

Les indicateurs de développement durable à La Réunion



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RÉUNION

Les déplacements à la Réunion
analysés sous le prisme des enjeux
du développement durable

Le concept de développement durable consiste à lier les enjeux économiques, sociaux et environnementaux de manière à préserver les ressources naturelles pour les générations futures sans compromettre le développement économique et social de la société.

Depuis le Sommet de la Terre de Rio en 1992 puis celui de Johannesburg en 2002, la communauté internationale a pris conscience progressivement des enjeux du développement durable et de la nécessité de transformer nos repères culturels, nos modes de vie et nos modèles de développement économique.

En France, la stratégie nationale de la transition écologique pour un développement durable (SNTEDD) pose les bases d'une transition écologique et énergétique organisée autour d'une économie verte et équitable. Neuf défis clés sont présentés dans cette stratégie qui dessine les grandes orientations d'une économie à la fois sobre en ressources naturelles (énergie, matières premières, eau, espace, biodiversité, etc ...) et décarbonée, et intégrant davantage les dimensions humaines et sociales.

Parmi ces défis, le transport et la mobilité durables visent notamment à favoriser le report modal (action de remplacer un mode de transport par un autre pour des raisons de performance énergétique), la complémentarité des modes de transport et l'innovation technologique pour réduire les émissions polluantes, tout en s'attachant à réduire les besoins de déplacement.

Le transport et la mobilité durables ont fait partie des thèmes majeurs abordés à la 3^{ème} Conférence Environnementale qui s'est tenue en novembre 2014.

Dans le même esprit que le premier état des lieux qui avait fait l'objet d'une plaquette en 2012, la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) propose une nouvelle publication déclinant le thème du transport durable dans chacun des enjeux de développement durable identifiés pour le territoire réunionnais.

La présente publication se base principalement sur l'étude des déplacements domicile-travail réalisée en partenariat avec l'INSEE qui permet d'aborder la problématique dans l'attente d'une enquête plus fine sur l'ensemble des déplacements des réunionnais.

Les éléments de diagnostic présentés dans cette étude permettent de mesurer les évolutions au cours des vingt dernières années afin de faciliter l'identification des leviers d'actions qui pourraient être mis à œuvre à l'avenir.

Au 1^{er} janvier 2011, 240 000 personnes travaillent à La Réunion, soit 94 000 personnes de plus qu'en 1990 (figure 1). Ainsi, 4 500 personnes supplémentaires chaque année empruntent le réseau routier. L'emploi a augmenté plus rapidement au début des années 2000 (+ 3,6 % par an), période de forte croissance économique. Depuis 2006, il continue à progresser au rythme de + 1,6 % par an.

Les Réunionnais se déplacent également de plus en plus loin pour aller travailler. Cette même tendance est constatée en France métropolitaine. En 2011, quatre réunionnais sur dix sortent de leur commune pour se rendre sur leur lieu de travail chaque jour contre trois sur dix en 1990 (+ 11 points, + 12 points en métropole).

Ces déplacements plus nombreux en dehors de la commune de résidence résultent notamment de l'attractivité des communes situées en périphérie des principaux bassins d'emploi (cf sources et méthodes en page 8). Ainsi, le nombre de travailleurs qui résident dans les communes de La Possession, Saint-Leu, L'Étang-Salé, Les Avirons et Sainte-Suzanne a doublé (+100 %) entre 1990 et 2011. Par comparaison, il n'augmente que de 50 % à l'intérieur des bassins d'emploi.

À l'opposé, les résidents de petites communes excentrées (Salazie, Cilaos, Sainte-Rose, Saint-Philippe) travaillent plus souvent dans leur commune (sept sur dix en moyenne).

70 % DES PERSONNES EN EMPLOI CONVERGENT VERS 4 BASSINS D'EMPLOI

Parmi les 240 000 travailleurs de La Réunion en 2011, 70 % travaillent dans quatre bassins d'emplois : 30 % à Saint-Denis/Sainte-Marie, 18 % à Saint-Pierre/Saint-Louis, 11 % à Saint-Paul et 11 % au Port/La Possession. Un tiers d'entre eux résident à l'extérieur de ces bassins d'emplois. Par exemple, près de la moitié des personnes travaillant au Port/La Possession résident en dehors de ce bassin d'emploi (figure 3). La part des travailleurs qui résident à l'extérieur de leur bassin d'emploi a fortement augmenté au cours des vingt dernières années, gagnant de 7 à 9 points dans chacun des territoires. Cette périurbanisation résulte de la pression foncière (coût, rarefaction, etc.) ou de choix individuels d'amélioration de cadre de vie. Les déplacements évoluent aussi avec les infrastructures qui se sont développées, mais ils restent contraints par le relief.

