

POUR AVANCER MIEUX
BOUGEONS ENSEMBLE

L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN



Méthodologie de l'enquête

L'Enquête Déplacements Grand Territoire de La Réunion (EDGT), réalisée en 2016, suit une méthodologie standard définie par le CEREMA¹, ceci garantit la fiabilité des résultats et permet de les comparer avec d'autres enquêtes réalisées sur le territoire national.

Dans ce cadre, un échantillon représentatif de plus de 16 600 personnes réparties sur toute l'île a été interrogé en face-à-face ou par téléphone sur leurs pratiques de déplacements.

Dans ce cahier thématique, deux catégories de transports en commun desservant le territoire sont différenciées :

- Les transports urbains et interurbains (réseaux Citalis, Kar'Ouest, Alternéo, Carsud, Estival, Car Jaune et Z'éclair)
- Les transports scolaires et autres

(1) Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement



Qui sont les usagers des transports en commun ?

Les femmes se déplacent davantage en transports en commun que les hommes

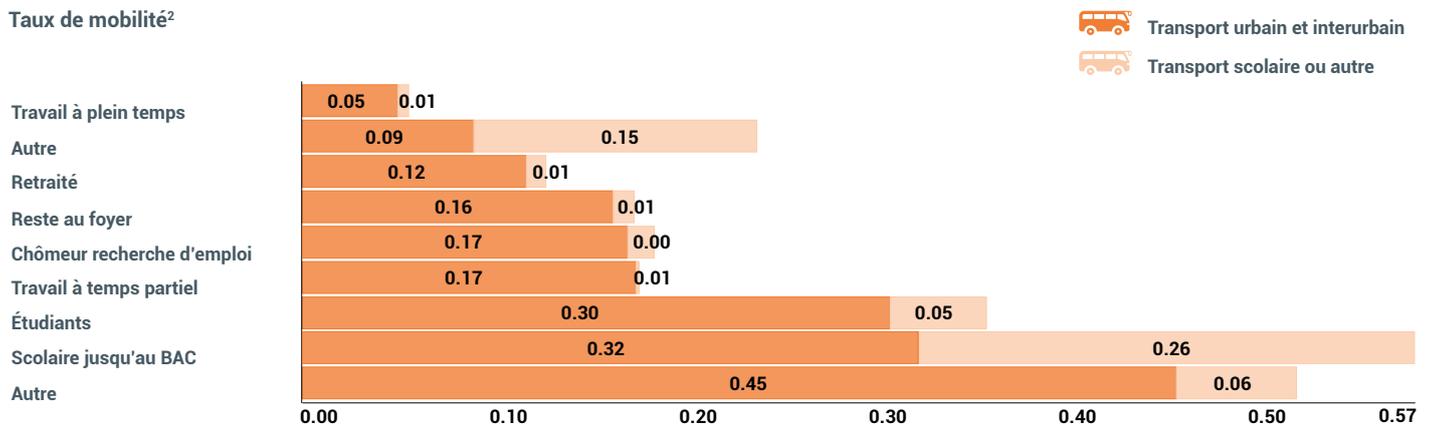
Moins utilisatrices de la voiture que les hommes, les femmes ont un taux de mobilité en transport en commun près de 15% supérieur.

Les habitants de la CINOR sont les plus mobiles en transports collectifs avec 0,4 déplacement par jour par habitant contre 0,1 ou 0,2 dans les autres Intercommunalités.



