



# BAROMÈTRE

des Mobilités du Quotidien



EN PARTENARIAT AVEC :



# Résultats régionaux

## Guadeloupe

EN PARTENARIAT AVEC :



Direction générale  
des Infrastructures  
transports et mobilité





# Portrait régional

# Guadeloupe

Classement de la région selon la typologie d'exposition aux risques mobilité et selon la part des personnes sans solution de mobilité

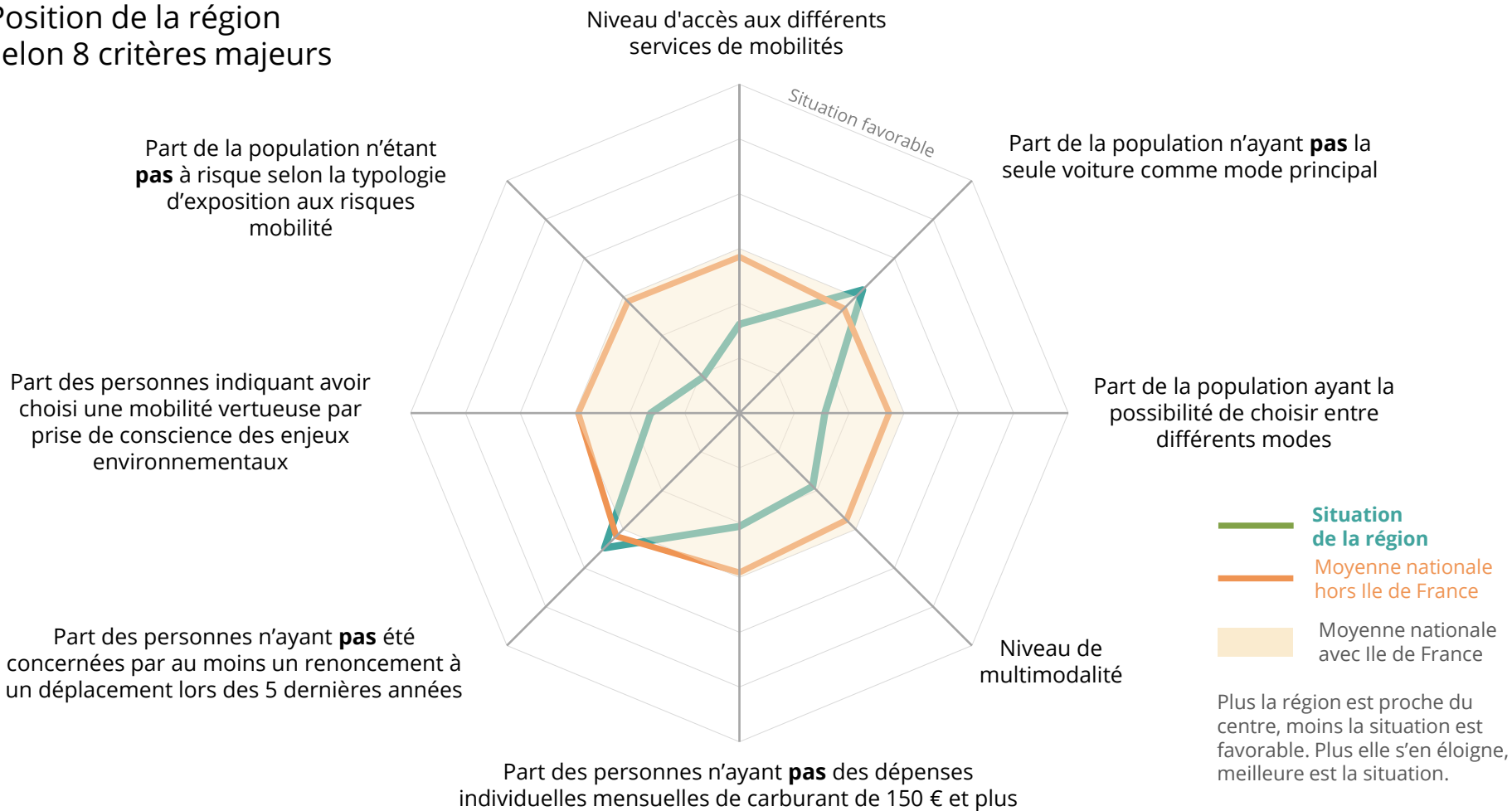
<b>Situation favorable</b>	Île-de-France
<b>Situation plutôt favorable</b>	Provence-Alpes-Côte d'Azur
<b>Situation intermédiaire</b>	Auvergne-Rhône-Alpes
	Bretagne
	Pays de la Loire
<b>Situation plutôt défavorable</b>	Normandie
	Occitanie
	Grand Est
	Centre-Val de Loire
	Bourgogne-Franche-Comté
	Hauts-de-France
	Nouvelle-Aquitaine
<b>Situation défavorable</b>	Corse
	<b>Guadeloupe</b>

Le classement repose sur une note globale déterminée par la somme pondérée de tous les indicateurs (décrits sur la diapositive des résultats détaillés). Les régions sont ensuite classées par ordre décroissant. Les groupes sont enfin déterminés par proximité entre les notes.

# BMQ 2024, portraits régionaux

## Guadeloupe

### Position de la région selon 8 critères majeurs



	Niveau de la région	Moyenne nationale hors île-de-France	Ecart
IND01 <b>Niveau d'accès aux différents services de mobilité</b>	19%	29%	-10
IND02 <b>Part de la population ayant la seule voiture en mode principal</b>	46%	54%	-8
IND03 <b>Part de la population ayant la possibilité de choisir entre différents modes</b>	31%	50%	-19
IND04 <b>Niveau de multimodalité (nombre moyen de modes principaux ou occasionnels)</b>	2,4	2,9	-0,5
IND05 <b>Part des personnes ayant des dépenses individuelles mensuelles de carburant de 150 € et +</b>	24%	14%	+10
IND06 Part des automobilistes ne changeant pas leurs pratiques malgré une hausse moyenne de 50% des prix	74%	32%	+42
IND07_1 Taux motorisation véhicules thermiques	61%	75%	-14
IND07_2 Part des personnes équipées ou abonnées aux autres solutions de mobilité	76%	75%	+1
IND09 <b>Part des personnes ayant été concernées par au moins un renoncement à un déplacement lors des 5 dernières années</b>	32%	37%	-5
IND13 Précarité carburant	36%	11%	+25
IND14 Vulnérabilité de mobilité	25%	11%	+14
IND15 Dépendance à la voiture	31%	13%	+18
IND16 <b>Part de la population à risque selon la typologie d'exposition aux risques mobilité</b>	47%	21%	+26
IND17 Part des personnes déclarant n'avoir accès à aucune solution de mobilité	39%	12%	+27
IND20 Proportion de personnes indiquant avoir une voiture avec une vignette de niveau 0 ou 1 (base répondant ayant une voiture, y compris les personnes sans vignette ou ne sachant pas)	0%	21%	-21
IND21_1 <b>Proportion de personnes indiquant avoir choisi une mobilité vertueuse par conscience environnementale</b>	2%	19%	-17
IND22_1 Indicateur pondéré de personnes mentionnant avoir renoncé à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques	4%	12%	-8
IND23_1 Proportion de personnes indiquant ne pas savoir comment obtenir une aide permettant de faciliter le passage à un mode plus propre ou jugeant la démarche trop complexe	20%	16%	+4

**En gras les indicateurs repris dans la représentation graphique**

**Indicateurs à dimension négative**

Ampleur des écarts :



# BMQ 2023, portraits régionaux Guadeloupe

Les données relevées via les différents indicateurs pour la Guadeloupe sont particulièrement défavorables en comparaison avec la moyenne nationale hors Ile-de-France. Ce constat est logique compte tenu de la situation particulière de la région, qui cumule des difficultés structurelles en matière de mobilité et un contexte socio-économique fragile. Il doit donc être considéré dans ce contexte particulier.

