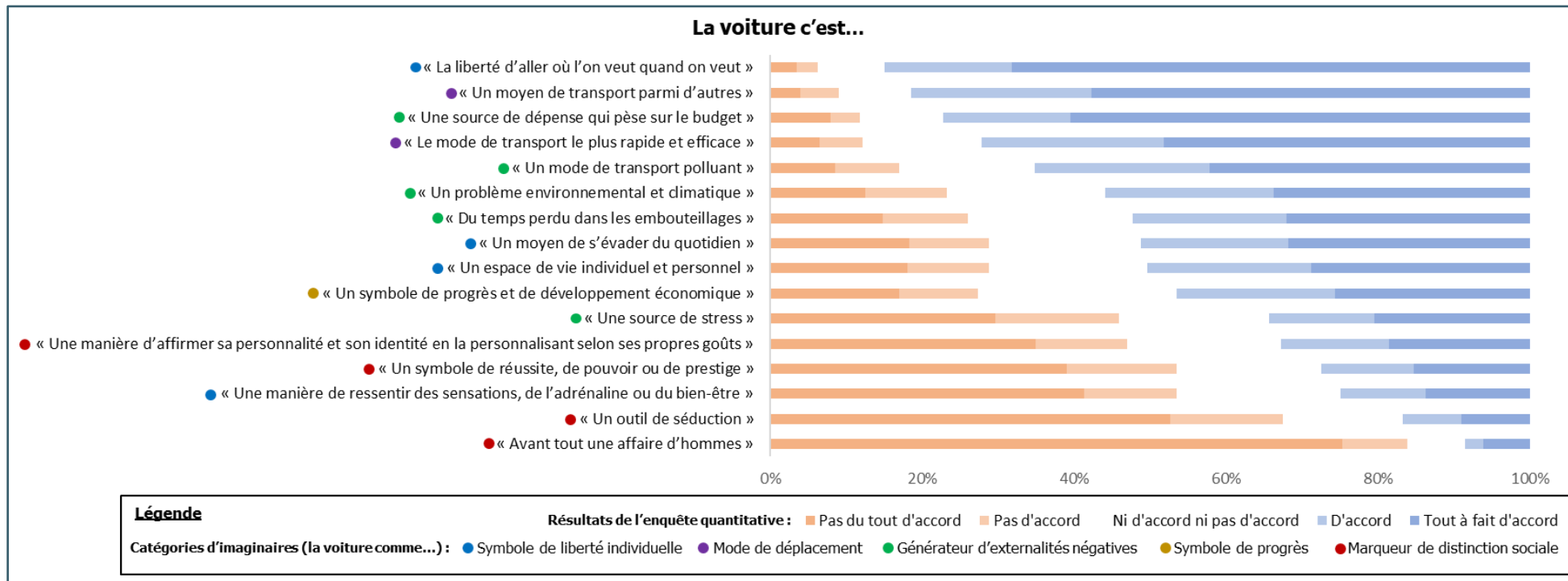


# Présentation des résultats de la phase 2 (14/16)

🌐 Message clé n°4 – L'attachement à la voiture et l'insécurité routière reposent sur des logiques socio-anthropologiques (4/6)

## L'analyse du poids relatif des représentations éclaire les ressorts de l'attachement à la voiture en Guadeloupe

- L'attachement à la voiture en Guadeloupe constitue majoritairement **une manifestation de l'attachement au mode de vie confortable et pratique qu'elle facilite** et est fondé sur l'**accès à l'autonomie** et sur la **liberté de mouvement**
- A l'inverse, l'attachement à la **dimension distinctive** de l'automobile (l'automobile comme vecteur de différenciation sociale) apparaît **minoritaire**
- Les logiques d'attachement à l'automobile **ne sont pas univoques** (cf. slide suivante) : les **imaginaires négatifs** associés aux externalités automobiles (coût, embouteillages, impacts environnementaux) sont partagés par une majorité d'automobilistes



# Présentation des résultats de la phase 2 (15/16)

🗣️ Message clé n°4 – L'attachement à la voiture et l'insécurité routière reposent sur des logiques socio-anthropologiques (5/6)

## Les logiques d'attachement à l'automobile ne sont pas univoques

Les perceptions positives et négatives de l'automobile **coexistent dans les représentations sociales**