Les scolaires, les étudiants, les apprentis et les stagiaires sont ceux qui utilisent le plus les transports collectifs

Taux de mobilité²



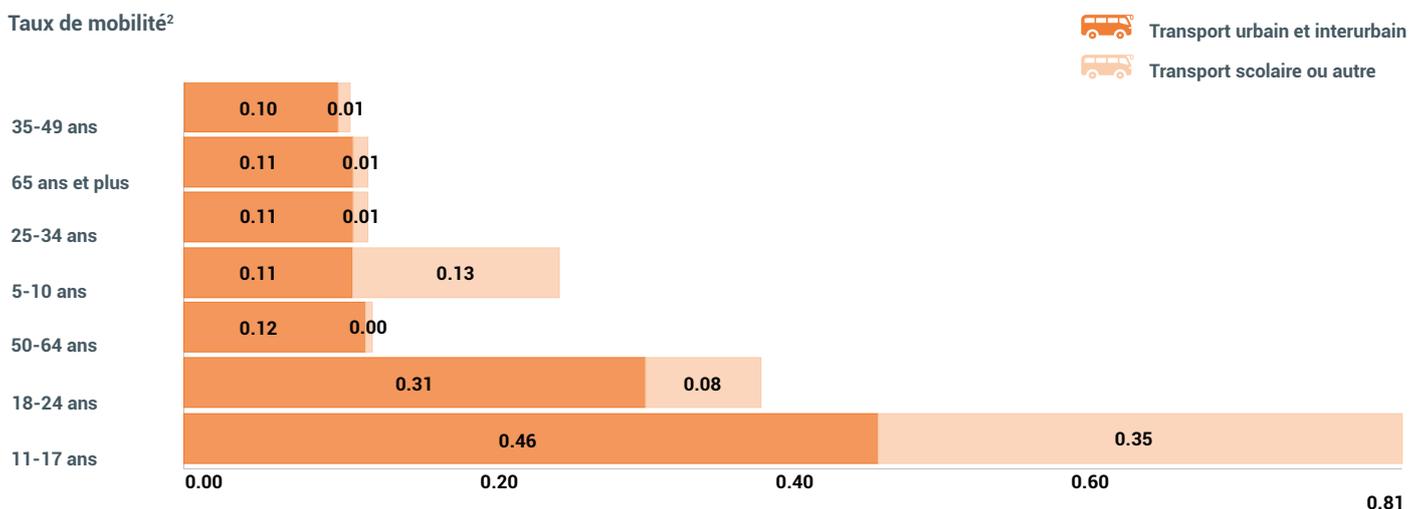
(2) Taux de mobilité: nombre moyen de déplacements par personne et par jour

Les scolaires jusqu'au bac ne sont pas, pour la plupart, en âge de conduire un véhicule et les autres ne disposent pas tous d'un véhicule, ce qui explique leur plus grande utilisation des transports en commun.

Les actifs travaillant à temps plein utilisent beaucoup la voiture (3,66 déplacements par jour et par personne en moyenne) et se tournent peu vers les transports en commun.

Les 11-24 ans sont les plus grands utilisateurs des transports collectifs

Taux de mobilité²



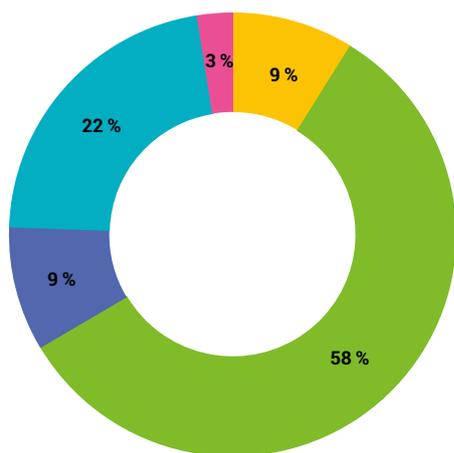
(2) Taux de mobilité: nombre moyen de déplacements par personne et par jour

Ce sont plus particulièrement les 11-17 ans, plus dépendants pour leurs déplacements, qui arrivent en tête des usagers des transports collectifs. Plus de 40% de leurs déplacements en transports en commun sont réalisés sur les réseaux scolaires et autres.

Les 35-49 ans, au contraire, sont ceux qui utilisent le moins les transports collectifs, leur préférant la voiture dont ils sont les premiers utilisateurs.

Pourquoi se déplace-t-on en transports en commun ?