## **Indicateurs permettant de mesurer l'accessibilité aux solutions de mobilité sur un territoire (1 à 4)**

Les habitants de la région ont nettement moins accès aux solutions alternatives et ont beaucoup moins le choix dans leur mode de transport. Ils sont logiquement plus nombreux que la moyenne à dépendre de leur seule voiture, et moins multimodaux.

## **Indicateurs permettant d'illustrer le poids de la voiture dans les mobilités du quotidien (5 et 6)**

Il est ainsi logique de constater que la part des personnes dont le budget mensuel carburant est de 150 € ou plus est bien supérieure à la moyenne nationale hors Ile-de-France. Le maintien de l'usage de la voiture dans l'hypothèse d'une augmentation de 50% des prix du carburant serait exceptionnellement élevé, avec un niveau de dépendance à la voiture hors du commun.

## **Indicateurs mesurant l'équipement des répondants en matière de mobilité (7\_1 et 7\_2)**

Le taux d'équipement en solutions alternatives de mobilité (abonnement à un service de transport, de vélo en libre-service, propriété d'un vélo, etc.) apparaît comme proche de la moyenne, mais ce chiffre est à prendre avec précaution compte tenu de la réalité de l'offre disponible. Le taux de motorisation est inférieur à la moyenne, mais reste assez élevé.

## **Indicateurs permettant de mesurer les renoncements et les populations à risque en matière de mobilité (9 à 17)**

Les phénomènes de renoncement des habitants de la région semblent moins importants qu'en moyenne nationale hors Ile-de-France, mais dans le détail les

**Par ailleurs, pour l'ensemble des données analysées dans le présent document, il est important de noter que le nombre de répondants pour cette région est significativement inférieur aux autres régions. Les données observées doivent donc être prises en compte avec une certaine prudence.**

renoncements structurels sont beaucoup plus nombreux (voir plus loin).

Le « risque mobilité » est lui très supérieur, du fait à la fois d'une très forte dépendance à la voiture, mais aussi à la marche ou encore aux transports en commun, dans des conditions d'usage peu aisées. Ces constats se cumulent avec le contexte socio-économique fragile de la région. De fait, 39% des répondants de la région déclarent n'avoir accès à aucune solution de mobilité, un chiffre exceptionnellement élevé.

## **Indicateurs permettant de mesurer le comportement en lien avec les enjeux ou événements climatiques (20 à 22)**

La proportion de propriétaires déclarés de véhicules avec une vignette 0 ou 1 est nulle en Guadeloupe, tandis que la propension à choisir son mode de déplacement pour des motifs environnementaux et le renoncement à des déplacements pour des raisons liées aux aléas climatiques sont très rarement observés.

## **Mesure du non-recours aux aides à la mobilité (23)**

La proportion de personnes indiquant ne pas savoir comment obtenir une aide permettant de faciliter le passage à un mode plus propre ou jugeant la démarche trop complexe est supérieure à la moyenne nationale hors Ile-de-France.



# Principales solutions de mobilité : usages et accès

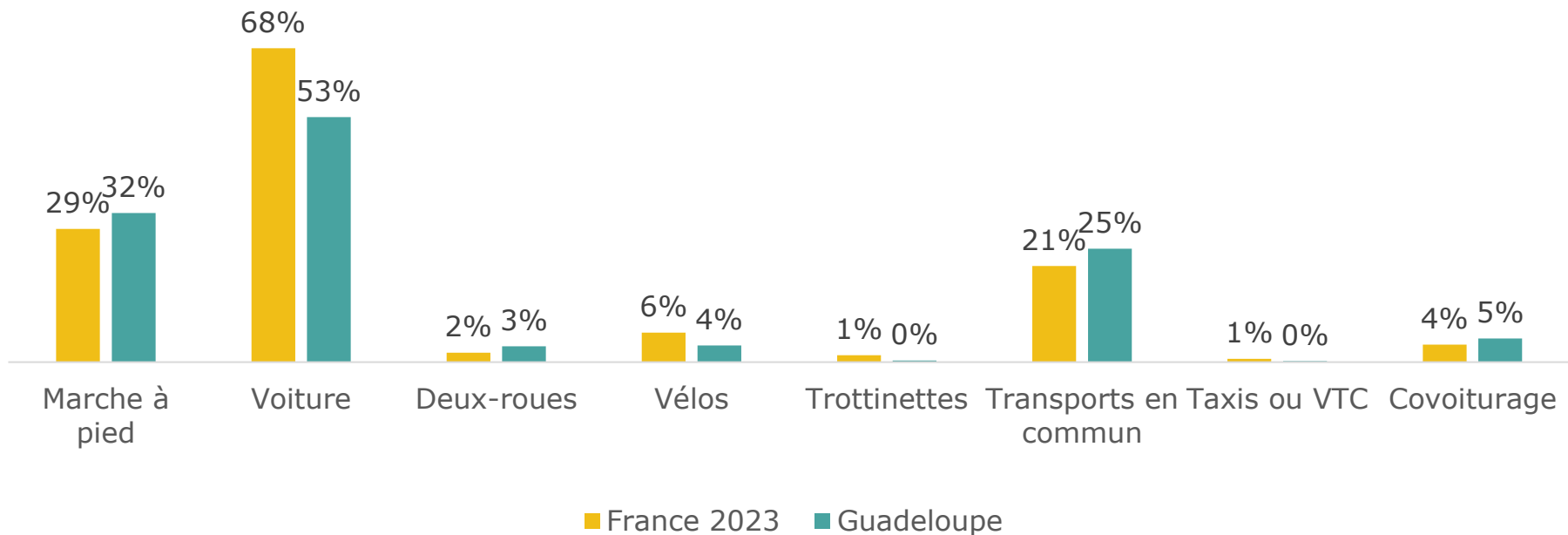


# Modes de transport principaux

La voiture est le mode de déplacement principal de 53 % des répondant.e.s guadeloupéen.ne.s

La part des transports collectifs est de 25%, au-dessus de la moyenne nationale (21%)