Au Nord, le territoire de Saint-Denis/Sainte-Marie accueille des personnes en emploi qui résident dans des communes de plus en plus éloignées. L'ouverture en 1999 de la déviation de Bras-Panon et de la 2x2 voies de Saint-Benoît ainsi que les prix du foncier plus abordables dans l'Est de l'île ont favorisé l'augmentation des déplacements domicile-travail entre l'est et le nord. Ainsi, 9 600 personnes arrivent chaque jour de l'est (Sainte-Suzanne à Saint-Benoît) représentant un flux supérieur à celui des travailleurs en provenance

de l'ouest (7 800 personnes) (figures 4). De même, le nombre de personnes arrivant chaque jour du Tampon a doublé entre 1999 et 2011 (700 personnes en 2011), ce trajet étant devenu plus accessible depuis l'ouverture de la route des Tamarins en 2009.

Vers le bassin Port-Possession, les travailleurs arrivent principalement de Saint-Paul (6 100 déplacements quotidiens en 2011). Ils sont deux fois plus nombreux qu'en 1999. L'axe mixte ouvert entre Saint-Paul et Le Port en 2002 contribue à faciliter l'accès à ce bassin d'emplois depuis l'ouest et à délester le trafic sur la RN n°1 limité par l'ancien pont de la Rivière des Galets. Ils sont également plus nombreux à venir de Saint-Leu, leur nombre passant de 300 à 700 sur la période. Vers Saint-Paul, les travailleurs arrivent de La Possession (1 600 chaque jour), de Saint-Leu (1 200) et du Port (900) ou de Saint-Denis (900).

Au Sud, plus du tiers des Réunionnais qui travaillent à Saint-Pierre ou Saint-Louis habitent en dehors du bassin d'emploi, principalement dans d'autres communes du Sud. Ils viennent majoritairement du Tampon (6 400 personnes), mais ce flux reste assez stable entre 1999 et 2011 (+ 1,6 % par an). En revanche, depuis Saint-Leu et Les Avirons, les flux ont augmenté rapidement (+ 4 % par an). En 2011, plus de 1000 personnes quittent chaque jour chacune de ces deux communes pour aller travailler à Saint-Pierre ou Saint-Louis. Les flux en provenance de Saint-Joseph ont également beaucoup augmenté passant de 1 000 en 1999 à 1 800 en 2011.

Figure 3 - La moitié des travailleurs du bassin "Port-Possession" résident à l'extérieur

Personnes en emploi et part de travailleurs résidant à l'extérieur des bassins d'emploi à La Réunion

	PERSONNE EN EMPLOI				PART DE TRAVAILLEURS RÉSIDANT À L'EXTÉRIEUR	
	1990	2011	Evolution annuelle 1990-2011	Evolution annuelle 2006-2012	1990	2011
	en nombre		en %		en %	
Saint-Denis / Sainte-Marie	51 200	71 600	1,0	1,6	20	29
Saint-Denis / Saint-Louis	24 900	44 000	2,3	2,7	28	36
Saint-Paul	14 300	27 200	1,6	3,1	19	26
Le Port / La Possession	14 400	25 600	1,6	2,8	39	47

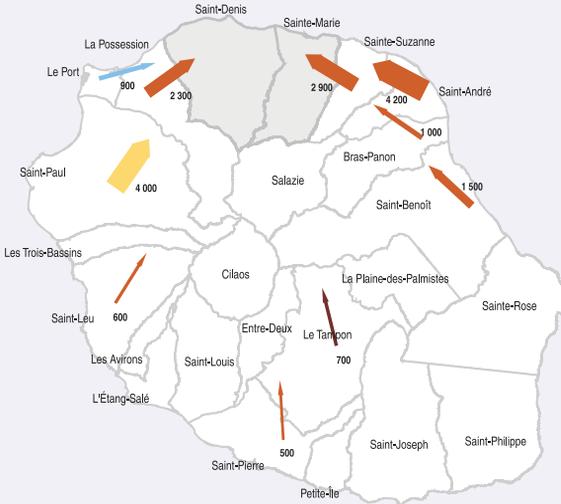
Lecture : en 2011, 71 600 personnes travaillent à Saint-Denis ou Sainte-Marie ; 29 % n'y habitent pas.