Près de 60 % des déplacements en transports en commun sont réalisés pour se rendre à l'école ou sur un lieu d'études



Motif d'utilisation des transports en communs

Les scolaires et les étudiants utilisent beaucoup les transports en commun.

Les loisirs et les visites correspondent à près d'un quart des déplacements en transports en commun.

Le travail ne représente, quant à lui, que 9 % des déplacements en transports en commun.



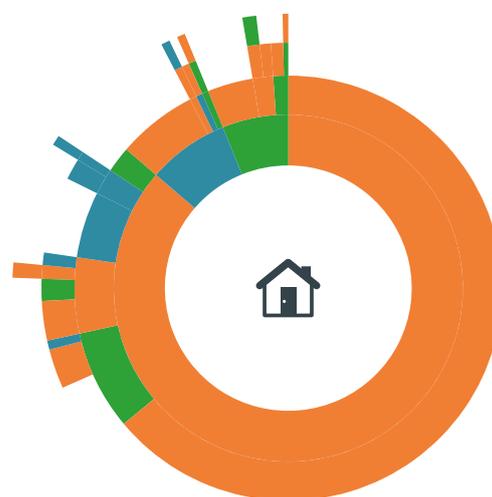
Les transports en commun sont rarement combinés avec d'autres modes de déplacements

Moins d'un tiers des boucles³ contenant au moins un déplacement en transport en commun est multimodale.

Dans la majorité des déplacements multimodaux, ce sont les modes actifs qui sont associés aux transports en commun. 8 % débutent par un rabattement en voiture.

64 % des déplacements multimodaux en transport en commun sont exclusivement composés d'un aller et d'un retour avec le même mode.

(3) Une boucle de déplacement est en enchaînement de déplacements dont l'origine et la destination coïncident



Modes actifs

Modes mécanisés

Modes collectifs

Pour l'ensemble de la population, la perception des transports en commun est négative

L'offre est jugée insuffisante par plus de la moitié de la population (51 %). Les transports en commun sont aussi perçus comme bondés, pas fiables et contraignants.

Loin derrière, le premier élément positif reconnu aux transports en commun est leur utilité.

Les transports collectifs sont souvent utilisés à défaut d'une autre solution de déplacement

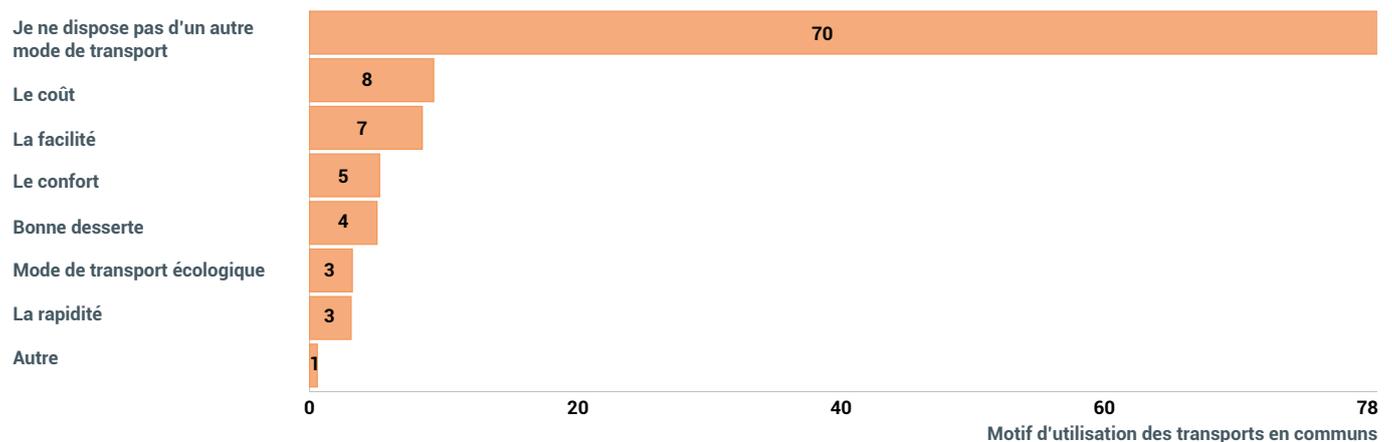
Le principal motif d'utilisation des transports en commun est l'absence d'un moyen de transport personnel, surtout sur le littoral, où les ménages sont globalement moins motorisés.

