

Insee Dossier

Guadeloupe



Antilles-Guyane

N° 6

Août 2015

Les déplacements en Guadeloupe : prédominance de l'automobile et émissions de CO₂ accrues



Signes conventionnels utilisés

... Résultat non disponible

/// Absence de résultat due à la nature des choses

e Estimation

p Résultat provisoire

r Résultat révisé par rapport à l'édition précédente

n.s. Résultat non significatif

€ Euro

M Million

Md Milliard

Avant-Propos

La Guadeloupe doit faire face à des objectifs ambitieux en matière de maîtrise de la demande énergétique, de réduction des gaz à effet de serre (GES) et de développement des énergies renouvelables en 2020. La croissance de la demande d'énergie (amélioration des conditions de vie, développement économique) a eu pour conséquence de doubler les émissions de CO₂ en 20 ans (+ 94 % entre 1990 et 2010) en Guadeloupe. Le dioxyde de carbone est le GES le plus significatif émis en Guadeloupe. Considérant les seules émissions de CO₂ (hors autres gaz à effet de serre) liées à la production d'énergie à partir d'énergies fossiles, la contribution globale de la Guadeloupe est très modeste à l'échelle nationale. Cependant, les émissions de CO₂ par habitant en Guadeloupe restent très élevées. Elles tiennent en premier lieu à la consommation de carburant dans les transports, suivi de la production d'électricité, représentant respectivement 68 % et 25 % de la consommation d'énergie finale en 2012. En 2013, le contenu carbone du kWh électrique guadeloupéen est de 923 g CO₂/kWh, un niveau beaucoup plus important qu'en France métropolitaine (50,6 gCO₂/kWh). La limitation des émissions de gaz à effet de serre constitue un enjeu majeur des politiques environnementales en vue de la lutte contre le réchauffement climatique. Le Grenelle de l'environnement vise à réduire de 11 % le CO₂ émis par les transports d'ici 2020.

Par leurs déplacements quotidiens effectués entre leur domicile et leur lieu de travail ou d'études, les actifs en emploi et les étudiants sont à l'origine d'une part non négligeable de ces émissions. Parfois qualifiés de « pendulaires », ces déplacements s'effectuent le plus souvent en voiture et contribuent de ce fait à la dégradation de la qualité de l'air. Par leur nature contraignante, ils constituent cependant un terrain d'action privilégié pour diffuser et rendre pérenne de nouvelles pratiques en matière de mobilité durable. Développer les transports en commun, renforcer l'usage de modes de transport « doux » (marche à pied, vélo...), promouvoir de nouveaux types d'usages de la voiture (tel le covoiturage) ainsi que maîtriser la périurbanisation pour limiter l'allongement des trajets constituent des leviers de politiques publiques majeurs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le directeur de L'Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Energie

Jérôme ROCH

Le directeur de l'Environnement, de l'Aménagement et
du Logement de la Guadeloupe

Daniel NICOLAS

Le directeur de l'Insee
Antilles-Guyane

Didier BLAIZEAU

Sommaire

Avant-propos	3
Évolution des dépenses de transport	6
Les transports : un poste de dépenses important avec des prix en hausse	6
Les dépenses de transport représentent un quart du budget pour les moins de 35 ans	6
L'inflation des produits pétroliers affecte les transports	6
Le prix des assurances baisse de 4 % en Guadeloupe	7
Un équipement croissant en automobile	8
Les émissions de CO ₂ liées aux déplacements en Guadeloupe	10
En Guadeloupe, deux fois plus de CO ₂ par navetteur	10
Navetteurs stables ou mobiles, la majorité des déplacements sont réalisés en voiture	11
Les navetteurs mobiles émettent 84 % des émissions de CO ₂	11
Les navetteurs utilisent autant la marche et le vélo que les transports en commun	11
Des transports en commun peu utilisés	11
Des stratégies de déplacements façonnées par le profil économique du territoire	12
L'étalement urbain rallonge les distances	13
Des trajets vers le pôle urbain de Pointe-à-Pitre plus nombreux dans le Nord	13
Des défis environnementaux à relever	13
Les entreprises de transports terrestres de voyageurs : une dynamique de concentration	14
Les transports en commun : alternative à l'automobile	14
Favoriser le développement du covoiturage, de l'auto partage...	14
Définitions, Bibliographie, Méthodologie	16
Sources	17

Évolution des dépenses de transport

Parmi les dépenses des Guadeloupéens, celles pour le transport sont les plus importantes. Entre 2001 et 2011, leur part dans le budget des ménages est presque stable malgré une forte inflation liée à la hausse du prix des produits pétroliers qui augmente le coût des transports. Sur cette période, les prix des transports augmentent mais ceux des assurances automobiles diminuent en Guadeloupe et progressent en France métropolitaine. Pour leurs déplacements, les Guadeloupéens utilisent essentiellement leur véhicule personnel et le taux d'équipement des ménages en automobile a augmenté de 58,0 % à 67,4 % entre 1999 et 2011. Peu de Guadeloupéens utilisent les transports en commun, la majorité des déplacements sont réalisés en voiture.

Emmanuel THIOUX, Martine CAMUS, Ali BENHADDOUCHE

Les transports : un poste de dépenses important avec des prix en hausse

En Guadeloupe, le transport est comme en France métropolitaine, le poste de dépenses (*Définitions*) le plus important des ménages, devant l'alimentation et le logement. En 2011, il représente 23 % du budget des familles (hors santé et habillement) soit un point de plus qu'en France métropolitaine.

Entre 2001 et 2011, la part des dépenses de transport dans le budget des ménages guadeloupéens a progressé de trois points en lien principalement avec l'augmentation des prix de l'utilisation et de l'entretien des véhicules personnels. En raison de la hausse du prix des carburants, c'est le poste dont le poids, parmi les différentes dépenses liées à l'automobile, a le plus augmenté. Inversement, la part relative à l'achat de véhicules diminue (*Figure 1*).

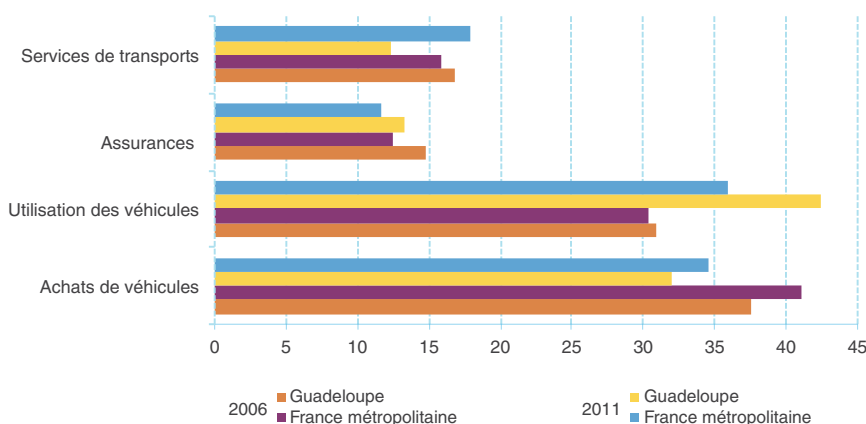
Les dépenses de transport augmentent avec le niveau de vie mais restent élevées chez les ménages modestes. En 2011, les 20 % de ménages disposant des revenus les plus bas consacrent 14 % de leur budget aux transports. Pour ces ménages, c'est le poste de dépenses le plus important après l'alimentation et le logement.

L'achat de carburant représente la part la plus importante des dépenses de transport des ménages les plus modestes (40 %). Pour les 20 % de Guadeloupéens ayant les revenus les plus élevés, les dépenses de transport représentent 23 % du budget et la moitié de ces dépenses est consacrée à l'achat de véhicule.

Les ménages aisés achètent en particulier davantage de voitures neuves et de billets d'avion que les ménages plus modestes.

1 Des dépenses liées à l'utilisation des véhicules de plus en plus importantes

Part des différentes dépenses de transport (en %)



Lecture : en 2006 les achats de véhicules représentent 37,5 % des dépenses de transport pour les ménages guadeloupéens.
Source : Insee, enquêtes Budget de famille 2006 et 2011.

Les dépenses de transport représentent un quart du budget des moins de 35 ans

En 2011, les jeunes ménages guadeloupéens de moins de 35 ans dépensent plus dans les transports que les ménages plus âgés : 25 % de leur budget est consacré aux transports alors qu'il représente 19 % des dépenses des plus de 60 ans (*Figure 2*).

Le budget transport des ménages varie aussi selon la catégorie socioprofessionnelle et l'âge. En Guadeloupe, les cadres et professions intermédiaires dépensent pour les transports une part de leur budget plus importante que les autres catégories. Près de la moitié de leurs dépenses de transport est consacrée à l'utilisation de leur véhicule et 30 % à l'achat de voiture neuve. Les dépenses d'utilisation du véhicule pèsent plus dans le budget des ouvriers (70 % des dépenses de transport). Le transport représente une part du budget plus importante pour les couples avec ou sans enfant (24 %) que pour

les familles monoparentales (18 %) et les personnes vivant seules (15 %)

L'inflation des produits pétroliers affecte les transports

Entre 2000 et 2011, parmi les trois principaux postes de consommation des ménages (alimentation, transport et logement), le transport est celui où les prix ont le plus augmenté. Les prix y ont progressé davantage en Guadeloupe (+ 38 %) qu'en France métropolitaine (+ 32 %). La hausse du coût de l'ensemble des transports est essentiellement liée à l'augmentation du prix des produits pétroliers. Elle est de 61 % en Guadeloupe et de 58 % en France métropolitaine entre 2000 et 2011. Cette hausse se répercute sur les coûts d'utilisation des véhicules personnels (essence, entretien, garagiste) (*Figure 3*). Entre 2000 et 2011, ces coûts ont progressé de 55 % en Guadeloupe, soit 10 points de plus qu'en France métropolitaine.

