



Déplacements domicile-travail

La périurbanisation défie le transport durable

Depuis 20 ans, le nombre de Réunionnais en emploi augmente chaque année en moyenne de 4 500 personnes. En 2011, les trois quarts des travailleurs utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail, contribuant à l'engorgement des réseaux routiers aux heures de pointe. Le recours au transport en commun reste faible et stagne à 5 % depuis 1999. Quatre personnes en emploi sur dix travaillent en dehors de leur commune de résidence.

Depuis 1999, elles sont de plus en plus nombreuses et s'installent de plus en plus loin de leur lieu de travail. L'allongement des trajets et l'augmentation du nombre d'actifs occupés représentent un défi majeur pour le développement durable des transports à La Réunion.

En 2011, un Réunionnais utilisant un véhicule motorisé pour se rendre au travail parcourt en moyenne 25 km par jour, soit plus qu'en France métropolitaine. La moitié des travailleurs font plus de 15 km et 7 600 dépassent les 100 km par jour. Ces déplacements génèrent l'émission d'une tonne de CO₂ par personne en emploi et par an. Les tronçons les plus fréquentés sont ceux situés entre Le Port et Sainte-Suzanne : 23 000 automobilistes entrent quotidiennement dans Saint-Denis. Le taux d'équipement des ménages en automobiles à La Réunion reste inférieur à celui de la France métropolitaine mais le parc vieillit et devient de plus en plus puissant, facteurs défavorables pour l'environnement.

Véronique Daudin, Stéphanie Lieutier (Insee), Alain Besnard (DEAL)

Au 1^{er} janvier 2011, 240 000 personnes travaillent à La Réunion, soit 94 000 personnes de plus qu'en 1990 (*figure 1*). Ainsi, chaque année, 4 500 personnes supplémentaires 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, comme les Métropolitains. En 2011, quatre sur dix sortent de leur commune 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 (*méthodes*).

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 entre 1990 et 2011. 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).

La part des transports en commun reste faible

La part des transports en commun dans les déplacements domicile-travail est faible (5 %) et reste stable depuis 1999 (*figure 2*). Néanmoins le nombre de personnes utilisant les transports en commun pour aller au travail progresse chaque année (+ 300 personnes) mais beaucoup moins que le nombre d'automobilistes (+ 5 600). La part de l'automobile augmente ainsi entre 1999 et 2011, passant de 72 % à 78 %. La part de la marche à pied diminue mais reste le moyen de déplacement d'un travailleur sur dix.

1 94 000 Réunionnais travaillent en dehors de leur commune de résidence

Évolution de la population en emploi et de la mobilité domicile-travail depuis 1990 à La Réunion

	Effectifs				Évolution annuelle moyenne			
	1990	1999	2006	2011	1990-1999	1999-2006	2006-2011	1990-2011
	(en nombre)				(en %)			
Nombre d'actifs occupés	146 200	173 700	221 800	240 200	+ 1,9	+ 3,6	+ 1,6	+ 2,4
Travaillant hors de la commune de résidence	41 200	55 550	83 700	94 400	+ 3,4	+ 6,0	+ 2,4	+ 4,0
	Part				Différence des parts			
	(en %)				(en points)			
Travaillant hors leur commune de résidence	28,2	32,0	37,7	39,3	3,8	5,7	1,6	+ 11,1

Source : Insee, Recensements de la population.

2 La voiture demeure le moyen de transport privilégié

Répartition des actifs occupés selon le mode de transport principal pour aller travailler à La Réunion

	La Réunion				Actifs en emploi (en nombre)	Évolution annuelle moyenne 1999/2011 (en %)	France	
	1999	2011					1999	2011
	(en %)	Ensemble	dont travailleurs				(en %)	(en %)
		Hors commune de résidence	Dans commune de résidence					
		(en %)	(en %)	(en %)		(en %)	(en %)	
Voiture, camion, fourgonnette	71,8	77,7	91,2	69,0	186 700	3,4	70,6	69,8
Marche à pied	15,1	9,9	0,7	15,9	23 800	-0,8	8,5	7,3
Transports en commun	5,3	5,1	4,0	5,7	12 100	2,4	11,4	14,6
Deux roues (moto, vélo)	3,2	3,8	3,6	4,0	9 200	4,3	3,5	3,9
Pas de transport	4,6	3,5	0,5	5,5	8 400	0,5	5,9	4,3
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	240 200	2,7	100,0	100,0

Source : Insee, Recensements de la population.