Source : Insee, recensements de la population

Figure 4 - Déplacements domicile-travail vers les bassins d'emploi en 2011

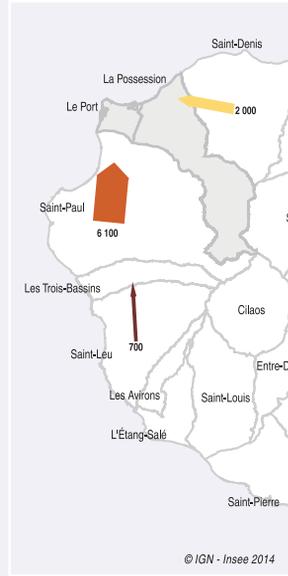
(Nombre de travailleurs résidant hors des pôles d'emploi et évolution en %)

> Vers Saint-Denis/Sainte-Marie



© IGN - Insee 2014

> Vers Le Port/La Possession



© IGN - Insee 2014

> Vers Saint-Louis/Saint-Pierre



© IGN - Insee 2014

> Vers Saint-Paul



© IGN - Insee 2014

Évolution annuelle moyenne des déplacements domicile-travail entre 1999 et 2011 (en %)

- Plus de 4 %
- Entre 2 % et moins de 4 %
- Entre 0 % et moins de 2 %
- Moins de 0 %

Nombre de déplacements
Flux d'au moins 500 personnes

- ▢ 6 430
- ▢ 2 140

Figure 6 - Les cadres parcourent en moyenne les plus grandes distances

Distance parcourue chaque jour par bassin d'emploi et catégorie socioprofessionnelle à La Réunion en 2011

	Cadres, professions intellectuelles sup.	Professions Intermédiaires	Ouvriers	Employés	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	Ensemble
	km/jour					
Le Port / La Possession	36,3	38,0	36,1	27,6	24,7	33,8
Saint-Denis / Sainte-Marie	29,1	29,2	30,0	26,3	22,1	27,9
Saint-Paul	28,1	29,7	27,8	24,4	22,1	26,7
Saint-Pierre / Saint-Louis	25,0	23,2	24,5	20,0	18,0	22,1
Commune non Pôle	27,8	24,3	21,4	16,8	15,6	20,6
Ensemble	28,8	27,9	27,0	22,4	19,2	25,3

Lecture : les cadres qui travaillent au Port ou à La Possession (qu'ils y résident ou non) parcourent en moyenne 36,3 km par jour en voiture.

Source : Insee, recensements de la population 2011 ; Metric.

25 KM SONT PARCOURUS CHAQUE JOUR EN MOYENNE

Les actifs occupés qui se déplacent en voiture, transports en commun ou deux-roues, parcourent en moyenne 25,3 km chaque jour pour leur trajet domicile-travail (cf sources et méthodes en page 8). Les personnes en emploi qui résident dans des communes isolées parcourent en moyenne une distance plus importante, même si 70 % d'entre elles travaillent en moyenne dans leur commune de résidence. Celles qui résident dans les grandes communes employeuses parcourent en moyenne de plus petites distances, l'écart pouvant aller du simple au triple : 15 à 20 km pour les résidents du Port, de Saint-Denis ou de Saint-Pierre contre 40 à 49 km

pour ceux de Salazie, de Saint-Philippe ou de La Plaine-des-Palmistes.

Dans l'ensemble, la moitié des travailleurs parcourent moins de 15 km par jour pour exercer leur activité professionnelle, et un quart d'entre eux plus de 31 km. Les cadres et les personnes qui travaillent au Port ou à La Possession sont ceux qui parcourent les plus grandes distances (figure 6).

