



Le covoiturage en Guadeloupe

Le covoiturage [1] consiste à partager un trajet entre un conducteur qui réalise un trajet pour lui-même et des passagers qui souhaitent effectuer le même trajet. Le covoiturage représente chaque jour **206 000 déplacements en Guadeloupe** (1 trajet sur 5). On ne retrouve pas les mêmes chiffres de part et d'autre du territoire, mais ces déplacements ont tendance à être courts (**7,7 km en moyenne**) et de faible durée (**57% de ces déplacements durent moins de 15 min**). Enfin tout comme les autres modes les heures de forte affluence coïncident avec les **horaires de travail** (7/8h et 16/17h).

PARTS MODALES ET FLUX IMPORTANTS

Parmi les **206 000 trajets partagés** au quotidien en Guadeloupe, la majorité est localisée au sein des communautés d'agglomération de **Cap Excellence** (22,2%), **Nord Basse-Terre** (21,9%) – tout comme l'ensemble des déplacements quotidiens par ailleurs. Cela représente entre **45 et 46 000 trajets quotidiens** par des résidents de ces EPCI. Les autres intercommunalités se classent entre **35 000 et 38 000 trajets par jour, sauf à Marie-Galante** où l'île comptabilise chaque jour environ **6 500 trajets partagés**. Avec le Grand Sud Caraïbe et la communauté de communes de Marie-Galante, l'agglomération centrale a une part modale consacrée au covoiturage inférieure à 20% (respectivement 18,4%, 19,4% et 16,7%). Elle

est proportionnellement plus importante dans la **Riviera du Levant**, le **nord Grande-Terre** ou dans le **nord Basse-Terre (21-23%)**.

Des **disparités existent au sein même des intercommunalités** (Figure 1) : même si l'agglomération centrale peut proposer d'autres modalités que la voiture (22% de marche, 10% de transports collectifs), certains secteurs connaissent de forts taux de covoiturage. Anquetil-Dugazon (31%) et Fond Logier-Carenage (30%) aux Abymes, ou encore le bourg de Baie-Mahault (42%) en sont des exemples. On retrouve tout de même **les taux de trajets partagés les plus élevés dans des secteurs hors Cap Excellence** : Morne-à-l'Eau Pico (62%), Sainte-Rose Cadet (50%) ou Sainte-Anne Eucher Belle-Hotesse (42%).

[1] L'enquête sur les déplacements des ménages (EMC², Cerema) permet de distinguer parmi les modes employés « Voiture conducteur » et « Voiture passager ». Ce deuxième libellé permet de comptabiliser le nombre de déplacements où il y a plus d'une personne dans la voiture. Ainsi, il ne distingue pas les déplacements partagés entre proches, collègues ou connaissances et les déplacements partagés entre personnes du même ménage.

Quant aux **principaux flux quotidiens**, ils se situent entre Pointe-à-Pitre et le Moule, entre deux quartiers de Morne-à-l'Eau, entre Grand-Bourg et Capesterre-de-Marie-Galante et entre les Abymes et Morne-à-

-l'Eau. Nous remarquons également des flux quotidiens de l'autre côté de l'île entre Gourbeyre et Basse-Terre ou Saint-Claude (Figure 1).