Dans les mi-pentes et les hauts, près de 20% des usagers préfèrent les transports en commun pour des raisons liées à l'écologie, contre 3% sur le littoral. Les autres critères qui ressortent sont le coût et la facilité d'usage, sur le littoral comme ailleurs.

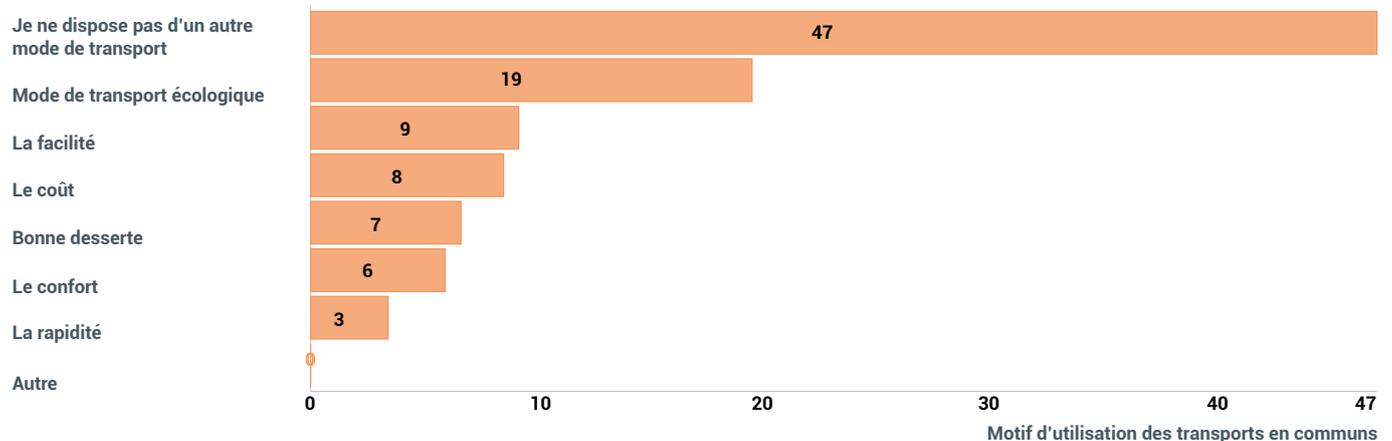
Pour les transports en commun non urbains, le fait d'être dépendant est moins cité mais reste en première position. Pour les transports autres qu'urbains, le fait d'être captif est moins cité mais reste en première position.

Pour les non-usagers des transports en commun, la principale raison avancée est de disposer d'un moyen de transport personnel. Puis sont citées des contraintes géographiques et horaires.

Les critères d'utilisation des réseaux urbains pour les habitants des zones littorales



Les critères d'utilisation des réseaux urbains pour les habitants des mi-pentes et des hauts

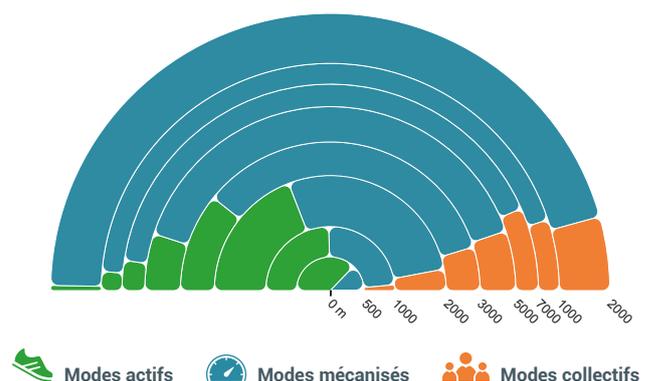


Les transports en commun offrent un potentiel de développement

Ils pourraient être davantage utilisés, en particulier pour les déplacements à partir de 2 km.