7600 travailleurs effectuent plus de 100 km par jour en véhicule motorisé et 1300 d'entre eux parcourent des distances supérieures à 160 km. Les travailleurs réalisant de longues distances se rendent le plus souvent à Saint Denis et au Port (figure 7). Parmi eux, près d'une personne sur 3 est employée dans le secteur de la construction.

Figure 7 - Les personnes travaillant sur Saint-Denis effectuent les déplacements les plus longs

Trajets « longue distance » les plus fréquents

Commune de résidence	Commune de travail	Nombre de personnes
Le Tampon	→ Saint-Denis	560
Saint-Leu	→ Saint-Denis	460
Saint-Pierre	→ Saint-Denis	450
Le Tampon	→ Le Port	340
Saint-Louis	→ Saint-Denis	300
Saint-Pierre	→ Le Port	270
Saint-Louis	→ Le Port	260

Source : Insee, recensements de la population 2011 ; Metric.

Transport durable

SOURCES ET MÉTHODES

Cette étude s'appuie sur les résultats des Recensements de la population 1990, 1999, 2006 et 2011, exploitation principale ou complémentaire. Le nombre de kilomètres parcourus par personne est calculé à partir de l'outil « Mesure des trajets inter-communes et carreaux » (Metric), développé par l'Insee. L'outil permet de calculer la distance routière en kilomètres entre deux points. Les points de départs sont les coordonnées géographiques du domicile de l'individu au moment du recensement de la population. Les points d'arrivée correspondent au lieu de travail. Celui-ci n'étant connu qu'au niveau communal à partir du recensement de la population, la localisation moyenne la plus probable sur le territoire communal a été déterminée. Par exemple, Champ-Fleuri (entre le centre-ville et le Chaudron) pour Saint-Denis ou l'hôpital Gabriel Martin pour Saint-Paul. Pour les petites communes, la mairie a généralement été choisie comme localisation de lieu de travail. Le champ de l'étude sur les distances concerne les personnes en emploi dont le lieu de résidence a pu être géolocalisé (98 %), hormis ceux qui déclarent travailler hors de l'île, les individus qui vivent en communautés et les exploitants agricoles souvent amenés à travailler dans leur propriété, soit 200 600 personnes. Quatre bassins d'emplois ont été définis pour les besoins de l'étude.

Ils concentrent une part importante de l'emploi de l'île. Ils correspondent à une commune (Saint-Paul) ou à un ensemble de communes (Saint-Denis/Sainte-Marie, Le Port/La Possession, Saint-Louis/Saint-Pierre) qui présentent une continuité de l'activité aux frontières. Les quatre bassins d'emplois de l'étude représentent 70 % des emplois de La Réunion.

Le parc automobile des véhicules de moins de 15 ans est issu du Fichier Central Automobile géré par le service statistique du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (SoeS). Les véhicules de plus de 15 ans ne sont pas comptabilisés dans le Fichier Central Automobile.

La quantité moyenne d'émission de CO₂ d'un véhicule automobile répondant aux critères du parc automobile français est évaluée à 170 grammes par km sur un parcours mixte urbain et rural (source Base carbone 2013). Cette évaluation est une hypothèse basse car elle ne tient pas compte de la géographie montagneuse de l'île qui augmente la consommation de carburant donc le volume de GES émis. De plus, les travailleurs résidant dans une communauté (gendarmerie, prison, internat, établissement de long ou moyen séjour..) sont exclus de ce calcul.



Société de la connaissance et développement économique et social

Dans le cadre de la **transition écologique (1)** dans laquelle la France s'est engagée depuis 2011, la Réunion s'est doté d'un observatoire des métiers de l'**économie verte (2)** porté par le CARIF OREF.

Le diagnostic des **métiers verdissants (3)** à la Réunion a permis d'identifier les professions concernées et d'en dénombrer les actifs en emploi.

Pour ce qui concerne le transport, les professions travaillant notamment dans le domaine de la logistique, du planning, de l'ordonnancement et des transports en commun sont considérées comme des métiers verdissants. A la Réunion en 2011, elles représentent 5 861 personnes, soit 16% de l'ensemble des métiers verdissants de l'économie verte, et 2,5 % des emplois sur le plan régional.