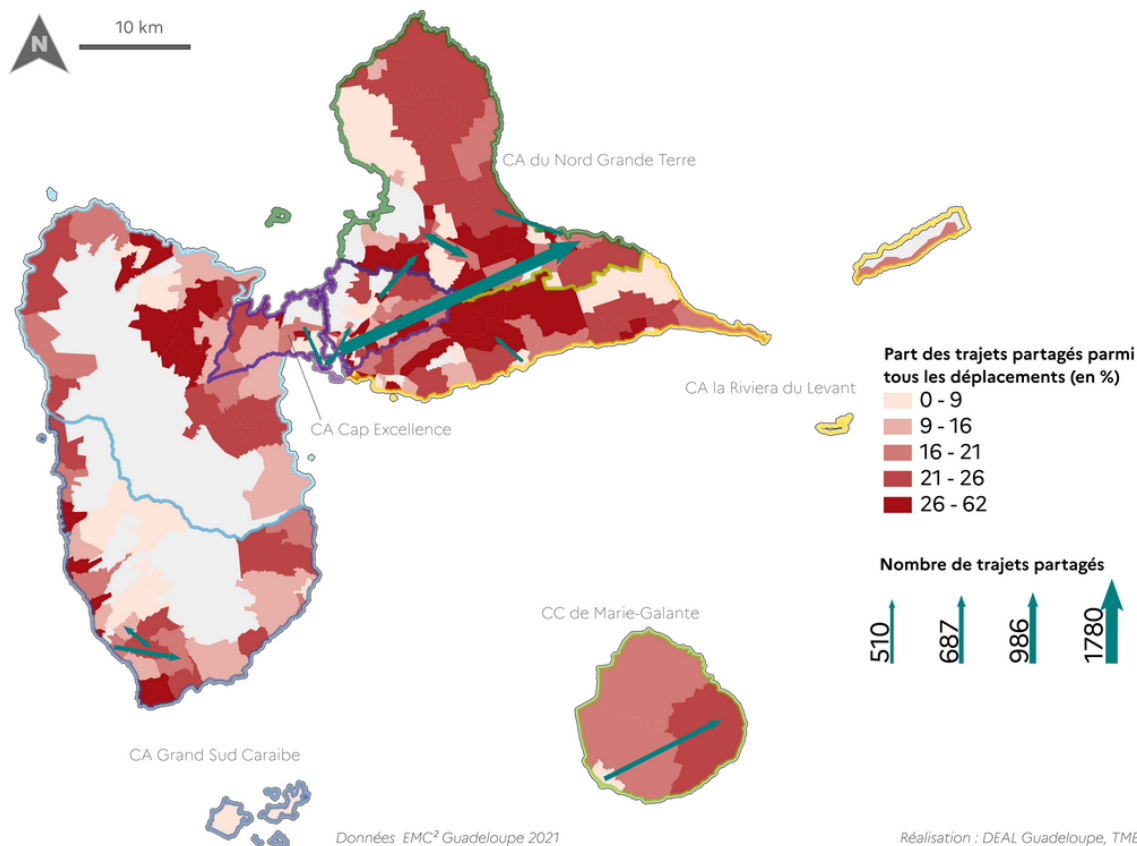


Figure 1

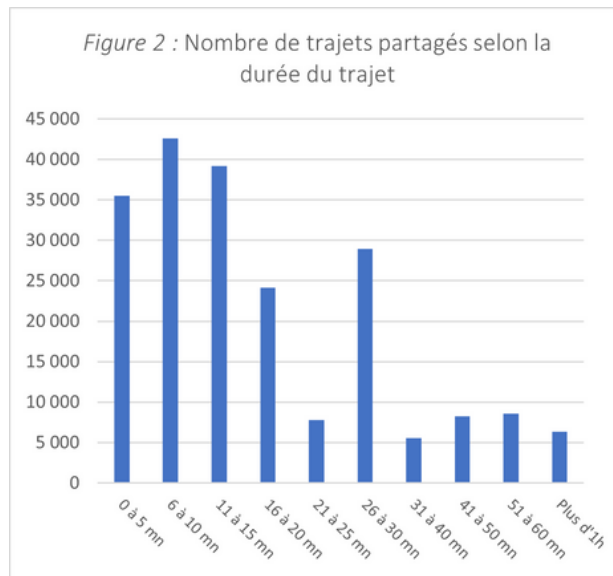
DISTANCES ET DURÉES MOYENNES

Avec une **distance moyenne de 7,7 km**, le covoiturage fait partie des modes motorisés avec les distances les plus faibles. Par comparaison les **trajets de personnes seules en voiture font 8,9 km en moyenne**, et les trajets en **transports en commun 16,7 km**. Nous retrouvons dans les chiffres les plus élevés le **Grand Sud Caraïbe (8,8 km)**, **Cap Excellence (8,4)**, **le Nord Basse-Terre (8)**. En regardant à une plus grande échelle, nous retrouvons des secteurs de ces mêmes EPCI dans les distances moyennes les plus faibles : Les Abymes Grand Camp (5,6 km), Pointe-à-Pitre (6), Saint-Claude (6,8), Baie-Mahault Jarry (7,6).

Avec des distances moyennes relativement faibles, **les durées moyennes sont elles aussi réduites (19 minutes à l'échelle de la Guadeloupe)**. Or parmi les durées les plus élevées, nous retrouvons quelques-unes des plus faibles distances mentionnées plus haut : Pointe-à-Pitre (25 min), Bouillante, Jarry (24), Capesterre-Belle-Eau (22) – traduisant notamment les problèmes liés au trafic routier dans l'agglomération centrale ou dans des secteurs routiers saturés du réseau régional.

Dans les grandes lignes, **près de 3 trajets partagés sur 5 durent moins de 15 minutes** (Figure 2). Ils s'expliquent par **l'importance des mobilités pour se rendre à l'école**. En effet, les principaux motifs des trajets partagés sont **l'école maternelle/primaire (31%)**, le **travail (14%)**, le **collège (12%)**, la **santé (10%)**, le **lycée (9%)**.

De nombreux déplacements durent entre **26 et 30 minutes**, notamment **pour se rendre au travail, voir des proches, ou pour réaliser des achats en grande surface**. Les déplacements avec passagers de plus de 30 minutes sont sous-représentés dans l'enquête. Or les motifs qui sont donnés pour ces longs trajets varient des plus courts : travail (13%), santé (10,4%), visite à des proches (10%), loisirs (8,4%), promenade (7,6%).



AFFLUENCE AU FIL DE LA JOURNÉE

Les heures les plus fréquentées par les déplacements avec passagers sont **7h et 16h** (avec 23 et 26 000 trajets quotidiens), suivis de **6h et 17h** (15 et 17 000) et enfin **11h et 12h** (13 000 chacune). On retrouve comme nous l'avons montré les heures d'activités de la vie quotidienne : école, travail, rendez-vous médicaux etc... Sur la figure 3, Grande-Terre et Basse-Terre suivent presque les mêmes courbes, avec une plus forte affluence à 6 et 7h. L'agglomération centrale a une évolution plus originale : ses deux **pics de flux se situent à 11h et 16h**, et elle garde une forte activité en milieu de journée pouvant être expliquée par l'activité économique qui génère de nombreux flux. De plus, cette partie de l'île rassemble **plusieurs structures éducatives**, notamment du secondaire et du supérieur, pouvant expliquer **la mobilité sur le temps du midi**. On retrouve également de **nombreux trajets partagés en fin d'après-midi pour rejoindre des lieux de loisirs et de sports**.

Bien que montrant moins de trajets en volume, les **îles du sud** montrent les mêmes évolutions au cours de la journée (6/7h, 16/17h, 19h).