Près du cinquième des dépenses de transport des Guadeloupéens est consacré à l'achat de voitures neuves (Figure 4). Proportionnellement à leur budget transport, les Guadeloupéens dépensent plus dans l'achat de voiture neuve et moins dans celui de voitures d'occasion que les métropolitains. En Guadeloupe, l'achat d'un véhicule neuf est plus coûteux qu'en France métropolitaine. L'éloignement des zones de production ajoute un coût de transport important au prix d'achat du véhicule. Entre 2000 et 2011, le prix des voitures a progressé deux fois plus en Guadeloupe qu'en France métropolitaine (respectivement 22 % et 10 %). Le prix de l'entretien et la réparation des véhicules personnels a progressé de 55 % en Guadeloupe comme en France métropolitaine entre 2000 et 2011. Cette hausse importante est en partie liée à l'emploi d'une main-d'œuvre davantage spécialisée, l'électronique qui équipe les véhicules étant de plus en plus développée et les réparations plus complexes.

La situation géographique de la Guadeloupe contribuant à une utilisation plus fréquente des transports aériens, la part des dépenses de transport consacrée à l'achat de billets d'avion y est un peu plus élevée qu'en France métropolitaine (6 % contre 4 % en 2011). Entre 2000 et 2011, le prix de ces services de transport progresse presque autant qu'en France métropolitaine mais un peu moins vite que l'inflation d'ensemble guadeloupéenne (Figure 5).

Le prix des assurances baisse de 4 % en Guadeloupe

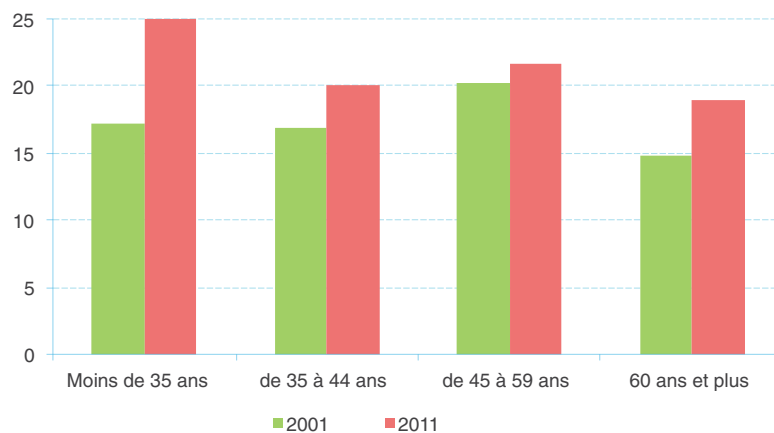
Entre 2000 et 2011, le prix des assurances automobiles diminue de 4 % en Guadeloupe alors qu'il progresse de 11 % en France métropolitaine (Figures 6 et 7). Les prix de l'assurance automobile présentent une grande variabilité avec des périodes de baisse.

En Guadeloupe comme en France métropolitaine, les tarifs de l'assurance automobile ont connu une phase d'inflation nulle ou très modérée de 2000 à 2004. Ils ont ensuite baissé de 2005 à 2008 : les entreprises d'assurance ont répercuté dès 2005 dans leur tarif la nette amélioration constatée en matière d'accidentalité routière. Entre 2000 et 2011, les accidents ont diminué de moitié et la mortalité routière a baissé de 54 % en Guadeloupe, soit un peu plus qu'en France métropolitaine (51 %).

A partir de 2008, le différentiel de prix se creuse entre la France métropolitaine et la Guadeloupe : les prix augmentent fortement

2 Des dépenses de transport qui augmentent davantage pour les moins de 35 ans

Part des dépenses de transport dans le budget des ménages guadeloupéens en 2001 et en 2011 selon l'âge (en %)



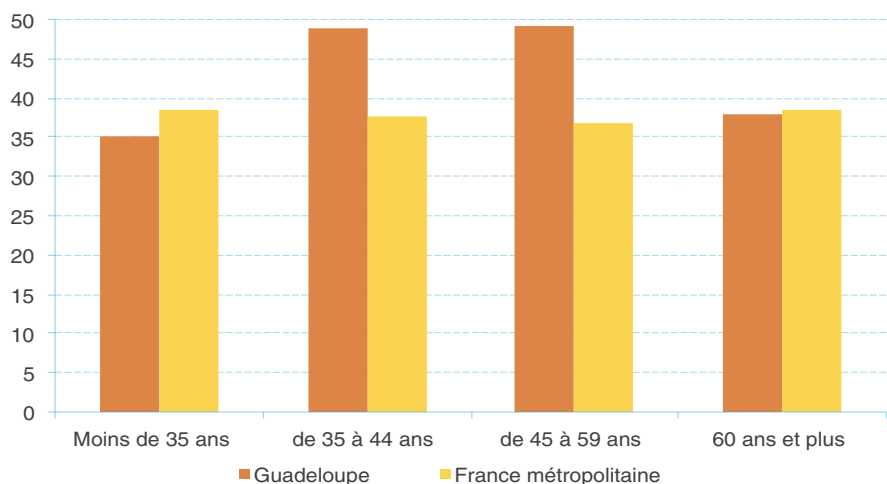
Lecture : en 2001 les dépenses de transport représentent 17 % du budget des ménages guadeloupéens dont la personne de référence a moins de 35 ans. En 2011, ces mêmes dépenses représentent 25 %.

Champ : hors dépenses de santé et d'habillement.

Source : Insee, enquête Budget de famille 2001 et 2011.

3 Utilisation de véhicules personnels : une part plus importante pour les Guadeloupéens de 35 à 59 ans

Part des frais d'utilisation de véhicules personnels dans le budget transport* des ménages en 2011 (en %)



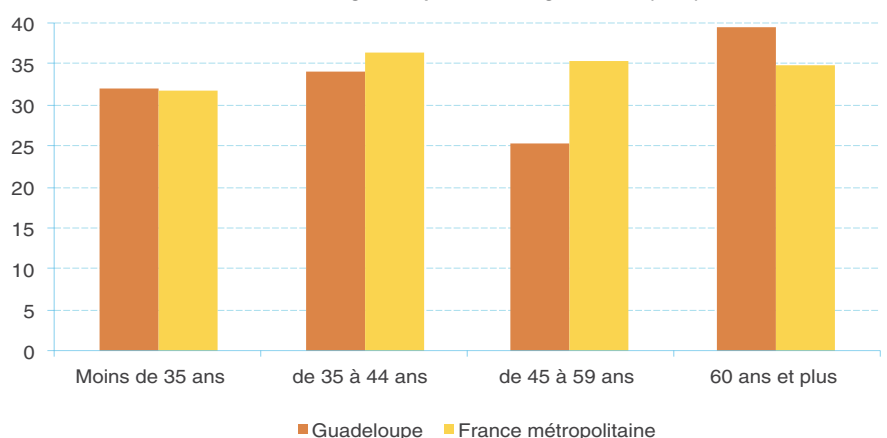
* le budget transport comprend les frais d'entretien, carburant, garagiste et parking.

Lecture : en 2011, la part des dépenses pour l'utilisation de véhicules personnels représente 35 % du budget transport pour les ménages guadeloupéens dont la personne de référence est âgée de moins de 35 ans.

Source : Insee, enquête Budget de famille 2011.

4 Achats de véhicules : une part plus importante pour les Guadeloupéens de 60 ans et plus

Part des achats de véhicules dans le budget transport des ménages en 2011 (en %)

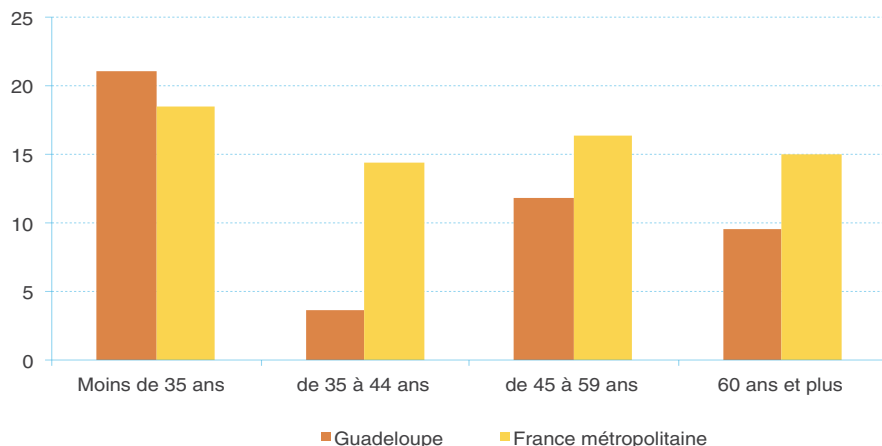


Lecture : en 2011 la part des dépenses pour les achats de véhicules personnels représente 32 % du budget transport pour les ménages guadeloupéens dont la personne de référence est âgée de moins de 35 ans.

Source : Insee, enquête Budget de famille 2011.