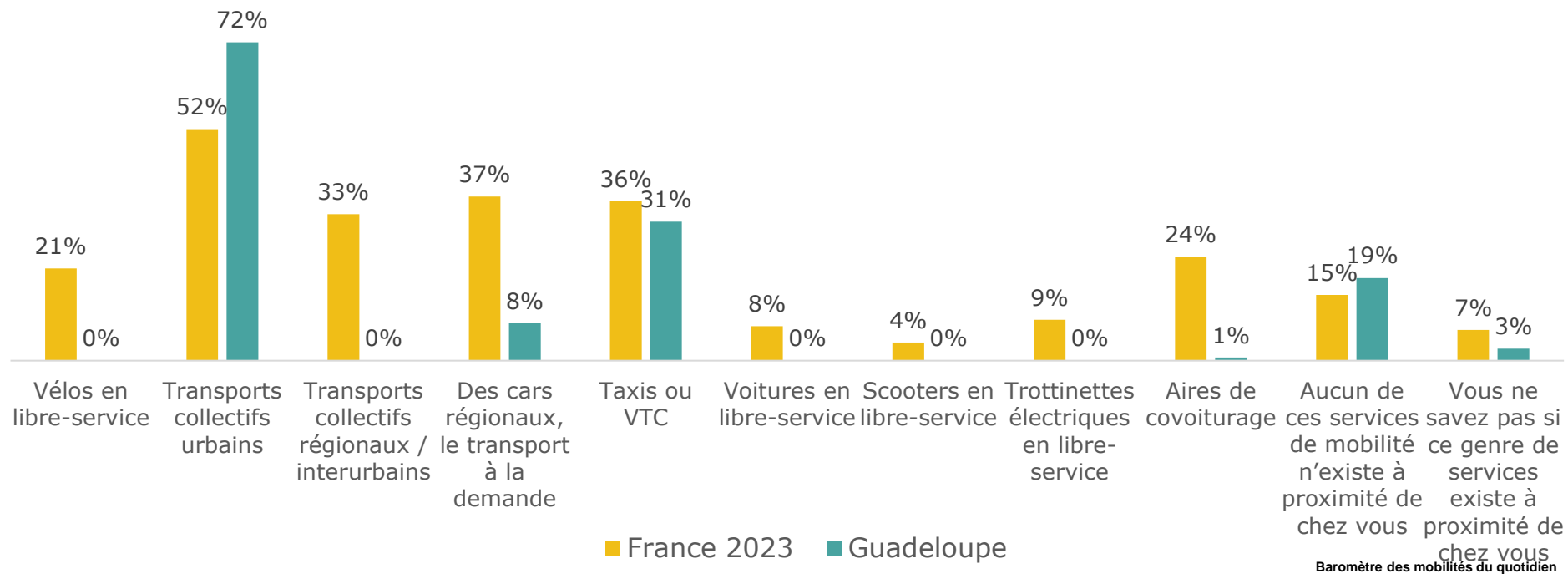
## Mode de transport principal utilisé



# Modes de transport à proximité du domicile

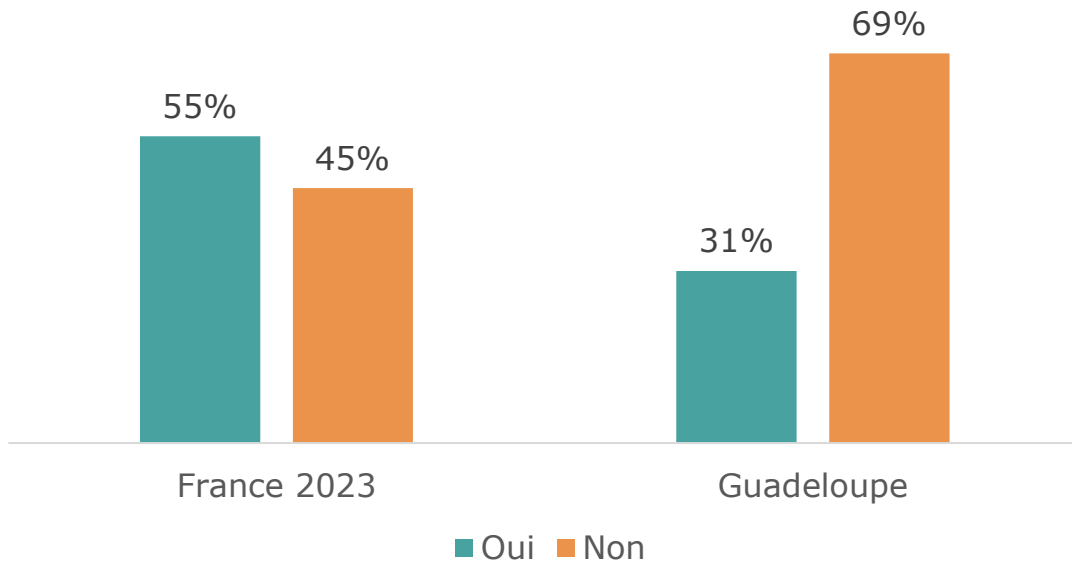
Les habitants de la Guadeloupe sont nombreux à déclarer disposer de transports collectifs urbains mais sont dépourvus de solutions en libre-service et d'aires de covoiturage. Ils sont également plus nombreux à considérer qu'aucun service alternatif n'est disponible à proximité.