- ✓ L'automobile est à la fois **plébiscitée** (image positive, domination des modes de déplacement) et **décriée** (externalités multiples)
- ✓ Les individus, comme les autorités publiques, sont amenés à développer des **stratégies de conciliation**

Les représentations associées à l'automobile sont sous-tendues par des **polarisations sociales**

- ✓ Critique automobile généralement portée par les **habitants des centres-villes**, les **classes-moyennes** et une **partie de la bourgeoisie**, en lien avec un mode de vie opposé à l'usage intensif de la voiture

### 📌 Enseignements de l'enquête quanti

- Tout en ayant une **image positive de l'automobile** et en lui associant **certaines représentations valorisantes** (praticité, confort, autonomie, liberté), une majorité de la population guadeloupéenne voit également la voiture comme une **source pesante de dépenses, du temps perdu dans les embouteillages, un problème environnemental et climatique** et une **source de pollution**

### 🗣️ Enseignements de l'enquête quali

- Les participant.e.s ont exprimé une **fatigue automobile** liée au poids des externalités individuelles de ce modes de transport (en particulier le coût et l'impact sur la qualité de vie)

### 📌 Enseignements de l'enquête quanti

- Les imaginaires de l'automobile qui témoignent d'un **investissement symbolique** dans l'automobile (symbole de prestige, outil de séduction, espace personnel, moyen d'affirmer sa personnalité) sont plus marquées chez **les jeunes de 18-24 ans, les ouvriers et les personnes les moins diplômées, ainsi que dans les régions rurales et isolées**
- Plus le **niveau de diplôme** et la **CSP** augmentent, moins les représentations positives se dégagent

# Présentation des résultats de la phase 2 (16/16)

## Message clé n°4 – L'attachement à la voiture et l'insécurité routière reposent sur des logiques socio-anthropologiques (6/6)

### La mortalité routière peut être reliée à certaines logiques socio-anthropologiques

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**

Le phénomène est **enraciné socialement**

- ✓ La population des conducteurs infractionnistes est constituée très majoritairement **d'hommes** (82 %), souvent **jeunes** (43 %), résidant en milieu **rural** (69 %). Les **CSP+** et les **célibataires** sont davantage « à risque »

Ces comportements relèvent de **représentations spécifiques**

- ✓ Une partie significative de ces infractions (vitesse excessive, utilisation du téléphone au volant), relève d'une volonté **d'optimiser le temps**, en lien avec des obligations professionnelles, un état de fatigue ou de stress.
- ✓ Les experts suggèrent un **rapport plus contestataire à la réglementation** que dans les autres régions françaises : le **défi à l'autorité** serait un déterminant spécifique de l'insécurité routière (en particulier chez les jeunes)
- ✓ Le **poids de l'alcool** est à mettre en perspective avec **l'histoire et l'économie de la Guadeloupe** : 3/5 des conducteurs infractionnistes déclarent être susceptibles de prendre le volant au-dessus des limites

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- Près d'un conducteur sur quatre (**37,2 %**) reconnaît ne pas toujours respecter les règles de sécurité routière par rapport à la moyenne des conducteurs

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- L'enquête confirme la tendance **d'une partie de la jeunesse** à faire des comportements infractionnistes un levier de construction identitaire
- La situation maritale ne semble pas avoir d'impact significatif tandis que le **niveau de diplôme** et la **profession** sont plus **fortement corrélés** à l'irrespect des règles : plus le niveau de diplôme est élevé, plus les conducteurs se déclarent infractionnistes. Il en va de même pour les CSP « supérieures »

#### 📞 Enseignements de l'enquête quanti

- Le « **gain de temps** » est la principale raison avancée (**59,3 % des répondants**) pour justifier le non-respect des règles de sécurité routière
- **Une personne sur quatre (25,2 %)** déclare enfreindre les règles car ces dernières sont « **peu utiles ou mal conçues** »
- Selon l'enquête, « **s'évader du quotidien** » ou « **ressentir des sensations** » ne sont pas des motivations à enfreindre les règles en Guadeloupe

#### 👁 Enseignements de l'enquête quali

- Les répondants témoignent des **effets positifs des campagnes de sensibilisation** qui marquent les esprits à court-terme mais **doutent de leur capacité à changer durablement les comportements**.