5 Services de transport : une part plus importante pour les Guadeloupéens de moins de 35 ans

Part des services de transport et autres dépenses de transport * dans le budget transport des ménages en 2011 (en %)



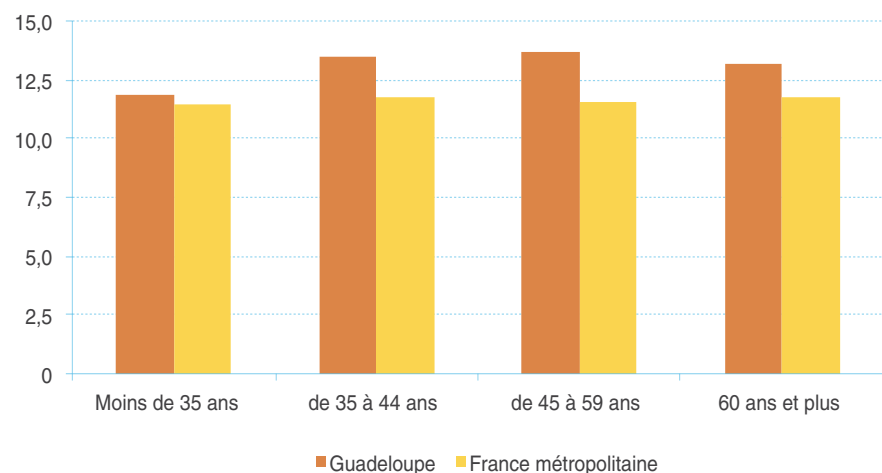
* Autres dépenses de transport : cérémonies, séjours hors domicile, personnes vivant hors du domicile au moins un jour par semaine, cadeau offert (à destination d'un autre ménage).

Lecture : en 2011, la part des dépenses pour les services de transports représente 21 % du budget transport pour les ménages guadeloupéens dont la personne de référence est âgée de moins de 35 ans.

Source : Insee, enquête Budget de famille 2011.

6 Assurance : une part plus importante pour les Guadeloupéens de 35 à 59 ans

Part des dépenses d'assurance dans le budget transport des ménages en 2011 (en %)

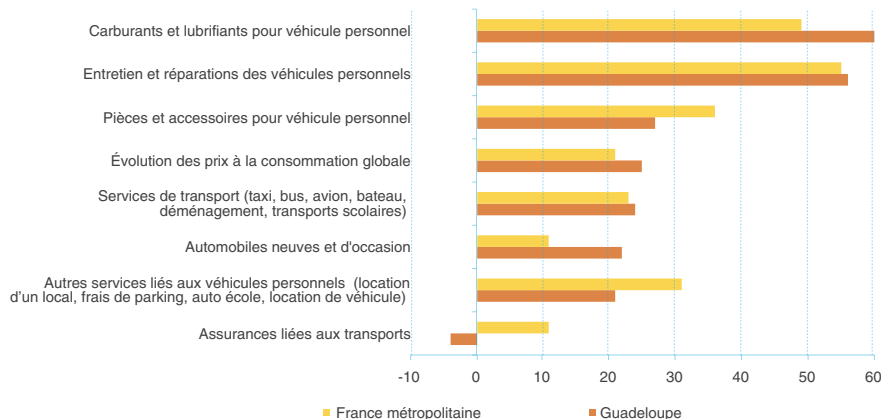


Lecture : en 2011, la part des dépenses pour les assurances représente 11,9 % du budget transport pour les ménages guadeloupéens dont la personne de référence est âgée de moins de 35 ans.

Source : Insee, enquête Budget de famille 2011.

7 Hausse du prix des carburants et baisse du prix des assurances

Évolution des prix entre 2000 et 2011 (en %)



Source : Insee, indice des prix à la consommation.

en France métropolitaine et diminuent en Guadeloupe. Plusieurs éléments peuvent expliquer cette évolution contrastée. D'abord, la France métropolitaine a connu des intempéries alors que la Guadeloupe a été épargnée. En France métropolitaine, les tempêtes Klaus et Quinten ainsi que la grêle ont entraîné une augmentation de la demande de réparations. Ensuite, la baisse du prix de l'essence en France métropolitaine a été bénéfique aux automobilistes : ils ont davantage roulé (trafic en hausse de 4 % à 5 % en 2009). Enfin, les automobilistes ont modifié leur comportement. Ils respecteraient moins les limitations de vitesse, entraînant ainsi plus d'accidents avec dégâts matériels (+ 2 % en 2009), et un moindre recul des accidents corporels (- 1 %, contre une baisse de 5 % en 2008). Parallèlement, l'inflation du coût moyen des réparations a augmenté (+ 3 % à + 4 % par an) (Figure 8).

Un équipement croissant en automobile

En Guadeloupe, le taux d'équipement des ménages en automobile a largement augmenté. Il est passé de 58 % en 1999 à 67,4 % en 2011 (Figure 9). Ceci s'explique par l'amélioration du niveau de vie de la population, mais aussi par l'accroissement de la mobilité lié à l'augmentation du prix du foncier, qui tend à favoriser une implantation résidentielle éloignée des grandes agglomérations. En Guadeloupe, ces déplacements se traduisent essentiellement par un phénomène de périurbanisation autour du pôle de Pointe-à-Pitre/Abymes.

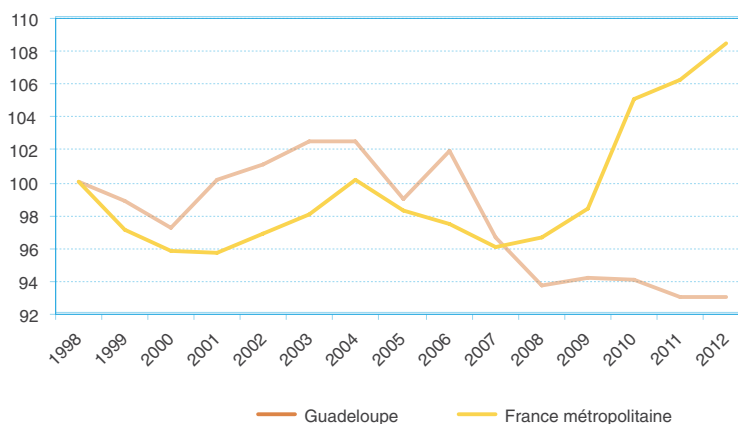
Les migrations pendulaires (déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail ou le lieu d'études des scolaires et des étudiants) entre deux communes différentes ont significativement augmenté par rapport à 1990. Ainsi, la part des personnes actives ayant un emploi et ne travaillant pas dans leur commune de résidence est passée de 53 % en 1999 à 58 % en 2009. Cette situation a entraîné une hausse d'environ 13 000 déplacements quotidiens supplémentaires entre 1999 et 2009 pour le seul motif du travail. Par ailleurs, habiter une maison individuelle (75 % des ménages sont dans ce cas dans la région contre 56 % en France métropolitaine) va très souvent de pair avec la possession d'une ou plusieurs automobiles. En outre, le stationnement d'un ou plusieurs véhicules y est généralement plus aisé qu'en habitat collectif.

Pour autant, le taux d'équipement des ménages d'outre-mer en automobile reste en deçà de celui observé en France

métropolitaine. Plusieurs raisons expliquent cet écart. En Guadeloupe, le phénomène de périurbanisation a débuté plus tardivement qu'en France métropolitaine, le taux de chômage y est plus important et les revenus sont plus faibles. Enfin, le coût de la vie est un autre frein à l'achat d'un véhicule : les prix en Guadeloupe sont dans l'ensemble plus élevés qu'en France métropolitaine de 8,3 %¹.

8 En Guadeloupe, le prix des assurances baisse depuis 2006

Évolution annuelle moyenne des prix des assurances automobile entre 1998 et 2011
Indice base 100 en 1998



Source : Insee, indice des prix à la consommation.

9 En 12 ans, le taux d'équipement des ménages en automobile a beaucoup progressé

Taux d'équipement des ménages en automobile en 1999 et 2011 (en %)

	1999	2011
Guadeloupe	58,0	67,4
Martinique	64,0	71,7
Guyane	56,0	57,2
Métropole	70,0	80,6

Lecture : en 1999, 58 % des ménages guadeloupéens disposent d'au moins une automobile. En 2011, ils sont 67,4 %.

Source : Insee, recensements de 1999 et 2011.

1- comparaison des prix entre les DOM et la France métropolitaine en 2010
http://www.cg971.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=2425&Itemid=100758

Les émissions de CO₂ liées aux déplacements en Guadeloupe

Le transport, secteur le plus consommateur d'énergie en Guadeloupe², est à l'origine d'une part importante des rejets de polluants et de gaz à effet de serre, principalement du dioxyde de carbone (CO₂). En Guadeloupe, les déplacements automobiles se font davantage en milieu urbain et l'utilisation de la climatisation augmente la consommation de carburant. En 2010, un habitant de Guadeloupe émettait 3,9 tonnes de CO₂ d'origine énergétique. La moyenne française se situait alors à 5,5 tonnes par habitant.³

Emmanuel THIOUX, Martine CAMUS, Ali BENHADDOUCHE

La contribution de l'homme au réchauffement planétaire, essentiellement lié à sa consommation d'énergie fossile, ne fait plus aucun doute aujourd'hui. La Guadeloupe, bien que de taille modeste, participe au réchauffement climatique planétaire. Son niveau de développement, associé à un mix électrique (*Définitions*) essentiellement d'origine fossile (fioul et charbon) en font un territoire caribéen particulièrement concerné par le phénomène. En effet, la croissance de la demande d'énergie (amélioration des conditions de vie, développement économique) a eu pour conséquence de doubler les émissions de CO₂ en 20 ans (+ 94 % entre 1990 et 2010) en Guadeloupe. Le secteur des transports représente le quart de ces émissions⁴, et le Grenelle de l'environnement vise à réduire de 11 % le CO₂ émis par les transports d'ici 2020. La réduction des émissions de CO₂, notamment dans le transport, fait partie des enjeux d'une politique de développement durable en Guadeloupe. Le recours aux pratiques de mobilités durables (transport collectif), développement des modes actifs (vélo, marche), nouveaux services de mobilité (covoiturage, auto partage, électro mobilité alimentée par une source d'énergie renouvelable) sont de nature à limiter les émissions de CO₂.