En France métropolitaine, la part des transports en commun augmente et représente 15 % des trajets en 2011, soit près de trois fois plus qu'à La Réunion.

Parmi les Réunionnais qui travaillent hors de leur commune de résidence, la grande majorité optent pour la voiture (91 %), alors que seulement 4 % utilisent les transports en commun. Malgré le développement des réseaux, les transports en commun ne semblent pas répondre aux exigences de fréquence, de régularité ou de correspondances, notamment pour les personnes qui travaillent loin de leur domicile.

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'emploi : 30 % à Saint-Denis/Sainte-Marie, 18 % à Saint-Pierre/Saint-Louis, 11 % à Saint-Paul et 11 % au Port/La Possession. Un tiers réside à l'extérieur de ces bassins d'emploi. Par exemple, la moitié des personnes qui travaillent au Port ou à La Possession résident en dehors de ces communes (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 ces communes de l'est de l'île, ont favorisé l'augmentation de ces déplacements.

Ainsi, 9 600 personnes arrivent chaque jour de l'est (Sainte-Suzanne à Saint-Benoît) soit

un flux désormais 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 délester le trafic sur la RN1 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.

3 La moitié des travailleurs du bassin «Port-Possession» résident à l'extérieur

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

	Personnes en emploi				Part de travailleurs résidant à l'extérieur	
	1990	2011	Évolution annuelle		1990	2011
	(en nombre)		(en %)		(en %)	
Saint-Denis/Sainte-Marie	51 200	71 600	1,0	1,6	20	29
Saint-Pierre/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

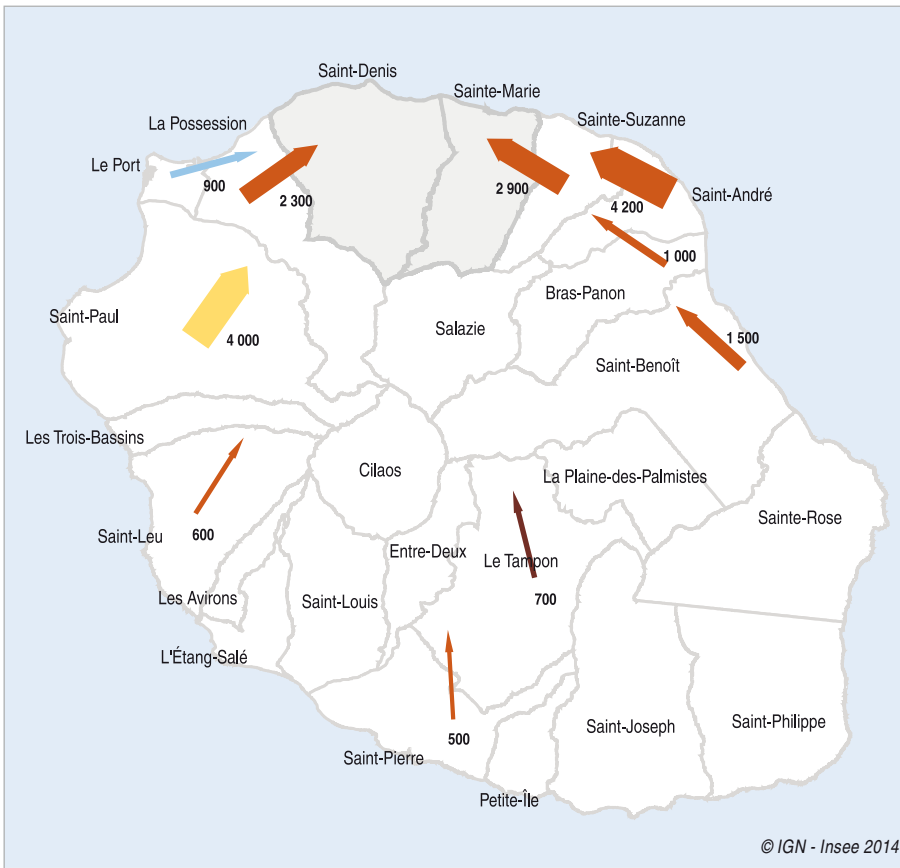
Lecture : en 2011, 71 600 personnes travaillent à Saint-Denis ou Sainte-Marie ; 29 % n'y habitent pas.