# Synthèse des messages clés

- 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**.



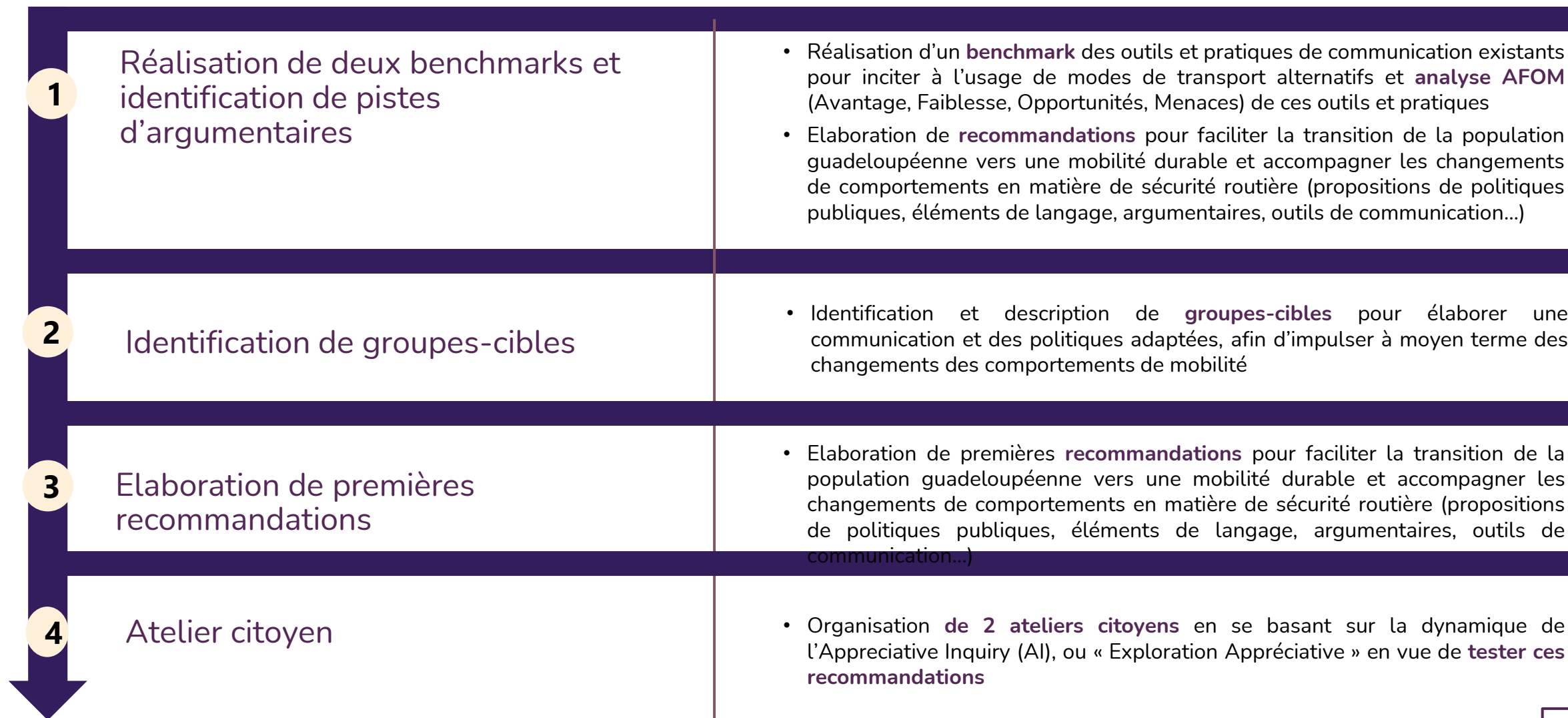


**/03**

**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 débris 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	<b>GROUPE A</b> - 18/24 ans - Sans emploi, chômeurs et inactifs - Ouvriers - Personnes les moins diplômées - Résidents et travailleurs de la seconde périphérie		
Intensité d'usage modérée		<b>GROUPE B</b> - Professions intermédiaires - Employés - Diplômes intermédiaires - Résidents et travailleurs de la première périphérie	<b>GROUPE B</b> - Retraités (65 ans et plus)
Intensité d'usage élevée	<b>GROUPE C</b> - Résidents et travailleurs de Nord Grande-Terre	<b>GROUPE C</b> - 25/64 ans	<b>GROUPE C</b> - 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