En Guadeloupe, deux fois plus de CO₂ par navetteur

En 2007, le département compte 130 300 salariés ou étudiants. À partir du lieu de résidence, leurs navettes quotidiennes pour se rendre au travail représentent une distance de 2,3 millions de km sur l'année.

L'ensemble des déplacements émet 157 200 tonnes de CO₂ par an. En moyenne chaque navetteur⁵ parcourt 17,5 km par

jour, émettant ainsi 1,21 tonnes de CO₂ annuellement, plaçant la Guadeloupe en tête des régions émettrices de CO₂ par personne s'agissant des déplacements domicile travail ou études travail. En moyenne nationale hors Île-de-France, la distance journalière est plus élevée (20,1 kms) mais l'émission de CO₂ deux fois moins importante (0,68 tonne).

Au final, par personne et par kilomètre parcouru, l'émission de CO₂ pour l'ensemble des modes de transports (y compris les transports en commun) s'élève ainsi à 264 grammes en Guadeloupe, contre 130 grammes au niveau national. Si l'usage de la voiture est un peu plus fréquent en Guadeloupe, ce taux plus élevé dans la région est aussi lié à l'organisation spatiale du territoire guadeloupéen. En effet, la France métropolitaine dispose d'un réseau de centres urbains reliés entre eux par de grandes infrastructures de transport routier. Les échanges entre ces centres urbains sont importants, et générateurs de flux extra urbains. En Guadeloupe, l'organisation spatiale est différente.

L'urbanisation diffuse et quasi généralisée sur l'ensemble du territoire (à l'exception du Nord Grande-Terre, de la côte sous le vent, et des îles du Sud) ne permet de réaliser que des trajets, où le stop and go (*Définitions*) est légion.

Par conséquent, la part des trajets effectués en milieu dit urbain peut être considérée comme plus importante qu'en France métropolitaine (environ 70 % des kilomètres annuels effectués par les véhicules en Guadeloupe sont réalisés en milieu dit urbain, et 30 % en zone extra-urbaine, contre respectivement 30 % et 70 % en France métropolitaine). Et, c'est en milieu urbain que les épisodes de congestion du trafic sont les plus importants. Ensuite, contrairement à la France métropolitaine, le trafic sur autoroute est nul, le territoire n'étant pas pourvu de ce type d'infrastructure. En revanche, la Guadeloupe dispose de routes nationales 2x2 voies dont la vitesse maximale oscille entre 90 et 110 km/heure. Enfin, compte tenu des conditions climatiques dans les DOM, l'usage de la climatisation automobile est important et génère une surconsommation significative.

La hausse durable du prix des carburants : quels effets sur les émissions de CO₂ ?

Avec la hausse durable du prix des carburants, des changements de comportement en matière de mobilité pourraient apparaître. Dans une étude mobilisant des données de différentes natures, Clerc et Marcus (2009) ont estimé des élasticités-prix⁶ significatives de la demande de carburants de l'ordre de -0,2 à court terme et de -0,4 à long terme à partir de données en séries temporelles. À très court terme en effet, la réduction des distances parcourues constitue le principal ajustement pour faire face à une hausse des prix. Le déplacement domicile-travail est contraint et de ce fait moins sensible à une hausse du prix des carburants que d'autres déplacements.

À plus long terme, d'autres possibilités d'arbitrage sont cependant offertes aux ménages : choix de modes de transport concurrents, renouvellement de l'équipement automobile en faveur de véhicules plus économes en énergie, déménagement... Le report des utilisateurs de véhicules particuliers vers les modes de transport en commun est toutefois conditionné par la disponibilité d'une offre et par la qualité du réseau. L'achat d'un véhicule neuf ou récent ne constitue pas une solution toujours accessible pour les ménages les plus modestes. De même, les projets de relocalisation du lieu d'habitation sont fortement entravés en situation tendue sur le marché de l'immobilier. Finalement, pour un certain nombre de ménages contraints à l'utilisation de leur véhicule pour aller au travail, il est probable qu'une hausse du prix des carburants se solde, non par une diminution significative de la consommation de carburant et corrélativement des émissions de CO₂, mais par une réallocation des ressources budgétaires et par une perte de bien-être.

2- Le transport représente 65% des consommations finales d'énergie de la Guadeloupe (source OREC, données 2013- publication 2014).

3- Source OREC 2014, et ministère en charge du développement durable, 2013.

4- Source : données 2011, OREC, 2014.

5- Dans cette étude, un navetteur est un actif en emploi ou un étudiant qui se déplace d'un point à un autre pour aller travailler ou étudier.

6- Élasticité-prix de la demande : rapport entre la variation relative de la demande d'un bien et la variation relative du prix du bien. Il est généralement négatif, toute hausse relative du prix du bien se traduisant par une baisse relative de la demande.

Navetteurs stables ou mobiles, la majorité des déplacements sont réalisés en voiture

En Guadeloupe, six salariés/étudiants sur dix quittent leur commune de résidence pour aller travailler dans une autre commune (navetteurs mobiles⁷), alors que quatre sur dix se déplacent à l'intérieur de la commune de résidence (navetteurs stables).

L'utilisation de véhicules motorisés est aussi fréquente qu'en France métropolitaine : 79,6 % des personnes effectuent leurs trajets en voiture. Avec une part supérieure de 0,5 point à la moyenne nationale, la Guadeloupe se place ainsi au 15^e rang des régions les plus utilisatrices de la voiture. Les distances parcourues sont plus longues en France métropolitaine (+15 % en moyenne) mais l'émission de CO₂ est deux fois moins importante : un véhicule (automobiles et deux roues) émettra ainsi 301 grammes de CO₂ par kilomètre en Guadeloupe contre 145 grammes en France métropolitaine. La voiture et les deux roues sont les moyens de déplacement les plus polluants ; ils génèrent 96,4 % des émissions de CO₂ en Guadeloupe et 93,8 % en France métropolitaine (Figure 10).

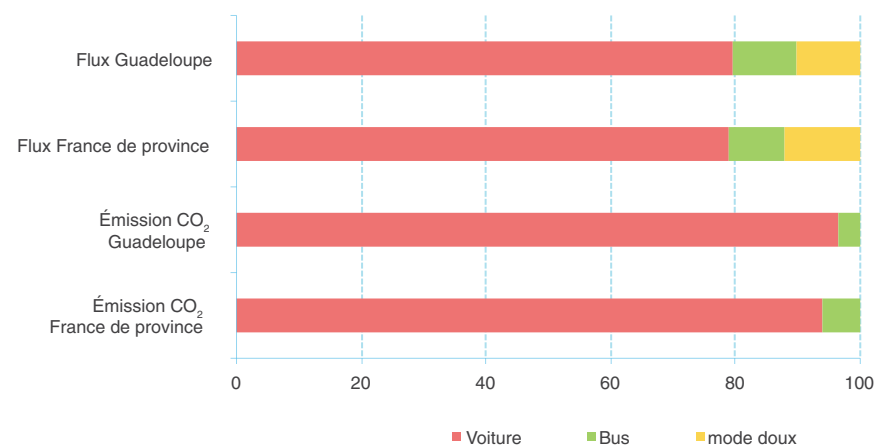
Les navetteurs mobiles émettent 84 % des émissions de CO₂

Les navetteurs qui travaillent hors de leur commune de résidence (mobiles) sont responsables de 84 % des émissions totales de CO₂ car leurs trajets sont plus longs (17 à 43 km) que ceux des navetteurs qui travaillent dans leur commune de résidence (stables). C'est particulièrement le cas des navetteurs qui effectuent des trajets intermédiaires (15 à 25 km) et sont à l'origine d'un quart des émissions totales de CO₂ (Figure 11). Généralement plus éloignés de leur lieu de travail, ces navetteurs mobiles utilisent en priorité leur véhicule (87 % des personnes) tandis que seulement 12 % d'entre eux prennent le bus. En voiture et en bus, ils cumulent 82 % de la distance totale parcourue. L'utilisation de la voiture est la plus fréquente dans deux des communes les plus excentrées : Vieux-Fort au sud (95 %) et Saint-François à l'est (93 %).

Mais la voiture reste aussi le moyen de déplacement privilégié parmi les navetteurs stables. Leurs trajets moyens s'étirent de 2 à 10 km suivant les communes de résidence. Si 22 % d'entre eux se déplacent à pied ou à vélo, ils ne sont que 8 % à

10 En Guadeloupe, la voiture est à l'origine de 96 % des émissions de CO₂ liées aux déplacements

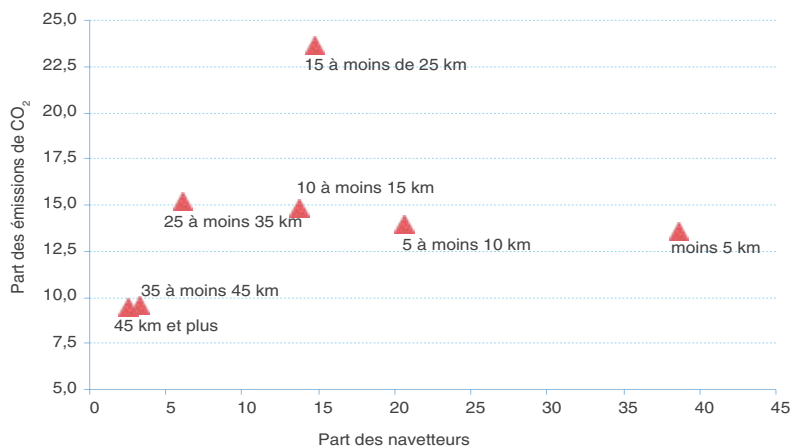
Répartition des flux et des émissions de CO₂ par modes de transport (en %)



Source : Insee, RP 2007, Ademe 2007.