## Modes à proximité du domicile



# Possibilité de choisir son mode de transport

## Possibilité de choix entre plusieurs modes

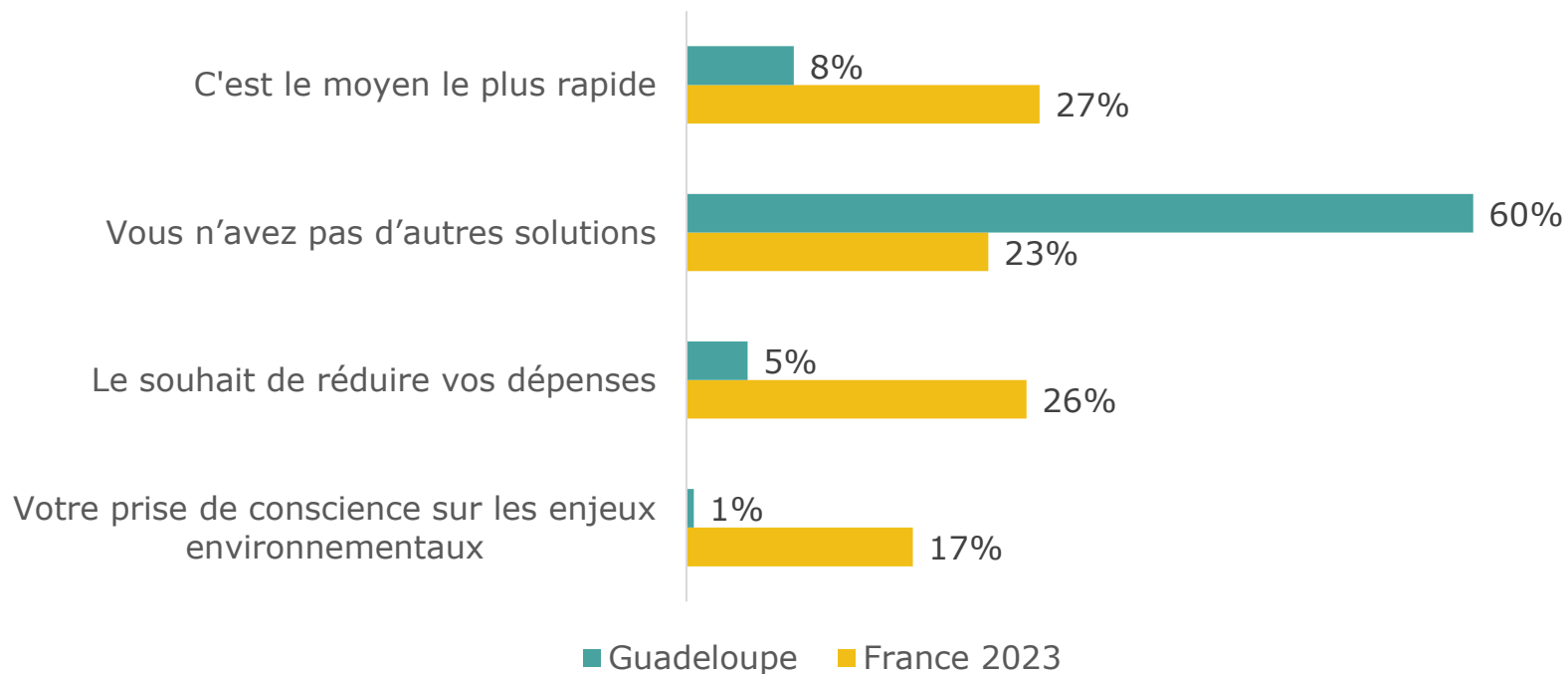


## Beaucoup moins de possibilités de choix en Guadeloupe comparé au national

En Guadeloupe, 31% des répondant.e.s disent avoir le choix de leur mode de déplacement contre 55% en moyenne nationale.

# En Guadeloupe, le choix des transports en commun est très largement une contrainte

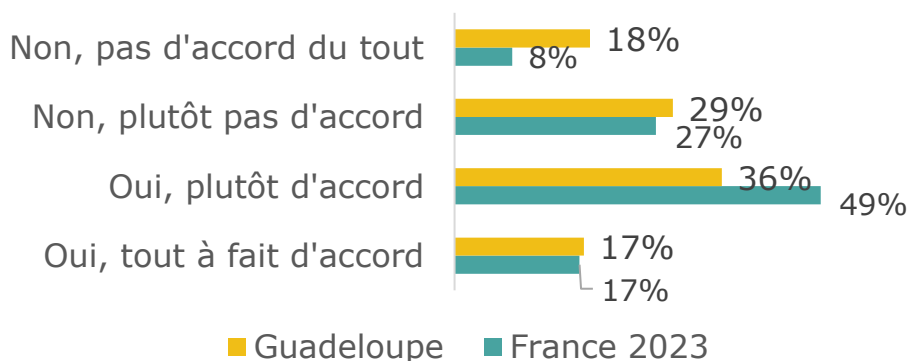
## Incitatifs à l'usage des transports en commun pour les déplacements du quotidien



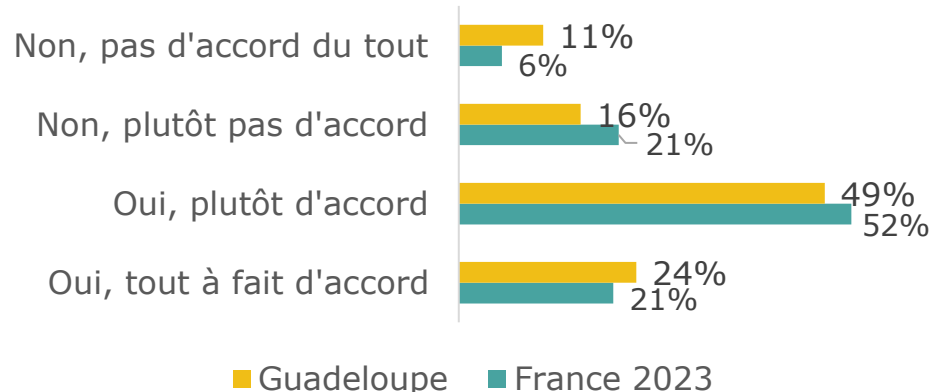
# Des conditions d'usage des transports en commun de moindre qualité

Quand vous prenez les transports collectifs, êtes-vous d'accord avec l'idée suivante (base répondants usagers des TC) :

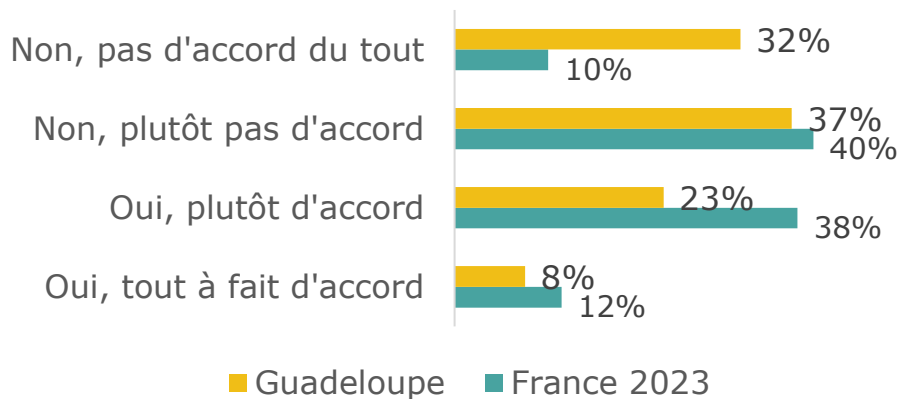
« Vous êtes presque certain d'arriver à l'heure »



« Vous vous sentez en sécurité »



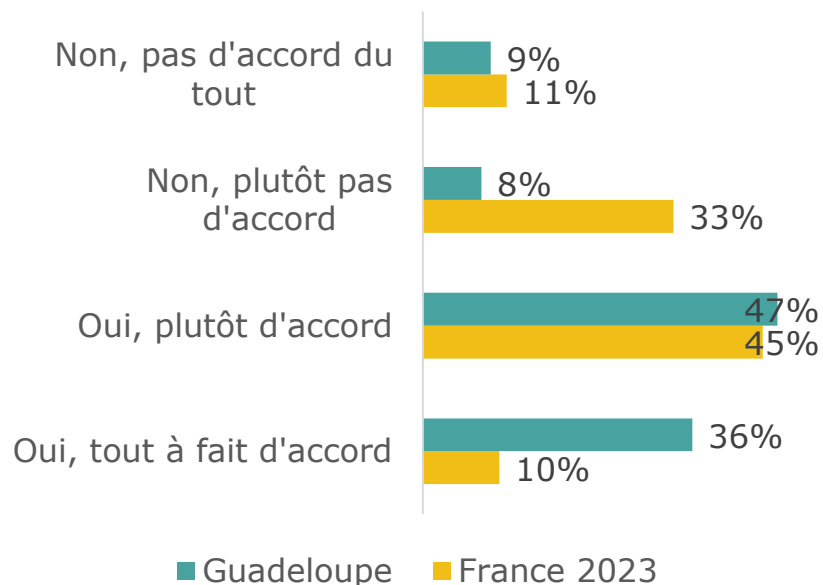
« Les lieux d'attente sont confortables »