1 281 d'entre eux sont des conducteurs de véhicule routier de transport en commun dont la répartition et l'évolution sont présentés dans les graphiques suivants :

Nombre d'hommes par année



Nombre de femmes par année



Ensemble par année



EVOLUTION MOYENNE ANNUELLE EN %



En 2011, 7% des emplois exercés dans ces métiers sont occupés par des femmes, même si leur nombre a connu une évolution particulièrement forte au cours de la période 1999-2006.

Par comparaison, 20% des salariés dans cette branche d'activités sont des femmes en France métropolitaine.

(1) Transition écologique : nouveau modèle économique basé sur les principes du développement durable vers lequel la France s'est engagée.

(2) Économie verte : activité économique entraînant une amélioration du bien-être humain et de l'équité sociale tout en réduisant les risques environnementaux et en évitant la pénurie de ressources.

(3) Métier verdissant : métier qui intègre de nouvelles compétences visant à prendre en compte de façon significative et quantifiable la dimension environnementale

Consommation et production durables

LE PARC AUTOMOBILE VIEILLIT ET DEVIENT PLUS PUISSANT

Au 1^{er} janvier 2014, le parc de véhicules particuliers de moins de 15 ans est évalué à 336 000 automobiles à La Réunion. Il est stable depuis 2010, mais il vieillit. En 2014, les véhicules de moins de 6 ans ne représentent plus que 31 % du parc contre 36 % en 2010. Sur la même période, la part des véhicules âgés de 11 à 15 ans augmente de 29 % à 33 %. Les véhicules les plus récents sont réputés moins polluants. Parallèlement, les véhicules sont un peu plus puissants. En 2014, un quart d'entre eux ont une puissance fiscale supérieure à 7 CV, et 3 % une puissance supérieure à 12 CV. Ces derniers restent très minoritaires, mais leur nombre a fortement augmenté depuis 2010 (+4,3 % entre 2010 et 2014).

L'évolution du parc automobile est défavorable par rapport aux objectifs de durabilité, en matière de consommation et de pollution. Le nombre de véhicules diesel augmente de 4,2 % entre 2010 et 2014 (contre -5,2 % pour les véhicules essence). Néanmoins les voitures hybrides se font progressivement une place dans le paysage automobile réunionnais. Elles représentent seulement 0,4 % du parc, soit 1 400 véhicules au 1^{er} janvier 2014, mais elles n'étaient que 600 un an plus tôt.

DES MARGES DE PROGRESSION SONT ATTENDUES POUR LA VALORISATION DES VÉHICULES EN FIN DE VIE

La collecte et la valorisation des véhicules en fin de vie est un enjeu majeur pour La Réunion, au même titre que les déchets ménagers et industriels.

Les véhicules hors d'usage (VHU) disposent d'une réglementation spécifique. C'est ainsi que la directive 2000/53/CE relative aux Véhicules Hors d'Usage a été transposée dans le décret n° 2011-153 du 4 février 2011. Ce dernier prévoit l'atteinte du taux de 95 % de valorisation des VHU d'ici 2015.

La Réunion dispose d'une filière de traitement des véhicules hors d'usage constituée de 7 centres agréés qui débarrassent les véhicules de l'ensemble des déchets dangereux issus de la dépollution (batteries, huiles usagées, etc...) et des pièces destinées au **réemploi (1)**, au **recyclage (2)** et à la **réutilisation (3)**.

Les carcasses de ces véhicules peuvent ensuite être broyées en vue de leur exportation pour le recyclage des ferrailles. Une partie de ces carcasses sont broyées localement.

Dans le cadre tarifaire actuel (hors prix d'achat du véhicule), rouler en véhicule électrique (ou hybride rechargeable) rechargé à partir du réseau électrique est financièrement intéressant pour l'utilisateur. Le prix de revient d'un parcours « électrique » est de l'ordre de 2€/100 km, à comparer à 12 €/100 km environ pour un véhicule diesel. Toutefois, la croissance du parc de véhicules électriques (ou hybrides rechargeables) à La Réunion pour lesquels le rechargement se ferait sur le réseau électrique augmentera les émissions de GES. En effet, l'empreinte carbone d'un véhicule électrique raccordé au réseau électrique est de l'ordre de 150 g de CO₂/km à comparer au 90 g de CO₂/km environ pour un véhicule diesel (classe A berline diesel - source car labelling ADEME). Aussi, la mise en place de stations de recharge raccordées à des sources de production d'électricité issue d'énergie renouvelable est la solution à privilégier.