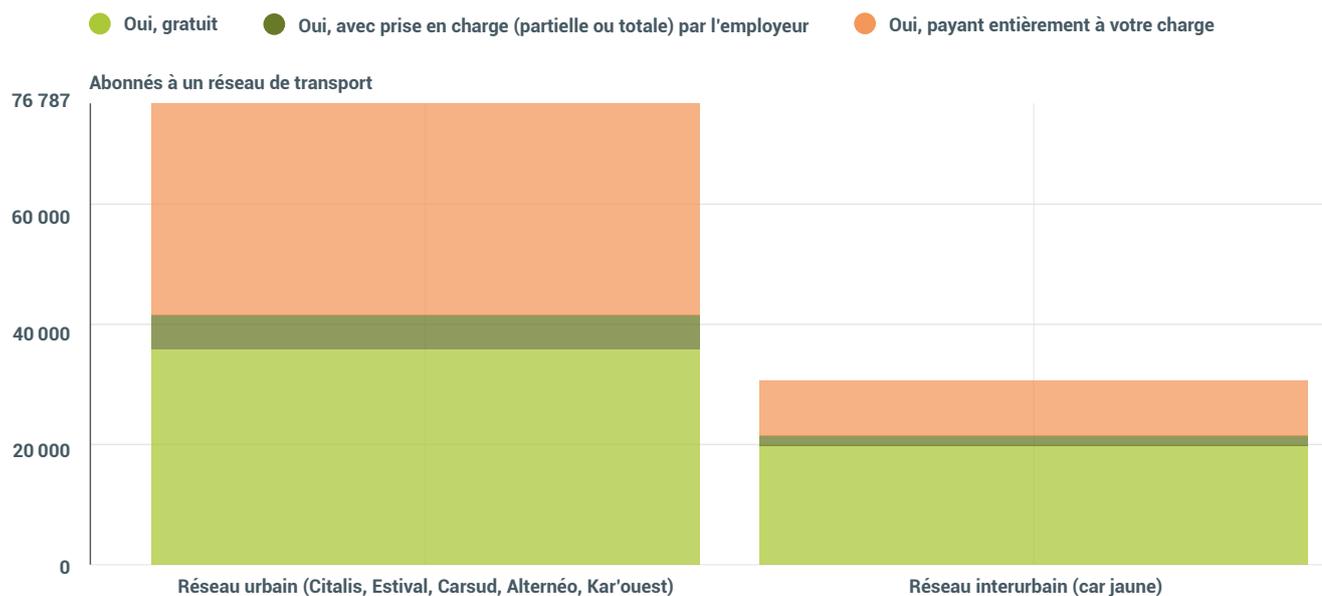
Au-delà de 2 km, la marche devient moins attractive, avec des temps de trajet approchant 30 minutes. Aujourd'hui, c'est principalement la voiture qui est utilisée pour ces déplacements de plus de 2 km.

Moins de 13% des déplacements de 5 à 7 km sont réalisés en transports en commun.



Quels outils de mobilité utilise-t-on pour se déplacer en transports en commun ?

13 % des Réunionnais des zones littorales sont abonnés à un réseau de transport en commun urbain (Citalis, Estival, Carsud, Alternéo, Kar'Ouest) et 5 % au réseau Car Jaune.



Moins de 8% des abonnés des réseaux urbains, et 5,5% de ceux des Car Jaune bénéficient d'une prise en charge par l'employeur.

Près de 8 300 actifs disposent d'un abonnement à un réseau de transport en commun urbain et 3600 à un réseau interurbain.

Parmi eux, 43 % des abonnés à un réseau urbain bénéficient d'une prise en charge totale ou partielle par l'employeur et 49% pour les abonnés à un réseau interurbain.