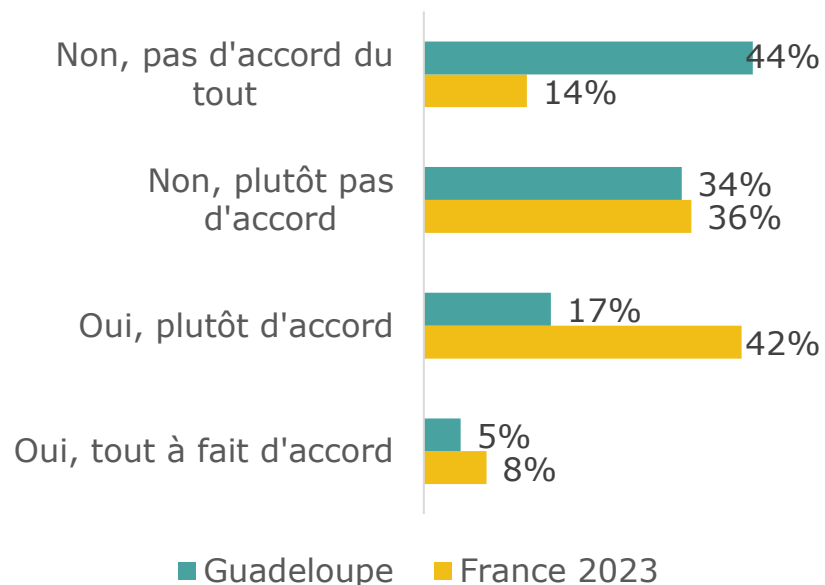
# Pour les non-usagers des transports en commun, la facilité d'usage est beaucoup plus un problème que le prix

Avec les transports en commun (base répondants non-usagers TC mais usagers de la voiture) ...

## Les prix sont moins onéreux que la voiture

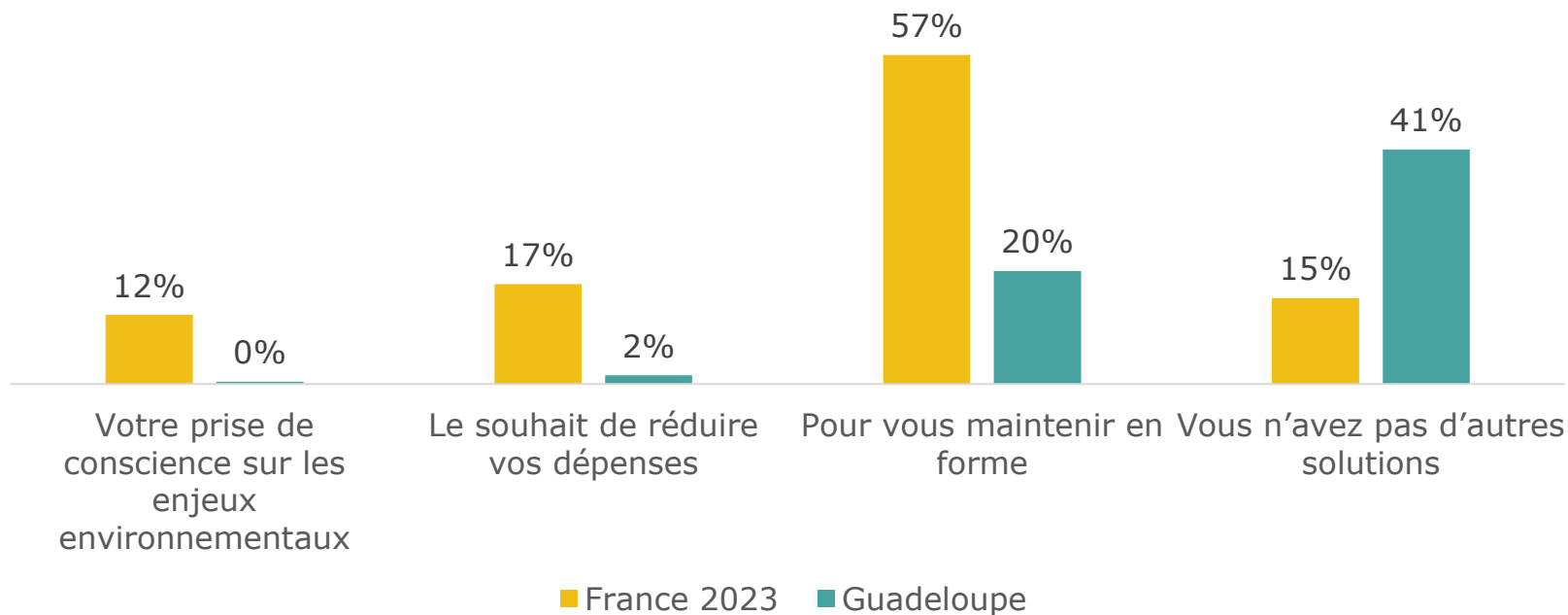


## Il est facile de savoir comment faire un trajet



# La marche, un mode également contraint en Guadeloupe

## Incitatifs à la marche pour les déplacements du quotidien





# Précarité et empêchements de mobilité



# Analyse de la précarité mobilité : rappel approche nationale

Dimensions	Facteurs	Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Ressources financières	Bas revenus	X	X	
Pratiques de mobilité	Restrictions de l'usage de la voiture	X		
	Dépenses élevées en carburant	X		X
Condition de mobilité	Mauvais ajustement spatial ou distances parcourues élevées		X	X
	Absence d'alternative à la voiture		X	X
	Véhicule à faible rendement		X	
Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023		10%	9,5%	11,5%
Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)		19,5%		

**En 2023, 19,5%**  
des Français.es  
présentent une situation  
à risque en matière de  
mobilité

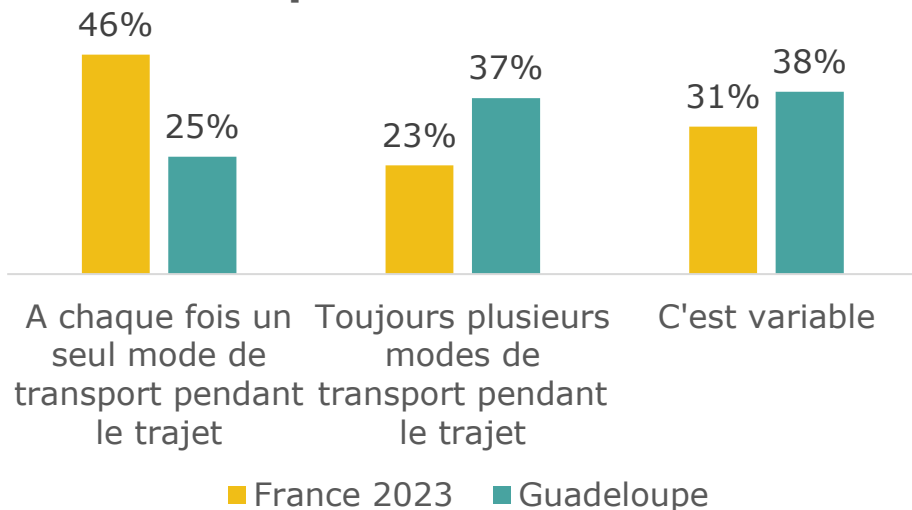
# Analyse de la précarité mobilité Guadeloupe