La prise en charge à la Réunion des « *sous-déchets* » reste partielle. Certains sont traités sur place et d'autres stockés ou conditionnés avant d'être exportés. Ainsi :

- des pneus usagés dont 4 tonnes ont été collectés et traités en 2012 ;
- des batteries dont 7 tonnes ont été collectées avant exportation et traitement en métropole ;
- des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) pour lesquels 5 tonnes ont été collectés en 2012 ;
- des pare brises dont une partie est valorisée localement.

Toutefois, plus de 50 % des véhicules hors d'usage à la Réunion ne transitent pas par les filières de traitement agréées.

Une évolution des comportements des acteurs impliqués est nécessaire pour atteindre les objectifs de valorisation des VHU au plan régional.

(1) Définition du réemploi : le produit usagé, après réparation ou remise à l'état neuf, est à nouveau utilisé pour le même usage ou un usage différent

(2) Définition du recyclage : le matériau du déchet, après transformation, devient la matière première d'un nouveau produit

(3) Définition de la réutilisation : le produit est utilisé plusieurs fois pour le même usage

DES MESURES INCITATIVES CONTRIBUENT À RÉDUIRE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TRANSPORT

- LE BONUS ECOLOGIQUE

Instauré en 2008, il vise à récompenser, via un bonus, les acquéreurs de voitures neuves émettant le moins de CO₂. Il pénalise via un malus ceux qui optent pour les modèles les plus polluants ;

- LA PRISE EN CHARGE DES FRAIS DE TRANSPORTS

Tous les employeurs, qu'ils soient publics ou privés et quel que soit le lieu où travaillent leurs salariés ou agents, doivent prendre en charge, dans une proportion de 50 % minimum, les coûts supportés par leurs agents pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. Cette aide peut, sous certaines conditions, être exonérée de cotisations sociales ;

- L'OCTROI DE MER

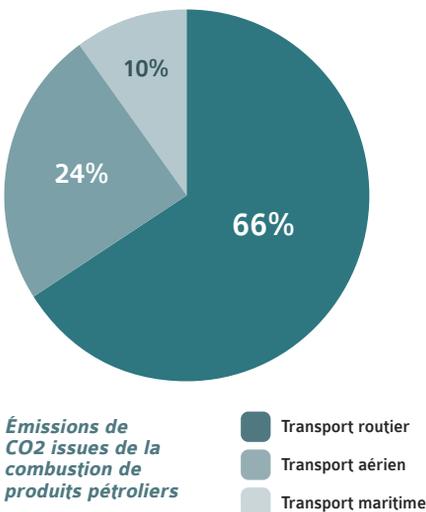
L'assiette de taxation au titre de l'octroi de mer est très incitative pour les véhicules les moins polluants : 4 % pour les véhicules hybrides d'une cylindrée inférieure à 2500 cm³ et 0 % pour les véhicules électriques.

Conservation et gestion des ressources

L'IMPACT DU TRANSPORT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Les préoccupations sanitaires, liées à la qualité de l'air, portent aujourd'hui sur les particules les plus fines (0,1 et 10 µm), notamment d'origine automobile, car elles pénètrent profondément dans les poumons et peuvent avoir des effets sur l'ensemble de l'organisme. Les connaissances quant aux effets de la pollution particulaire sur la santé ont permis ces dernières années d'orienter les actions et les politiques de réduction de la pollution atmosphérique, notamment en milieu urbain. Toutefois, malgré des progrès constatés dans la réduction des émissions atmosphériques de plusieurs polluants, les particules représentent un problème environnemental et sanitaire à part entière. Les émissions de particules diesel qui ont récemment été classées cancérigènes pour l'homme par le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) sont un des problèmes majeurs en termes de santé publique liée aux transports.

La pollution de l'air peut en effet constituer un danger immédiat pour la santé, mais a également un effet qui s'amplifie au fil des années, même pour des niveaux faibles. C'est d'ailleurs l'une des premières causes de décès par cancer selon l'OMS (Organi-



Source : OER 2013 - Bilan énergétique 2013

sation Mondiale de la Santé). Bien que le type de pollution atmosphérique et les niveaux d'exposition puissent varier de façon considérable, les conclusions de l'OMS s'appliquent à toutes les régions du monde.