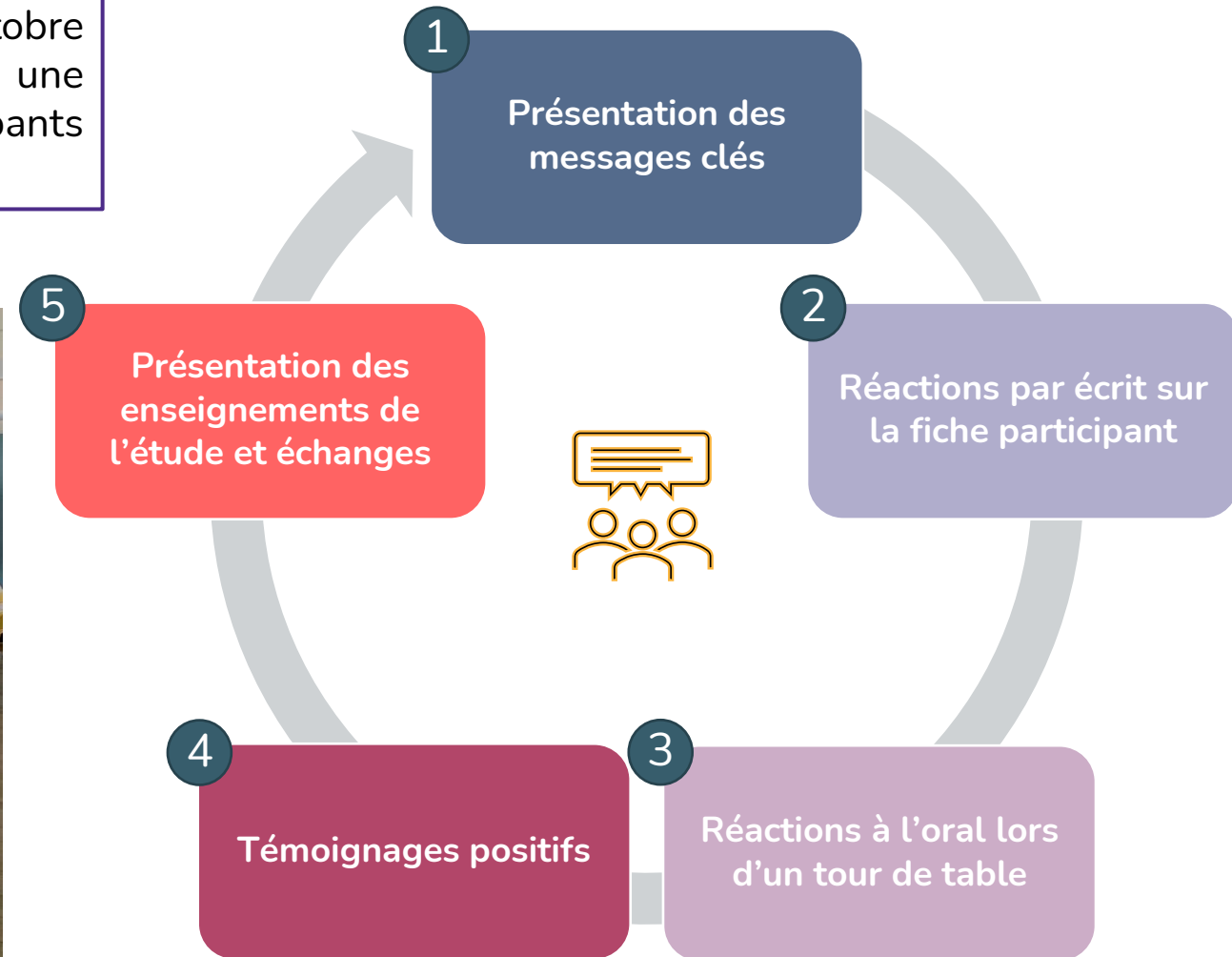


# Ateliers citoyens : description

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.	Syndx	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	