Les déplacements des actifs constituent un important potentiel d'usagers à informer et à inciter à prendre les transports en commun.

70 % des habitants de La Réunion disposent d'une connexion internet, et les trois-quarts sont équipés d'un téléphone portable

Ces outils sont des atouts pour la mobilité : ils peuvent notamment faciliter l'accès à l'information et aux conditions d'intermodalité.

Quand se déplace-t-on en transports en commun ?

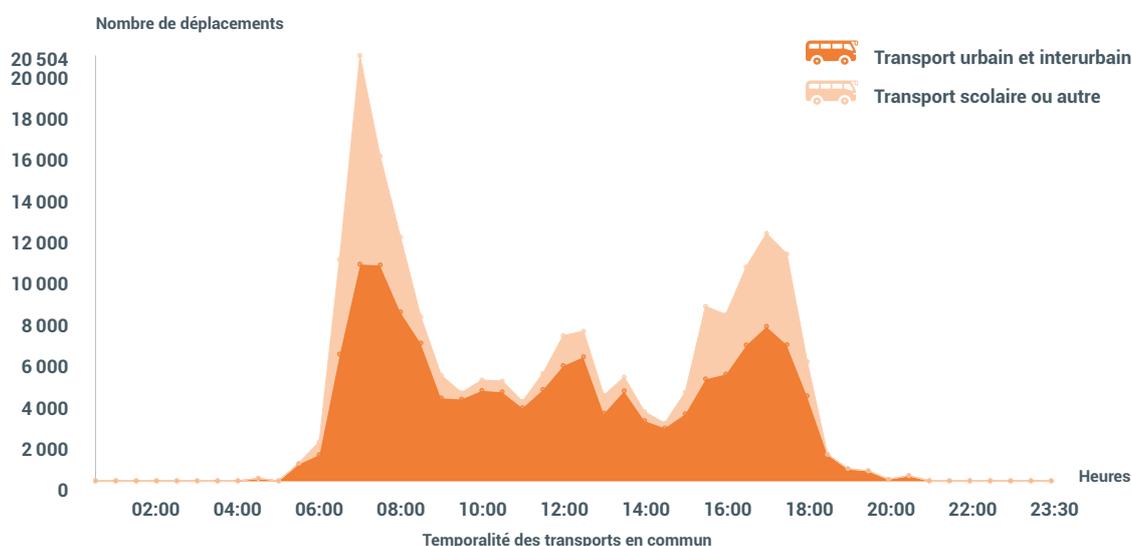
Les temporalités des déplacements en transports en commun

La répartition des déplacements en transports en commun au cours de la journée suit les mêmes grandes caractéristiques que l'ensemble des déplacements, tous modes confondus.

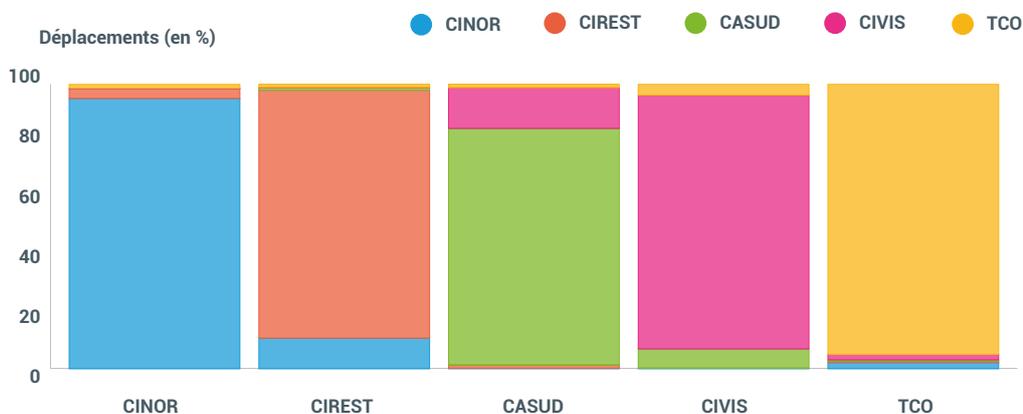
Les temporalités des déplacements en transports en commun sont identiques quel que soit le réseau. La période de pointe la plus marquée est celle du matin, de 6 h à

8 h. Celle du midi, de 11 h 30 à 13 h 30, est plus limitée en nombre de déplacements. Celle de la fin de journée est plus diffuse, à partir de 15 h 30.