11 Les parcours intermédiaires à l'origine d'un quart des émissions de CO₂

Part des navetteurs et émissions de CO₂ selon la distance domicile-travail parcourue (en %)



Sources : Insee, RP 2007, SoeS.

recourir au bus alors que 70 % utilisent leur véhicule. À l'exception de la Désirade et des Saintes, c'est dans la commune de Pointe-à-Pitre que les navetteurs résidents sont proportionnellement les plus nombreux à se déplacer à pied ou à vélo (la moitié de ces navetteurs utilise ces modes de transport « actifs »), alors que le bus est le moyen de transport le plus emprunté (13 % des personnes) dans les communes de Vieux-Habitants, Bouillante et Pointe-Noire.

Les navetteurs utilisent autant la marche et le vélo que les transports en commun

En Guadeloupe, 10,2 % des salariés/étudiants se déplacent en mode « actifs », soit un taux proche de la moyenne nationale (11,8 %). Néanmoins, la distance moyenne parcourue

est plus élevée en Guadeloupe (7 km contre 5,1 km en France métropolitaine), et au final, ces modes de transport non polluants représentent 4,1 % de la distance totale des déplacements en Guadeloupe contre 3 % France entière.

Des transports en commun peu utilisés

Peu de Guadeloupéens utilisent les transports en commun. Constitué uniquement de bus, le réseau local de transports en Guadeloupe est fragile et reste un élément déterminant des habitudes de déplacement. Dans la même proportion que les navetteurs en mode « actif », 10,2 % des salariés/étudiants prennent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études, contre 9,1 au niveau national (16,9 avec l'Île-de-France). La distance totale parcourue représente ainsi 11,2 % de l'ensemble des

7- On entend par navetteurs « mobiles » les salariés/étudiants qui quittent chaque jour leur zone de résidence pour se rendre sur leur lieu de travail/études situé dans une autre zone. Suivant le périmètre d'études la zone peut être constituée de la commune ou de la communauté de communes, et le navetteur mobile peut être considéré comme entrant ou sortant.

déplacements en Guadeloupe, et 12,6 km en national où les distances sont plus longues.

De par leur nature, les transports en commun constituent le moyen de déplacement motorisé le moins émetteur de CO₂ par personne, et l'émission moyenne annuelle s'élève à 0,46 tonne par voyageur pour les Régions, et 0,34 tonne en incluant l'Île-de-France. Cette émission s'élève à 0,43 tonne par personne en Guadeloupe mais, du fait de trajets plus courts, l'émission individuelle par kilomètre reste 1,8 fois supérieure à la moyenne nationale. L'état du parc de véhicules de transports en commun impacte également ces émissions de CO₂. Au final, un navetteur en bus génère, en Guadeloupe, 3,5 fois moins de CO₂ qu'un navetteur en voiture.

Des stratégies de déplacements façonnées par le profil économique du territoire

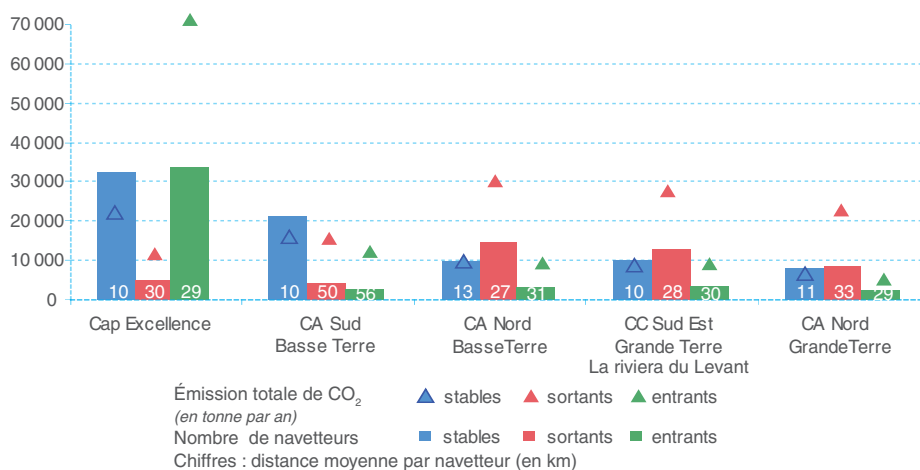
Pour suivre la logique du comportement des personnes qui travaillent ou étudient généralement dans un périmètre au plus proche de leur domicile, le choix du découpage en Communautés d'agglomérations (CA) et Communautés de Communes (CC), a été privilégié pour la Guadeloupe, compte tenu des enjeux en termes de transport qui s'attachent aux mutations du cadre institutionnel impulsées par la réforme territoriale de 2010.

L'étude des déplacements permet de distinguer deux profils d'intercommunalité. Cap Excellence et la communauté d'agglomérations du Sud Basse-Terre sont plus équipées en termes d'emplois/études et la part des navetteurs stables est beaucoup plus importante que celle des navetteurs sortants. À l'inverse, dans les autres intercommunalités (hormis Marie-Galante) les navetteurs sortants sont 2 à 3 fois plus nombreux que les navetteurs stables.

Les trois premières communes d'accueil des navetteurs sont aussi les plus peuplées du département. Elles constituent la communauté d'agglomération de Cap Excellence (CACE) et concentrent 36 % des navetteurs stables du département. Densément peuplée et très attractive économiquement, elle compte autant de navetteurs stables que de navetteurs entrants. Au final, près de 66 000 salariés et étudiants se croisent ainsi chaque jour dans cette zone, alors qu'ils ne sont que 5 000 à en sortir. Émettant 69 900 tonnes de CO₂, ceux qui viennent travailler/étudier dans cette intercommunalité représentent les trois quarts des navetteurs mobiles du département et concentrent 70 % de leurs

12 Cap Excellence accueille 75 % des navetteurs mobiles du département

Répartition des types de navetteurs (tous modes) et émissions de CO₂ par EPCI (en navetteurs et en tonnes CO₂)

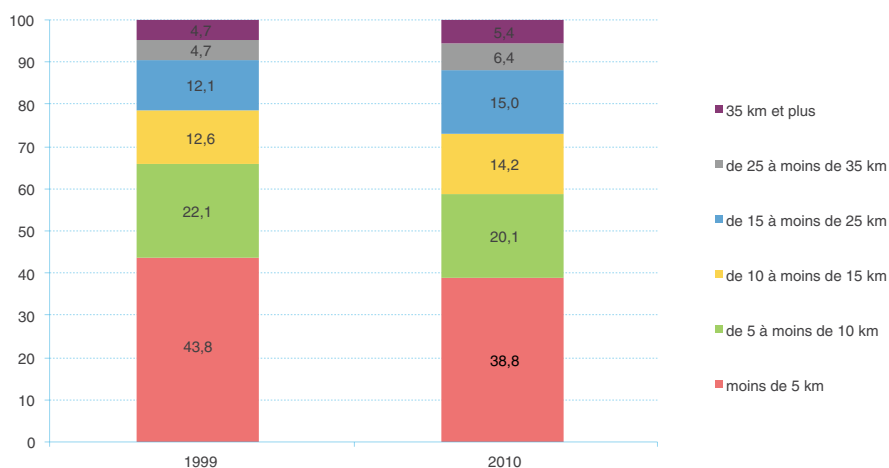


Lecture : Parmi l'ensemble des flux entrants dans les EPCI, Cap Excellence en polarise près des trois quarts, soit 33 500 navetteurs. Pour se rendre sur leur lieu de travail, ces derniers ont effectué en moyenne 29 km et sont à l'origine de 70 % des émissions de CO₂ des navetteurs entrants.

Sources : Insee, RP 2007, SoeS.

13 Plus de 10 km de trajet pour un nombre croissant de navetteurs en 2010

Répartition des navetteurs selon la distance au lieu de travail (en %)



Source : RP 1999, 2010.

émissions totales. Les navetteurs stables de l'intercommunalité sont aussi nombreux que les navetteurs accueillis mais leurs trajets sont plus courts et génèrent trois fois moins de CO₂ (Figure 12).

Capitale administrative du département, Basse-Terre concentre de nombreux emplois, de la fonction publique notamment, et la zone compte plusieurs établissements scolaires importants. Le quart des navetteurs stables du département se côtoie dans cette zone. Comme pour Cap Excellence, la part des navetteurs sortants est faible, ils sont trois fois moins nombreux que les navetteurs stables. Cependant, la zone reste peu attractive économiquement et accueille seulement 6 % des navetteurs des autres intercommunalités. Peu nombreux, les navetteurs sortants et entrants du Sud

Basse-Terre parcourent néanmoins 50 km en moyenne (pour 30 km en moyenne dans les autres zones) émettant individuellement 1,8 fois plus de CO₂ que ceux des autres zones.

Zones plus résidentielles, les autres intercommunalités (communautés d'agglomérations Nord-Basse-Terre (CANBT), communautés d'agglomérations Nord-Grande-Terre (CANGT), communauté de communes du Sud est Grande-Terre (CCSEGT) se caractérisent par une part de navetteurs sortants 2 à 3 fois plus élevée que celle des navetteurs stables. Moins peuplées, la communauté de communes Sud-est-Grande-Terre, les communautés d'agglomérations Nord-Basse-Terre et Nord-Grande-Terre cumulent le tiers des navetteurs stables du département mais 80 % des navetteurs mobiles du département.