À l'échelle journalière, les niveaux des polluants d'origine automobile (comme le monoxyde de carbone CO, les oxydes d'azote NOx et les fines particules en suspension PM10), suivent les variations du trafic routier.

L'**ORA (1)** constate que sur ses stations urbaines de surveillance de la qualité de l'air, les pics de concentrations de ces "traceurs automobiles" (CO, NOx, PM10) correspondent aux heures de pointe du trafic, le matin et le soir.

En 2011, à La Réunion, la part des transports dans les émissions de polluants atmosphériques est répartie de la façon suivante :

- monoxyde de carbone (CO) = 30%
- Oxydes d'azote (NOx) = 33%
- Dioxyde de carbone (CO₂) = 32%

La pollution de l'air est un phénomène complexe lié à la présence de nombreux polluants dans l'air ambiant. Aussi, l'information de la population sur les risques associés nécessite une vision synthétique. L'**indice ATMO (2)** a été élaboré dans l'esprit de respecter le droit à l'information sur la qualité de l'air (au premier rang des objectifs de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie).

A la Réunion, il est relevé pour les villes de Saint-Denis depuis 2005 et de Saint-Pierre depuis 2007. Depuis 2007, l'indice ATMO calculé sur les villes de Saint-Denis et de Saint-Pierre est meilleur que la moyenne des grandes villes françaises où les indices 1 à 4 concernaient 76% des jours observés en 2010 contre 81,45% à la Réunion.

(1) ORA : Observatoire Réunionnais de l'Air
(2) indice ATMO : indice de qualité de l'air qui permet de caractériser de manière simple et globale la qualité de l'air d'une agglomération urbaine. Il est défini sur une échelle de 1 à 10. La valeur de 1 correspond à une qualité de l'air très bonne. La qualité de l'air est par contre très mauvaise quand la valeur atteint 10.

LE BILAN DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le bilan général (provisoire) au 31 décembre 2014 montre une hausse de 25,6% d'usagers tués sur les routes réunionnaises. La tendance observée à la baisse pour le nombre de tués depuis 2008 s'est ainsi interrompue. Le nombre d'accidents a également augmenté (+12,8%). En revanche, le nombre de blessés hospitalisés a continué à diminuer (-14% en 2013 et -21,8% en 2014). Le nombre total de blessés est resté quasiment stable (+0,65%).

Bilan provisoire 2014	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Total blessés	Dont blessés hospitalisés
Année 2014 provisoire	705	49	773	184
Année 2013	625	39	768	234
Variation	80	10	5	-51
Évolution 2014/2013	12,80%	25,64%	0,65%	-21,79%

Source : DEAL 2015

Figure 8 - Évolution des accidents et des tués de 2004 à 2014



Source : DEAL 2015

Changement climatique et maîtrise de l'énergie

Les actifs occupés qui se déplacent en voiture, transports en commun ou deux-roues, parcourent en moyenne 25,3 km chaque jour pour leur trajet domicile-travail. En cumulant ces distances, 5 100 000 km sont parcourues chaque jour à la Réunion, soit l'équivalent de 127 fois le tour de la Terre. Ces véhicules rejettent environ 860 tonnes de CO2 dans l'atmosphère pour ces déplacements, sur la base d'une émission moyenne de 170 grammes par kilomètre.

Chaque personne se rendant au travail avec un véhicule motorisé émet en moyenne une tonne de

CO2 par an. C'est plus que la moyenne des autres régions françaises hors île de France (0,7 tonne). En effet, la distance moyenne parcourue par personne est plus longue à La Réunion (25 km contre 20 km en France métropolitaine hors Île-de-France), et l'utilisation des transports en commun moins fréquente. Au total, les trajets domicile-travail représentent à La Réunion 18 % des émissions de CO2 générées par l'ensemble des transports routiers (15 % en France métropolitaine) (Sources Insee et SPL énergie Réunion 2013).

Cohésion sociale et territoriale

La part du transport dans le budget est un indicateur de vulnérabilité énergétique.