Typologie d'exposition aux risques mobilité : situation en Guadeloupe

		Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
<b>Guadeloupe</b> 303 réponses analysées	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	35,5%	25%	31,5%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	47%		
<b>Moyenne nationale hors Ile de France</b>	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	11%	10,5%	13,5%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	21%		
<b>Moyenne nationale avec Ile de France</b>	Volume de personnes concernées, base échantillon BMQ 2023	10%	10%	11,5%
	Part de la population à risque (précarité et/ou vulnérabilité et/ou dépendance)	19,5%		

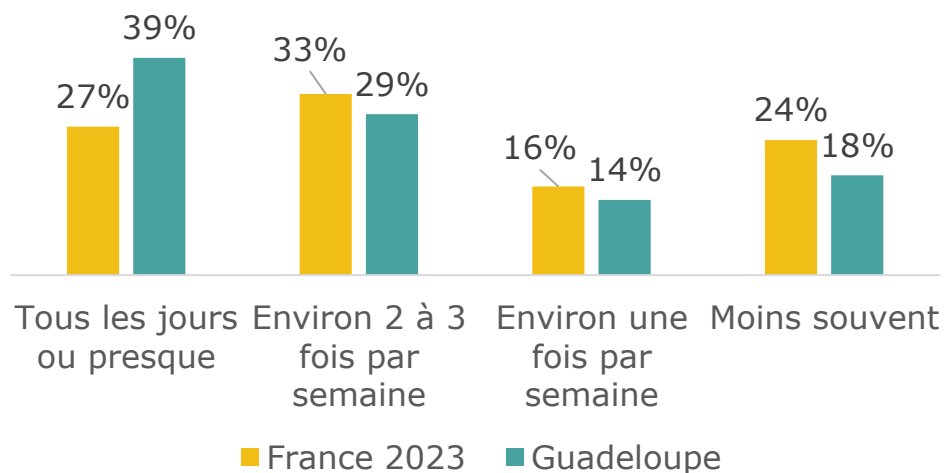
# Pratiques d'intermodalité

## Pratiques d'intermodalité



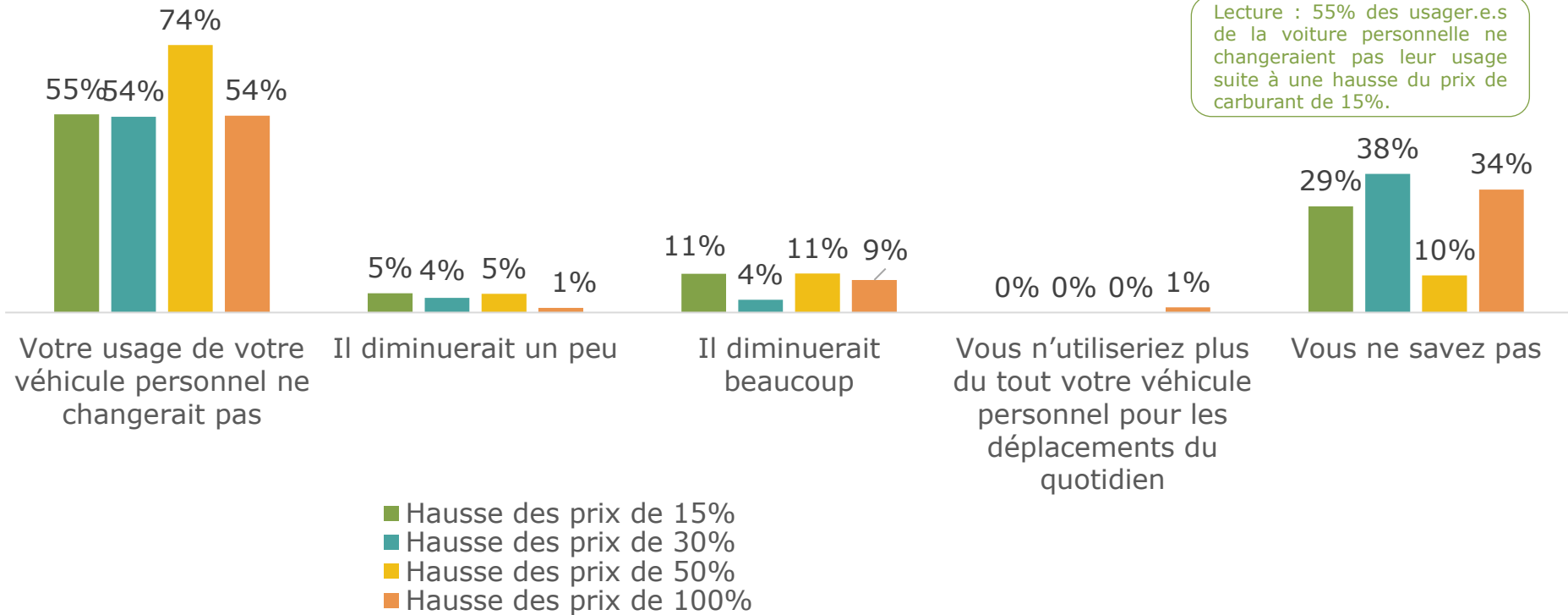
**Les pratiques d'intermodalité sont nettement plus observées en Guadeloupe, du fait notamment du poids de la marche dans la mobilité locale**

## Fréquences d'intermodalité



# Projections en cas de hausse du prix du carburant (échelle régionale) : les Guadeloupéen.ne.s particulièrement dépendant.e.s de leur voiture

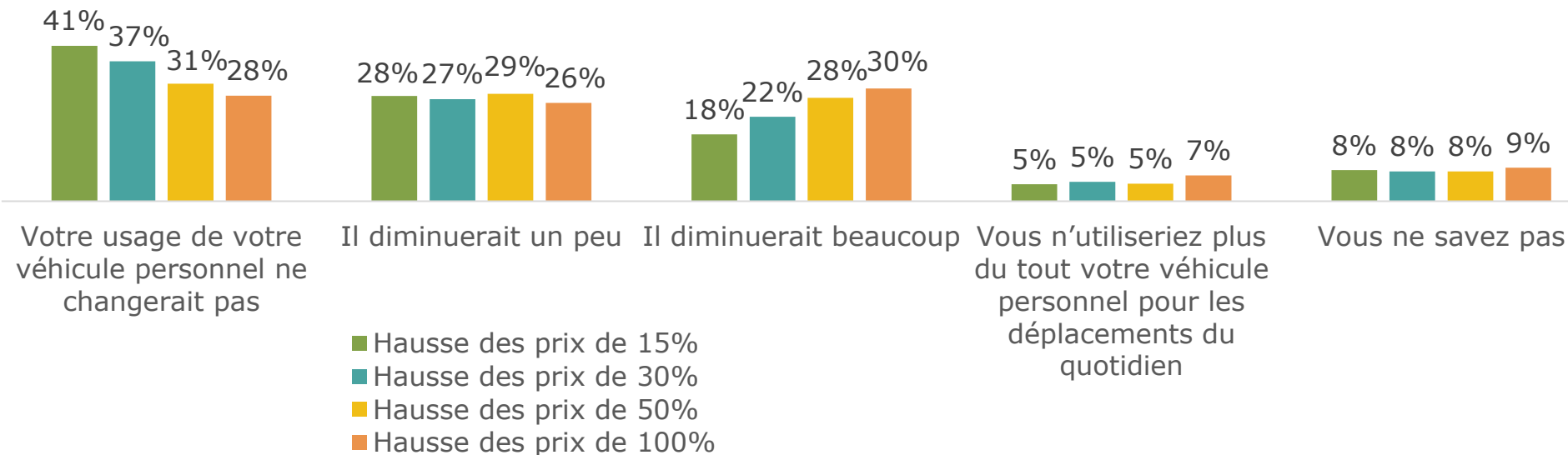
## Scénarii hausse des prix des carburants



# Projections en cas de hausse du prix du carburant (échelle nationale)

Lecture : 41% des usager.e.s de la voiture personnelle ne changeraient pas leur usage suite à une hausse du prix de carburant de 15%.