L'étalement urbain rallonge les distances

Entre 1999 et 2010, le nombre de navetteurs utilisant leur voiture a progressé de 35 % sur l'ensemble du département. Le Sud Basse-Terre et le Nord Grande-Terre augmentent au même rythme que la moyenne départementale. À l'inverse, l'évolution est plus modérée pour Cap Excellence (19 %) et la part de navetteurs y résidant diminue au profit des autres communautés d'agglomérations. Reflétant la périurbanisation de l'agglomération pointoise et l'étalement urbain autour de la zone, les trajets s'allongent et le nombre de navetteurs augmente, particulièrement dans les communes du Nord Basse-Terre et du Sud-est-Grande-Terre (+ 50% de navetteurs). Entre 1999 et 2010, la distance moyenne parcourue par un navetteur en Guadeloupe s'est allongée de 1,3 km et la part des navetteurs résidant à moins de 10 km du lieu de travail/études diminue de 7 points passant de 66 % à 59 % (Figure 13).

Des trajets vers le pôle urbain de Pointe-à-Pitre plus nombreux dans le Nord

Pour les trajets domicile/travail et domicile/études, les résidents des EPCI Nord Grande-Terre et Nord Basse-Terre sont ceux qui émettent le plus de CO₂ par personne (respectivement 1,6 et 1,5 tonnes par an). (Figure 14). À dominante résidentielle, ces deux zones sont peu attractives en termes d'emploi et beaucoup de résidents quittent la zone pour aller travailler/étudier dans le pôle urbain de Cap excellence. À partir du Nord Basse-Terre, les trajets des navetteurs sortants sont plus courts qu'à partir du Nord Grande-Terre (27 km en moyenne contre 33) mais ils sont 1,7 fois plus nombreux, expliquant ainsi une émission totale plus importante.

Des défis environnementaux à relever

Les objectifs des politiques de l'État mais également des politiques régionales sont ambitieux en matière de réduction des émissions de CO₂. Le Plan régional énergétique pluriannuel de prospection et d'exploitation des énergies renouvelables de l'utilisation rationnelle de l'énergie (PRERURE) de Guadeloupe, prévoit que 50 % de l'énergie consommée sera d'origine renouvelable d'ici à 2030. Cela concerne bien évidemment les transports.

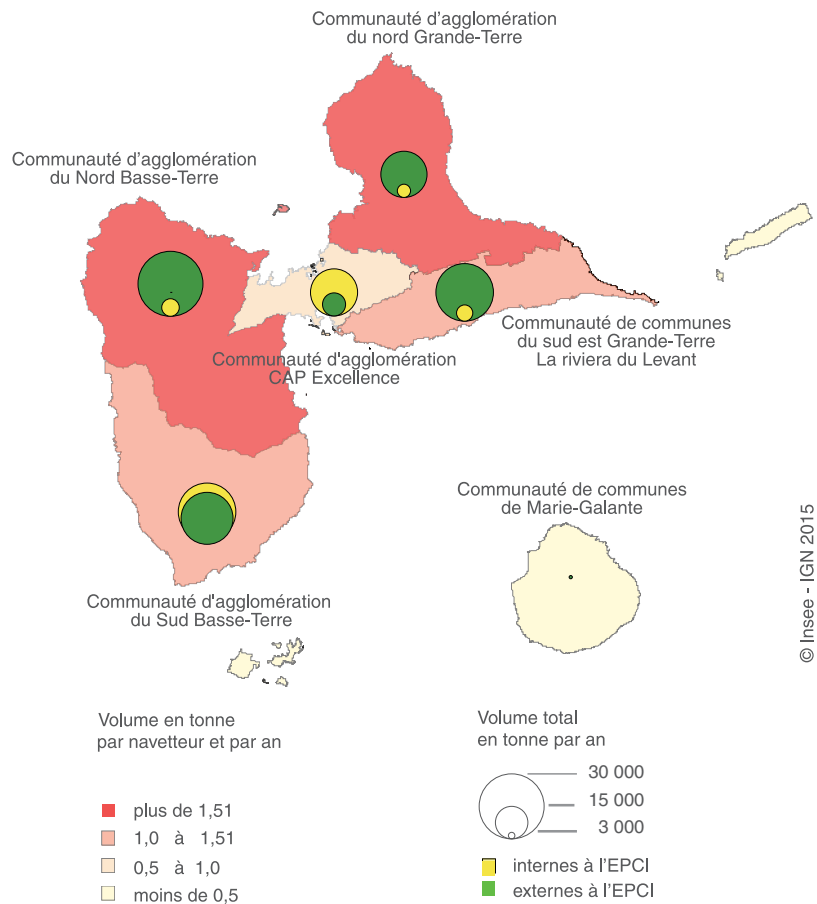
Au-delà des progrès techniques réalisés par les véhicules, cet objectif nécessite une profonde réorientation de nos modes de déplacement. Tous modes confondus,

les six liaisons les plus émettrices de CO₂ concentrent les 3/4 des émissions totales de la Guadeloupe. Cinq concernent les trajets en lien avec Cap Excellence, pour laquelle la distance moyenne, évaluée au lieu de travail, est la plus élevée des six intercommunalités

(13,4 km contre 11,8 km pour l'ensemble de la Guadeloupe) (Figure 15). Pour les deux intercommunalités qui concentrent le plus de salariés/étudiants, ce sont les trajets des navetteurs stables qui figurent parmi les liaisons les plus émettrices.

14 Le Nord Basse-Terre, principal émetteur de CO₂ pour les trajets domicile-travail et domicile-études

CO₂ émis au lieu de résidence (par EPCI) en tonne par an ⁽¹⁾



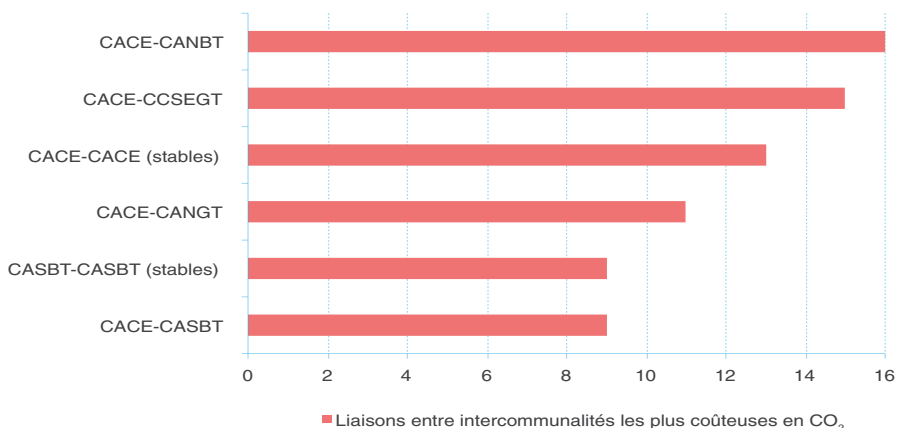
(1) Pour les dépendances, l'émission de CO₂ ne tient compte que des navetteurs stables car les données ne sont pas disponibles pour les sortants.

Lecture : Malgré des émissions individuelles proches, le Sud Est Grande-Terre produit au total nettement plus de CO₂ que le Sud Basse-Terre. Les navetteurs sortants (externes) y sont plus nombreux et concentrent 80 % des émissions de la zone (48 % en Sud Basse-Terre).

Sources : Insee, recensement de la population 2007 ; SoeS ; Certu.

15 Les liaisons avec Cap Excellence génèrent la moitié du CO₂ total lié au transport terrestre

Liaisons entre intercommunalités les plus coûteuses en CO₂ en Guadeloupe (en %)



Sources : Insee, recensement de la population 2007 ; SoeS.

En 2007, en Guadeloupe, l'utilisation de la voiture est à l'origine de 96 % des émissions de CO₂ liées au transport. En accord avec les grandes orientations de la **Stratégie Européenne du Développement Durable**⁸, la diminution de la dépendance à la voiture est un levier d'action de la réduction des émissions de CO₂. Sur l'ensemble des liaisons, une baisse de la part modale des voitures de 10 points, au bénéfice du bus, diminuerait l'émission de CO₂ de 10 430 tonnes, soit 6,8 % des émissions totales. À scénario identique, sur les six liaisons les plus émettrices (92 000 navetteurs concernés), l'émission de CO₂ diminuerait de 9 550 tonnes. Cette baisse représente 8,2 % des émissions sur ces liaisons et 6,1 % des émissions totales de la Guadeloupe.

Les entreprises de transports terrestres de voyageurs : une dynamique de concentration

En Guadeloupe, la spécificité des transports routiers résidait dans son atomisation. Entre 2006 et 2011, le secteur des transports en Guadeloupe a subi une profonde restructuration toujours en cours. Cette réorganisation s'est accompagnée d'une certaine professionnalisation du secteur. Durant cette période, un tiers de ces entreprises a disparu et les effectifs ont progressé de près de 40 % (Figures 16 et 17). Ce sont essentiellement les petites entreprises qui ont fait les frais de cette restructuration. En effet, pour une meilleure cohérence du réseau, le Conseil Général a incité à la création de onze groupements de transporteurs, chacun œuvrant principalement sur son bassin par l'intermédiaire d'une Délégation de Service Public qui fait l'objet d'une convention. Ces conventions prévoyaient une phase transitoire pendant laquelle les entreprises devaient se structurer pour être en mesure de mettre en œuvre l'ensemble des services prévus dans le cahier des charges (service maintenu les samedis, dimanches et jours fériés, une plus grande amplitude horaire, mise en place de la billettique...). Progressivement, on passe d'un secteur routier atomisé à un secteur plus concentré. Entre 2006 et 2011, le nombre d'établissements d'au moins 20 salariés a quadruplé (2 en 2006 et 8 en 2011), les établissements de taille intermédiaire (6 à 19 salariés) ont augmenté de moitié (20 en 2006 et 30 en 2011) et ceux de petite taille (moins de 6 salariés) ont baissé de 17 % (710 en 2006 et 550 en 2011).