En 2011, les ménages réunionnais consacrent 18,4 % de leur budget de consommation annuel aux frais de transports (figure 9). C'est plus qu'en France métropolitaine, malgré un taux d'équipement en véhicules automobiles moins élevé à la Réunion.

Le niveau de vie plus faible à La Réunion, les prix d'achat plus élevés des véhicules motorisés et le recours moindre aux transports en commun, sont autant d'éléments de contexte qui peuvent expliquer que localement la part du transport dans le budget des ménages soit supérieure à celle de la France métropolitaine.

Figure 9 - La part des transports diminue dans le budget entre 2006 et 2011

Part des transports dans le budget des ménages en 2006 et 2011

	LA RÉUNION			FRANCE	
	Part dans le budget		Dépense moyenne	Part dans le budget	Dépense moyenne
	2006	2011	2011	2011	2011
	en %		en euros	en %	en euros
Transports dont :	18,9	18,4	343	17,2	384
Achat de véhicules	10,6	6,7	125	7,5	169
Frais d'utilisation de véhicules	6,1	8,1	151	6,8	151
Services de transport	1,3	1,5	27	1,8	40
Autres	1,0	2,1	40	1,2	26

Source : Insee, enquêtes Budget de familles 2006 et 2011.

STRATÉGIES POLITIQUES À LA RÉUNION EN MATIÈRE DE DURABILITÉ DANS LE TRANSPORT

Les stratégies politiques en matière de durabilité dans le transport sont définies dans les documents suivants :

* **Le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT)**. Dans la continuité du Schéma d'aménagement régional (SAR), dont il constitue le volet transport, le SRIT vise à développer une mobilité durable pour La Réunion. Il fixe des objectifs aux horizons 2020 et 2030, déclinés en actions ciblées.

Les principales orientations sont les suivantes :

- diminuer la dépendance énergétique aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre ;
- disposer d'une offre mieux équilibrée entre transport individuel et transport collectif ;
- maîtriser la gestion routière ;
- améliorer l'offre en infrastructures pour les modes doux.

* **Le Plan Vélo Régional (PVR)** est une démarche régionale visant à faire en sorte que le vélo occupe une véritable place par rapport aux autres modes de transports et que la Réunion devienne progressivement une île cyclable. Ce plan s'inscrit dans la politique régionale en faveur des transports établie dans le SRIT.



* **Les Plans de déplacements urbains (PDU)**.

Dans les périmètres de transport urbain, ils visent à définir les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement, avec un objectif d'usage équilibré des modes de déplacements et de promotion des modes les moins polluants et les plus économes en énergie.

Trois PDU existent actuellement à La Réunion (CINOR, TCO et CIREST), ceux de la CIVIS et de la CASUD étant en cours d'élaboration.

* **Les Plans de Déplacement(s) Entreprise (PDE)**.

La loi de Solidarité et le Renouveau Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 impose aux Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) des agglomérations de plus de 100 000 habitants d'encourager la mise en œuvre de PDE. A La Réunion, on compte une dizaine d'établissements publics, d'administrations et d'entreprises qui se sont lancés en 2015 dans cette démarche projet.





MARS 2015

- **Directeur de publication :**
Daniel FAUVRE (DEAL)
- **Rédacteur en chef :**
Alain BESNARD (DEAL)
- **Conception graphique :**
creative - contact@creative.re
- **Impression :** PRINT2000
- **Crédits photos :**
Fotolia® - DEAL - ...
- **Remerciements à :**
Véronique DAUDIN, Claire GRANGÉ, Stéphanie LIEUTIER et Pierre THIBAUT (INSEE)
Fabien GEORGEL (ORA)
Maryline CAILLEUX, Catherine CHARRITAT, Paul FERRAND, Jessie FOURCHE, Samuel LASLANDES, Sébastien MARIOTTI et Yannick PRIE (DEAL)
- **Retrouver cette publication sur le site internet de la DEAL de la Réunion :**
www.reunion.developpement-durable.gouv.fr
www.side.developpement-durable.gouv.fr



Siège DEAL

2, rue Juliette Dodu
97706 Saint-Denis messag cedex 9

Tél. : 0262 40 26 26
Fax : 0262 40 27 27