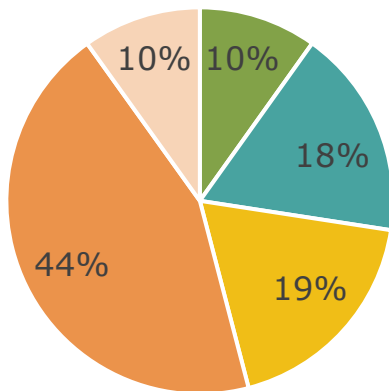
## Quel impact une hausse de ...% du prix du carburant aurait-elle sur l'usage de votre voiture pour les déplacements du quotidien ?



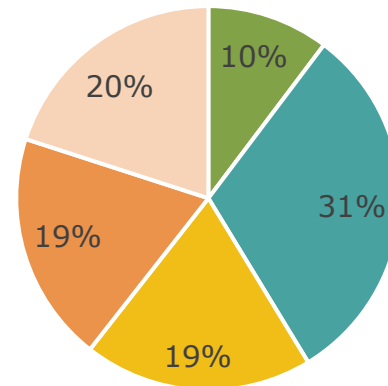
# Renoncements à la mobilité

## Fréquence de renoncements à un déplacement du quotidien

### Guadeloupe



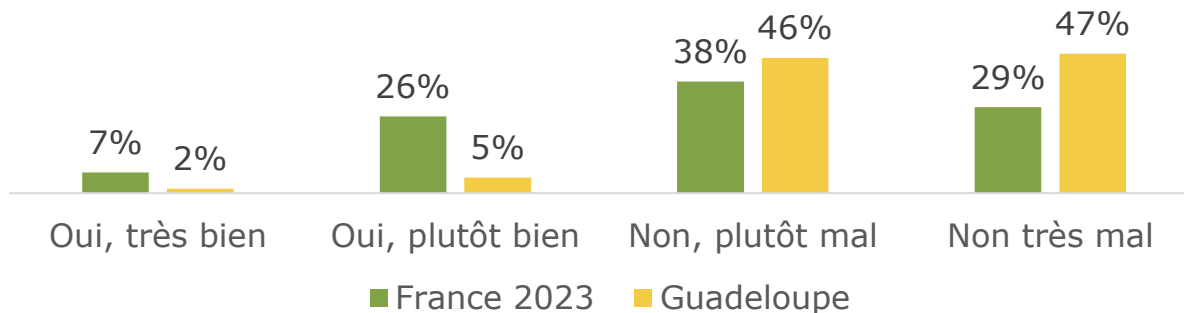
### France



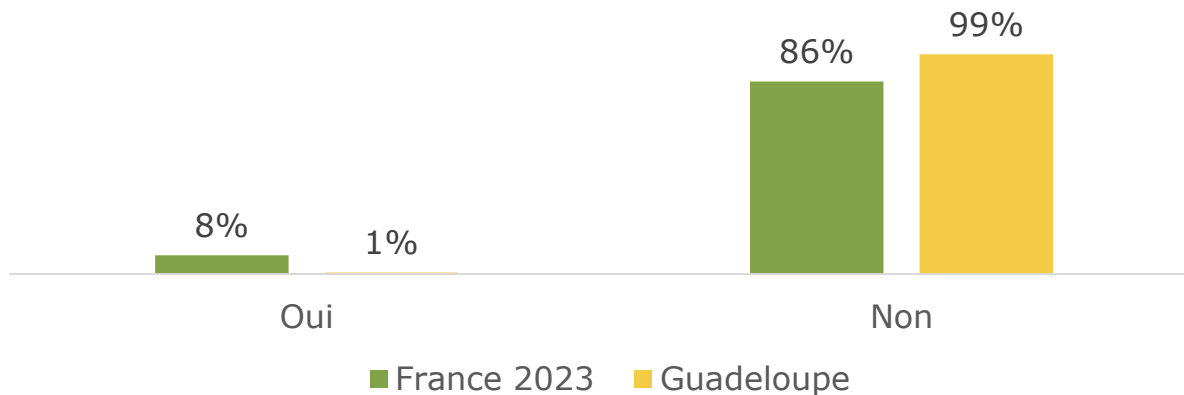
- Une seule fois
- Deux à trois fois
- Quatre à cinq fois
- Plus souvent
- vous ne savez pas