Le matin, l'heure de pointe des déplacements en transports en commun est semblable à celle des déplacements à pied et à vélo (de 6 h à 8 h). En revanche, elle est plus tardive que celle des déplacements en voiture (de 5 h 30 à 7 h 30).



Où se déplace-t-on en transport en commun ?



Pour la CIREST et la CASUD, la part des déplacements externes des habitants est plus importante que dans les autres Intercommunalités. Près de 85% des déplacements externes des habitants de la CIREST se dirigent vers la CINOR. 85% des déplacements externes des habitants de la CASUD vont en direction de la CIVIS.

► La moitié des déplacements externes et près de 60 % des déplacements internes en transports en commun sont réalisés pour aller étudier

Le travail arrive en quatrième position pour les déplacements internes (9%) et en troisième pour les déplacements externes (12%).

Les loisirs et les visites sont le deuxième motif, pour les déplacements internes (21%) comme externes (32%).

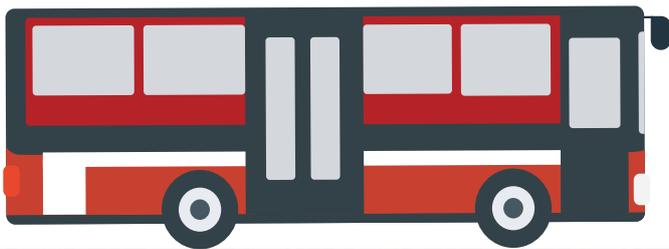
La quasi-totalité des déplacements en transports en commun pour achats et pour accompagnement sont réalisés localement (97% et 90%).

► Les déplacements externes sont plus longs que les déplacements internes, en temps comme en distance

Ils durent en moyenne 1 h 18 pour 30 km, contre 37 min pour 6 km.

La durée des déplacements en transports en commun est supérieure à celle des déplacements en voiture **(de plus de 60% pour les trajets internes et de plus de 100% pour les trajets externes).**

Les déplacements en transports en commun ont une vitesse moyenne de 23 km/h (37 km/h en voiture) pour les déplacements externes et de 10 km/h pour les déplacements internes (20 km/h en voiture).



► Ce qu'il faut en retenir :

- Les femmes sont plus mobiles en transports en commun, de même que les scolaires, les étudiants, les apprentis et les stagiaires ainsi que les 11-24 ans, dont une part importante est dépendante de ce mode.
- La part des transports collectifs s'élève à 7% des déplacements, répartis à 70% sur les réseaux urbains et interurbains et 30% sur les autres réseaux.
- Seulement un tiers des déplacements en transport en commun est effectué avec plusieurs modes successifs. Ils associent principalement les modes actifs (marche, vélo) aux transports collectifs. Seulement 8% débutent par un trajet en voiture. L'amélioration des conditions d'intermodalité et d'échanges, notamment entre les transports en commun et la voiture ou le vélo, constitue donc un enjeu majeur.
- L'amplitude horaire des déplacements en transports collectifs est plus réduite que celle de l'ensemble des déplacements, notamment en fin de journée.
- La vitesse des déplacements en transports en commun est beaucoup moins attractive que celle de la voiture. Il est donc important de poursuivre une politique d'aménagements en faveur des transports en commun.
- La perception globalement négative des transports collectifs est un frein au report modal, alors même que le potentiel est important, notamment auprès des actifs.

Ce projet bénéficie de financements de fonds FEDER et de l'État