Les transports en commun : alternative à l'automobile

Le caractère concentré des déplacements pendulaires peut favoriser l'usage de transports plus économes en énergie comme les transports en commun notamment dans l'aire urbaine de Cap Excellence dont les liaisons génèrent la moitié du CO₂ total. La réorganisation du transport interurbain amorcée en 2006, marque la volonté politique d'assurer progressivement une desserte plus homogène et plus efficace du territoire et par conséquent d'augmenter le poids des transports en commun dans l'utilisation des moyens de transports.

Les communes du Moule et de Saint-François comptent moins de 3 % d'usagers du bus et cette part reste inférieure à la moyenne dans les communes de Sainte-Rose

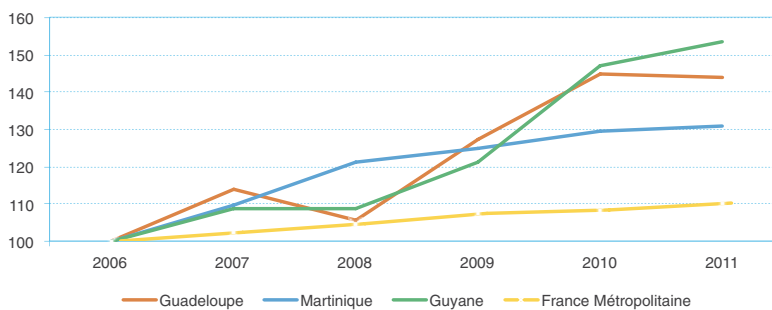
et Petit-Bourg. Le recours au bus est plus courant à Sainte-Anne (11 %) et Capesterre-Belle-Eau (10 %) mais, compte tenu des émissions actuelles, il pourrait être amélioré par un développement du réseau.

Favoriser le développement du covoiturage, de l'auto partage,...

Mais, si ce type de transport reste intéressant dans une zone urbanisée, il ne concerne pas les trajets plus longs réalisés par les navetteurs en provenance des autres communes. Pour ces derniers, le covoiturage, l'autostop, ou l'usage de bus se présentent comme des alternatives souhaitables. En réponse à un réseau routier limité par la topographie de l'île, un renforcement du maillage de bus sur les nationales permettrait de relier la majorité des communes avec Cap Excellence, en décongestionnant les

16 Le nombre de salariés dans les transports terrestres de voyageurs évolue plus fortement dans les départements français d'Amérique

Effectifs salariés dans les transports terrestres de voyageurs (indice base 100 en 2006)



Source : Insee, CLAP 2006, 2011.

17 En Guadeloupe, 2,2 salariés pour 1 000 habitants dans les transports terrestres de voyageurs

Nombre de salariés dans les transports terrestres de voyageur pour 1 000 habitants (hors transports ferroviaires)	2011
Guyane	2,1
Guadeloupe	2,2
Auvergne	2,6
Limousin	2,6
Martinique	3,0
France Métropolitaine	3,4
Rhone alpes	4,3
Île-de-France	6,3

Source : Insee, CLAP 2011.

Les transports en commun : alternative à l'automobile en milieu urbain

L'intercommunalité Cap Excellence a voté en septembre 2013 un projet de tramway reliant les 3 communes de la zone. Si on simule, pour les navetteurs stables de l'intercommunalité, un transfert de 30 % des navetteurs en voiture ou en bus vers le tramway, l'émission de CO₂ diminue de 6 240 tonnes⁹. En effet, le tramway est nettement moins émetteur de CO₂ et les émissions de la zone diminueraient de 29,7 %. L'extension prévue du tramway jusqu'à Gosier pourrait concerner les travailleurs/étudiants stables de cette commune, ainsi que les navetteurs mobiles qui se rendent dans les communes de Cap Excellence. Sur la même hypothèse, le gain de CO₂ serait de 3 920 tonnes supplémentaires. Ajouté au gain réalisable sur Cap Excellence, la baisse atteindrait au final 6,5 % des émissions totales du département.

8- Les grandes orientations de la Stratégie Européenne du Développement Durable sont de promouvoir une politique de transports écologiquement viable, qui devrait s'attaquer au problème de l'augmentation de la circulation, à la saturation croissante du réseau et à la hausse des niveaux de bruit et de pollution, et encourager l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement ainsi que l'internalisation complète des coûts sociaux et environnementaux.
Source : <http://www.vedura.fr/environnement/transports/transport-durable>

9- L'émission de CO₂ du tramway est calculée sur une estimation de l'émission moyenne France entière, par personne et par kilomètre, pour ce mode de transport.

principaux axes de circulation. Cette alternative, susceptible d'impacter les trajets des navetteurs mobiles (30 %), permettrait d'influer ainsi sur la moitié des émissions de CO₂ du département.

Parmi les autres liaisons intercommunales, les communes de la côte sous le vent se distinguent par un recours au bus plus important (près de 20 % des navetteurs). L'habitat est plus concentré en bord de mer et les communes sont desservies essentiellement par une seule route nationale. Cependant, il est difficilement envisageable de prévoir des transports en commun sur les multiples autres liaisons intercommunales, souvent associées à des flux plus faibles. L'incitation au covoiturage peut permettre de pallier l'absence de transports en commun sur des liaisons peu fréquentées.

C'est bien par la complémentarité et l'offre de modes et services alternatifs que doit s'envisager l'évolution des mobilités de la population guadeloupéenne. Au-delà



d'un usage plus important des transports en commun, l'incitation au covoiturage ou à l'autopartage, la création de pistes cyclables et la promotion de l'usage des deux-roues, l'utilisation des nouvelles technologies de l'information orientées

vers de nouveaux services à la mobilité, le recours à des véhicules moins polluants, qu'ils soient individuels ou collectifs, constituent des leviers pouvant conduire à une baisse significative des émissions de gaz à effet de serre.

Définitions

Consommation : Elle correspond à l'ensemble des dépenses d'un ménage dont sont exclues les dépenses d'investissements comme les achats immobiliers, les gros travaux et les placements financiers. On exclut aussi les impôts directs acquittés par le ménage (impôts sur le revenu, taxe d'habitation, taxe foncière...). La nomenclature de consommation utilisée est la nomenclature internationale des fonctions de consommation dite COICOP-HBS (Household Budget Survey). C'est aussi la nomenclature utilisée par l'indice des prix à la consommation. Elle se décompose, à son premier niveau de désagrégation, en 12 grands postes de dépenses : Produits alimentaires et boissons non alcoolisées, Boissons alcoolisées et tabac, Articles d'habillement et articles chaussants, Logement, eau, gaz, électricité, autres combustibles, Ameublement, équipement, entretien de la maison, Santé, Transports, Communications, Loisirs et culture, Enseignement, Restaurants et hôtels, Autres biens et services. Le coefficient budgétaire d'un poste de consommation est le rapport entre la dépense des ménages pour ce poste et leur consommation totale.

Dépenses de transport : Elles comprennent les achats d'automobiles neuves, les achats d'automobiles d'occasion, les achats de motocycles neufs et occasion, les achats de cycles neufs et occasion, les achats d'autres véhicules neufs et occasion, les pièces détachées, pneus et accessoires pour les véhicules personnels (hors ceux installés par un professionnel) y compris pour vélo, les dépenses de carburants, électricité, huiles, lubrifiants, les dépenses de réparations, dépannages, révisions, lavage, entretien et contrôle technique, les services de location d'un local, frais de parking, les autres services liés à l'utilisation de véhicules personnels (auto école, location véhicule), les services combinés de transport de voyageurs tickets train + bus, etc...), les services de transports de voyageurs locaux (métro, tram) et SNCF longue distance y compris services annexes (bagages, wagon-lit, etc...), les services de transports de voyageurs par route y compris les cars scolaires, les services de transports de voyageurs par air (y compris transport de bagages et de véhicules), les services de transport par mer et voies navigables

intérieures (y compris transport de bagages et de véhicules), les autres services de transport (y compris déménagement), les autres dépenses de transport : cérémonie, séjours hors domicile, personnes vivant hors du domicile au moins un jour par semaine, les autres dépenses de transport : cadeau offert (à destination d'un autre ménage), les assurances liées aux transports.

Navetteur : Dans cette étude, un navetteur est un actif en emploi ou un étudiant qui se déplace d'un point à un autre pour aller travailler ou étudier.

Stop and go (ou Start and stop) : Dispositif qui éteint automatiquement le moteur des voitures qu'il équipe lors de la phase d'arrêt puis le rallume au moment de repartir. Il permet de faire baisser la consommation de carburant de 3 à 10 % en cycle mixte alors que ce gain peut atteindre 6 à 15 % en parcours urbain où le système est souvent sollicité notamment aux feux rouges et dans les embouteillages.

Bibliographie

Clerc M., Marcus V., - « Élasticité-prix des consommations énergétiques des ménages » document de travail, n°G2009/08, septembre 2009.

Benhaddouche A., Place L., - « En Guadeloupe, le doublement du nombre de personnes âgées dépendantes d'ici 2030 crée de nouveaux besoins », AntianÉchos de Guadeloupe n° 23, janvier 2013.