# Très peu de connaissance des aides à la mobilité et une obtention très rare

## Connaissance des aides financières facilitant le passage à une voiture plus propre ou au vélo

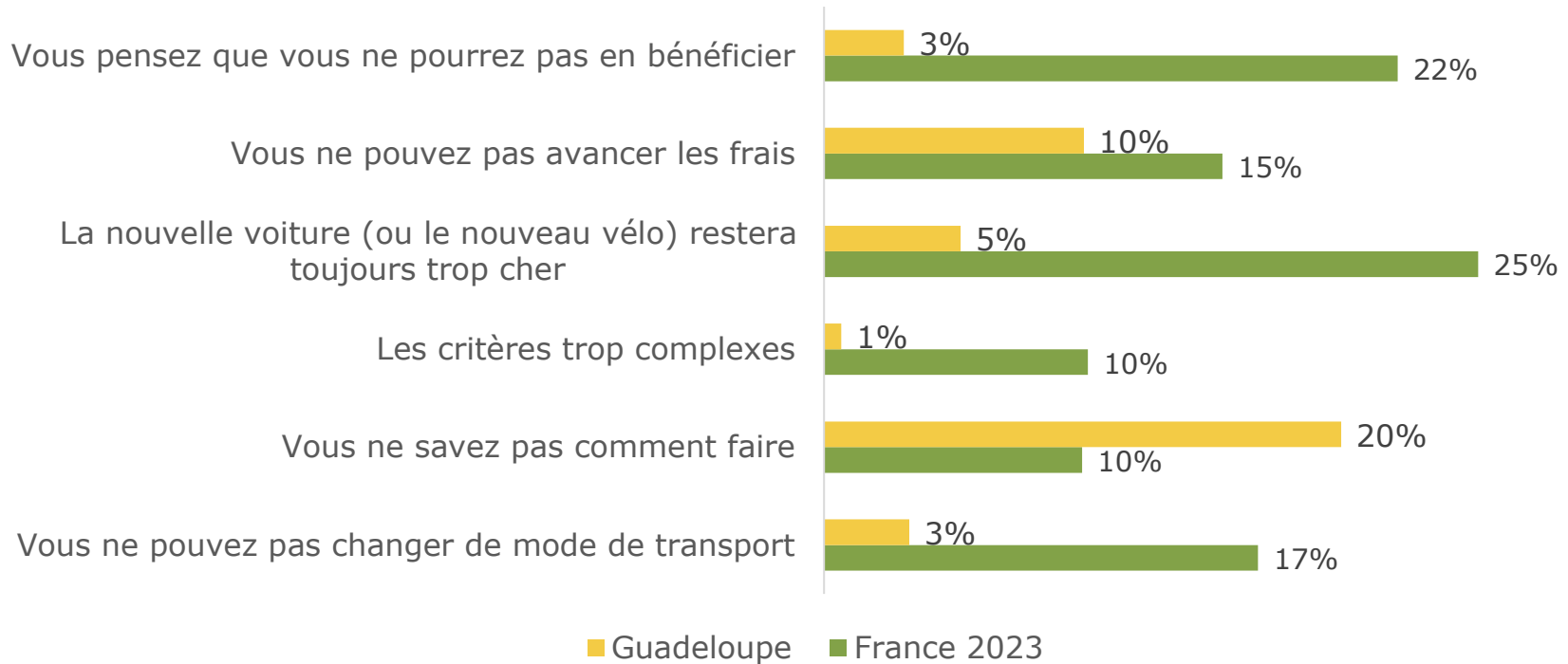


## Avez-vous déjà obtenu une aide de ce type ?



# Les Guadeloupéen.ne.s démuni.e.s face aux aides à la mobilité

## Pourquoi n'avez-vous pas cherché à obtenir une aide financière facilitant le passage à une voiture plus propre ou à un vélo ?





# Une rare connaissance des tarifications dans les transports en commun

En revenant sur la question des déplacements du quotidien, savez-vous qu'il existe des possibilités de réduction pour vous déplacer en transport collectifs à prix réduit ou gratuitement ?

Oui et vous bénéficiez d'une solution de ce type

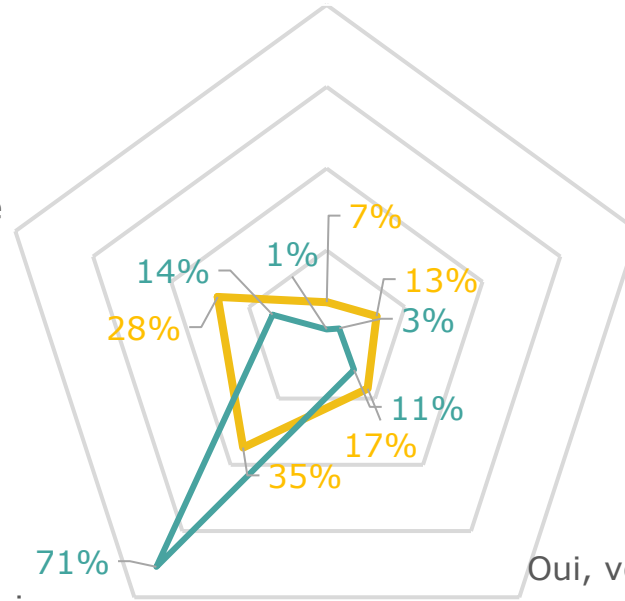
Vous pensez ne pas être concerné par ces aides

Oui, vous savez que cela existe et connaissez ces possibilités

Non, vous ne savez pas

Oui, vous savez que cela existe sans vraiment connaître ces possibilités

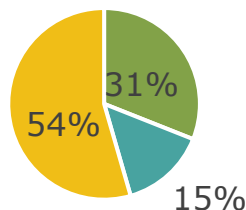
— France 2023 — Guadeloupe



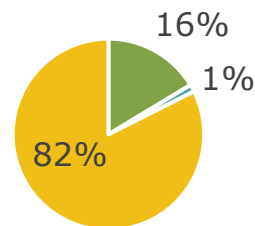
# Mobilité et aléas climatiques : très peu d'impact en Guadeloupe

Lors des 3 dernières années, vous est-il arrivé de changer ponctuellement ou durablement vos pratiques de déplacements du quotidien en raison des aléas climatiques ?

France 2023

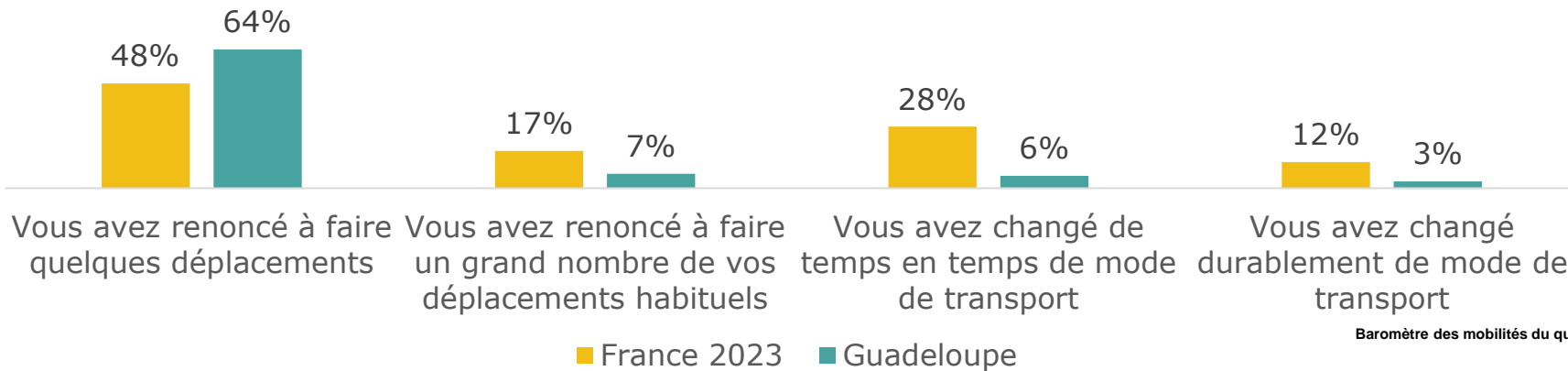


Guadeloupe

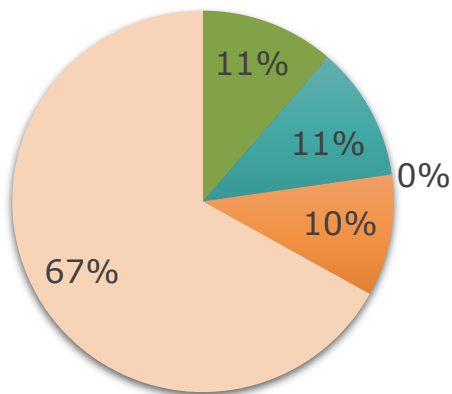


■ Oui, ponctuellement ■ Oui, durablement ■ Non

## Quels ont été ces changements aux aléas climatiques ?



## Impact des ZFE sur la mobilité des automobilistes



- Vous devrez changer de véhicule
- Vous vous déplacerez avec une autre solution de transport
- Vous renoncerez à ce déplacement
- Vous prendrez le risque de circuler sans être en règle
- Vous ne serez pas concerné

89% des habitant.es de Guadeloupe ne savent pas ce qu'est une Zone à Faibles Emissions (ZFE).

La majorité des automobilistes estiment qu'ils ne seront pas concernés.