Source : Insee, Recensements de la population.

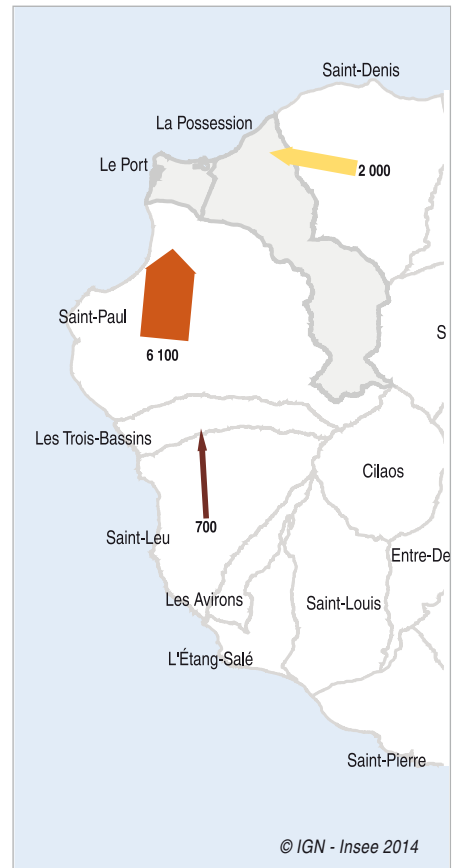
4 Déplacements domicile-travail vers les bassins d'emploi

Nombre de travailleurs résidant hors des pôles d'emploi en 2011 et évolution 1999-2011 en %