Cossu V., Forgeot G., - « Enquête Budget de Famille en Guadeloupe en 2006, Le transport et l'alimentation : premiers postes de dépenses des Guadeloupéens », Insee Premiers Résultats n° 57, avril 2010.

Juillard M., « Le budget automobile des ménages s'adapte aux prix des carburants », Insee Première n° 1159, octobre 2007.

Levy D., Le Jeannic T., - « Un habitant de pôle urbain émet deux fois moins de CO₂ que la moyenne pour se rendre à son lieu de travail ou d'études », Insee Première n° 1357, juin 2011.
Longuar Z., Nicolas J., Verry D., « Chaque Français émet en moyenne deux tonnes de CO₂ par an pour effectuer ses déplacements », La revue du CGDD, Commissariat général au développement durable – Service de l'observation et des statistiques, décembre 2010.

« Pour comprendre l'indice des prix », Insee méthodes n° 81-82, 01/01/1999.

Méthodologie

Les distances et émissions de CO₂ sont estimées pour les déplacements journaliers, soit à partir du lieu de résidence, soit à partir du lieu d'études ou de travail. En Guadeloupe, les déplacements sont limités aux contours du territoire et, contrairement aux autres régions françaises, les deux approches couvrent la même population. En effet, en France métropolitaine, la proximité et les moyens de transports favorisent les échanges journaliers de population entre territoires, ce qui est impossible en Guadeloupe à cause de l'insularité du territoire. De fait, les données départementales à partir du lieu de résidence sont identiques à celles calculées à partir du lieu d'études ou de travail.

La connaissance du parc automobile dans les DOM n'est pas chose simple. Les données sur les caractéristiques

des véhicules en métropole sont centralisées à l'échelle du Ministère des Transports, et issues des historiques de fichiers d'immatriculation. Or, ne sont connues dans les DOM que les immatriculations de véhicules neufs ; il n'y a pas d'estimation sur le parc total roulant. Pour palier cet état de fait, le Ministère des Transports a entrepris de faire estimer ce parc, mais les données ne sont pas disponibles pour l'année d'étude (2007). Par conséquent, il a été estimé que le parc de véhicules circulant dans les DOM était globalement identique aux véhicules rencontrés en métropole, en termes de représentativité des différentes marques, de carburant et de puissance. En revanche, les caractéristiques du parc guadeloupéen (climatisation, système de refroidissement, surreprésentation des trajets en milieu urbain) ont été prises en compte dans les calculs. Les facteurs d'émissions sont issus de la méthode Bilan

Carbone® de l'ADEME. Les émissions de CO₂ sont calculées pour chaque navetteur selon la formule suivante : Nombre de kilomètres parcourus x facteur d'émissions du mode de transport utilisé (en gramme de CO₂ par km-voyageur).

Exemples de facteurs d'émissions dues à la combustion d'énergie (en gramme de CO₂ par km-voyageur)

Bus		85
Deux roues motorisées		100
Voiture	La Réunion	297
	Autres DOM	319
	Moyenne métropole	189

Sources

Enquêtes Budget de famille

Elles sont réalisées tous les cinq ans environ depuis 1979. Elles fournissent une estimation de la consommation moyenne des différents biens et services. L'enquête de 2011 s'est déroulée entre novembre 2010 et octobre 2011 auprès d'un échantillon de 10 342 ménages répondants en France métropolitaine, et 5 455 dans les départements d'outre-mer (Guadeloupe : 1 124, Martinique : 1 026, Guyane : 956, Réunion : 1 169, Mayotte : 1 180).

Indice des prix à la consommation

• Champ

Le champ géographique est le territoire national y compris quatre des cinq départements d'outre-mer (hors Mayotte dont l'intégration dans l'IPC devrait intervenir en 2016). L'IPC couvre pratiquement tous les biens et services consommés sur l'ensemble du territoire, par les ménages résidents et non-résidents (comme les touristes). Une faible part des biens et services ne sont pas observés par l'indice : il s'agit principalement des services hospitaliers privés, de l'assurance vie et des jeux de hasard. Le taux de couverture de l'IPC est de 94,25 % en 2013.

• Présentation générale de l'IPC

Objectifs :

L'IPC est l'instrument de mesure de l'inflation. Il permet d'estimer, entre deux périodes données, la variation du niveau général des prix des biens et des services consommés par les ménages sur le territoire français.

C'est une mesure synthétique des évolutions de prix à qualité constante.

L'IPC joue un triple rôle :

- **économique** : il permet de suivre, mois par mois, l'inflation. L'IPC est également utilisé comme déflateur de nombreux agrégats économiques (consommation, revenus...) pour calculer des évolutions en volume, ou en termes réels (« en euros constants »).

- **socio-économique** : l'IPC, publié au Journal Officiel chaque mois, sert à indexer de nombreux contrats privés, des pensions alimentaires, des rentes viagères et aussi à indexer le Smic.

- **monétaire et financier** : à des fins de comparaison internationale, les indices de prix ont fait l'objet d'un travail d'harmonisation entre les services statistiques nationaux sous la coordination d'Eurostat. Les indices de prix à la consommation harmonisés (IPCH) ainsi obtenus ne se substituent pas aux IPC nationaux. Dans le cadre de l'objectif de stabilité des prix de la Banque Centrale Européenne, l'IPCH est l'indicateur majeur pour la conduite de la politique monétaire dans la zone euro. Dans le cas de la France, l'IPC et l'IPCH ont des évolutions assez proches, reflet de leur proximité méthodologique. En outre, depuis septembre 1998, des obligations indexées sur l'inflation (l'IPC national dans ce cas), ont été émises par le Trésor français, impliquant pour la première fois l'indice des prix dans la définition d'un instrument financier.

Production et publication :

La nomenclature utilisée est proche de la nomenclature internationale mais elle est plus détaillée et comprend

12 fonctions de consommation, 86 regroupements, 161 groupes et quelques regroupements particuliers conjoncturels. L'IPC est publié mensuellement autour du 13 du mois dans une « Informations Rapides » conjoncturelle. Par ailleurs, une centaine de prix moyens de produits et services sont également publiés mensuellement. Chaque année, fin janvier, est publiée une « Informations Rapides » qui regroupe l'ensemble des moyennes annuelles des indices de prix classés par fonctions et sous-fonctions, groupes et postes. Ce sont des moyennes simples des indices mensuels

Le « Kit CO₂ »

Il est développé par l'Insee et le SoeS (Service de l'observation et des statistiques) et utilise le recensement de la population de 2007 pour estimer les flux domicile-travail/études et le mode de transport utilisé. Il a été enrichi avec le distancier Loxane X pour estimer des distances entre communes par le chemin le plus rapide, les déclarations annuelles de données sociales (DADS) étant utilisées pour calculer des distances moyennes travail-domicile des actifs résidant et travaillant dans la même commune. Le fichier central des automobiles permet d'estimer la structure du parc automobile par commune pour pouvoir appliquer les formules Copert4 par classe de véhicule. Ces éléments sont complétés à partir de sources diverses telles que l'enquête nationale transports et déplacements 2008 (pour le nombre d'allers-retours quotidiens) et les travaux de bureaux d'études pour les émissions des transports collectifs.

Coordination

Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL),
Direction de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)
et Insee

Directeur de Publication

Didier BLAIZEAU

Rédaction

Ali BENHADDOUCHE, Martine CAMUS, Emmanuel THIOUX - Insee
Avec la participation de Jérôme DANCOISNE (ADEME) et Christian PONT (DÉAL)

Mise en page/ Imprimeur

Design Epicé - 06 90 47 89 18

Secrétariat de rédaction

Typhenn LADIRE

Bureau de presse

05 90 99 36 56

Insee Dossier

Guadeloupe

Les déplacements en Guadeloupe : prédominance de l'automobile et émissions de CO₂ accrues

La Guadeloupe doit faire face à des objectifs ambitieux en matière de maîtrise de la demande énergétique, de réduction des gaz à effet de serre (GES) et de développement des énergies renouvelables en 2020. La croissance de la demande d'énergie (amélioration des conditions de vie, développement économique) a eu pour conséquence de doubler les émissions de CO₂ en 20 ans (+ 94 % entre 1990 et 2010) en Guadeloupe. Le dioxyde de carbone est le GES le plus significatif émis en Guadeloupe. Considérant les seules émissions de CO₂ (hors autres gaz à effet de serre) liées à la production d'énergie à partir d'énergies fossiles, la contribution globale de la Guadeloupe est très modeste à l'échelle nationale. Cependant, les émissions de CO₂ par habitant en Guadeloupe restent très élevées. Elles tiennent en premier lieu à la consommation de carburant dans les transports, suivi de la production d'électricité, représentant respectivement 68 % et 25 % de la consommation d'énergie finale en 2012. En 2013, le contenu carbone du kWh électrique guadeloupéen est de 923 g CO₂/kWh, un niveau beaucoup plus important qu'en France métropolitaine (50,6 gCO₂/kWh). La limitation des émissions de gaz à effet de serre constitue un enjeu majeur des politiques environnementales en vue de la lutte contre le réchauffement climatique. Le Grenelle de l'environnement vise à réduire de 11 % le CO₂ émis par les transports d'ici 2020.

Dossier N° 6
Août 2015

ISSN : 2416-8394
ISBN : 978211063169-5

Insee Guadeloupe

Service régional de la Guadeloupe
34, chemin des Bougainvilliers - Cité Guillard
BP 96 - 97102 Basse-Terre cedex

Directeur de la publication : Didier BLAIZEAU

Rédactrice en chef : Béatrice CELESTE

Mise en page : Design Epicé

© INSEE DEAL - ADEME - ORT Août 2015



Insee mobile