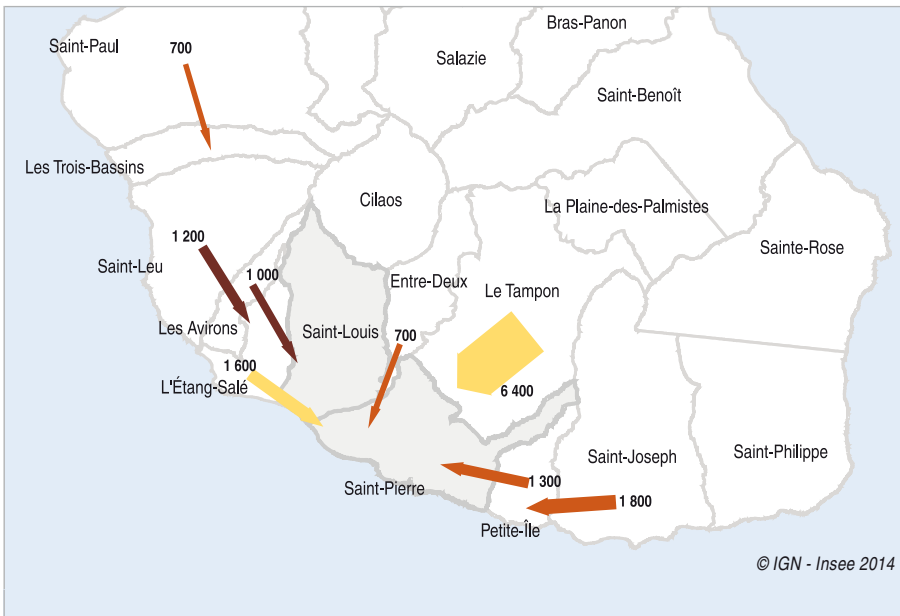
→ Vers Saint-Denis/Sainte-Marie



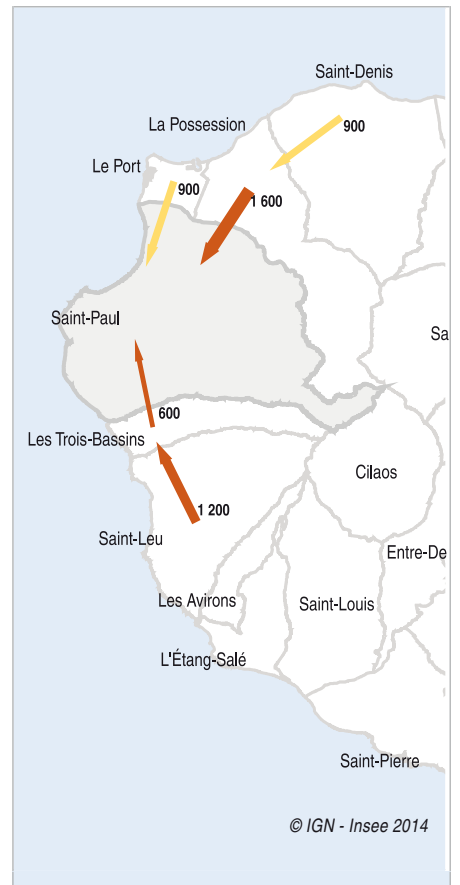
→ Vers Le Port/La Possession



→ Vers Saint-Louis/Saint-Pierre



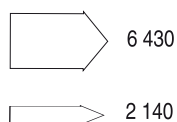
→ Vers Saint-Paul



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



Source : Insee, Recensements de la population.

Stratégies de développement de la durabilité dans le transport à La Réunion

- Les stratégies politiques en matière de durabilité dans le transport sont définies dans deux documents :

- 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 congestion routière ;
- améliorer l'offre en infrastructures pour les modes doux.

- 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.

- Dans la pratique, trois leviers d'action ou mesures incitatives ont été mises en place :

- Le bonus écologique

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 2 500 cm³ et 0 % pour les véhicules électriques.

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).

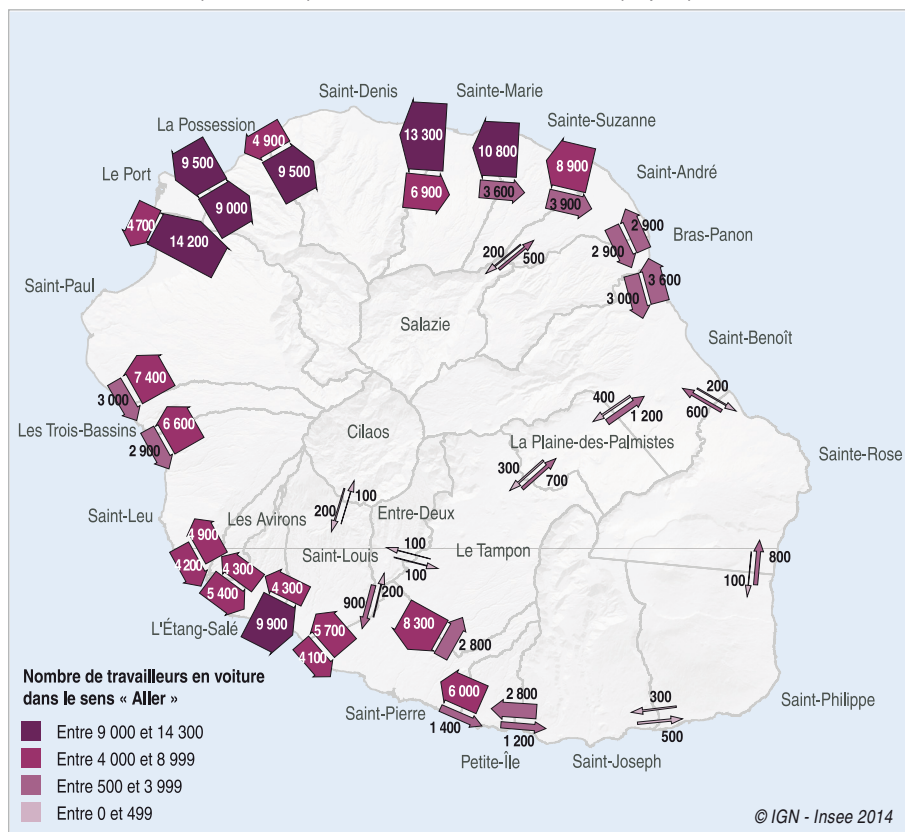
Au Sud, plus du tiers des Réunionnais qui travaillent à Saint-Pierre ou Saint-Louis habitent en dehors du bassin d'emploi, principalement dans d'autres communes du Sud. Ils viennent majoritairement du Tampon (6 400 personnes), mais ce flux reste assez stable entre 1999 et 2011 (+ 1,6 % par an). En revanche,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

Le franchissement de la rivière des Galets et l'entrée Est de Saint-Denis sont les plus fréquentés

Les déplacements entre le domicile et le travail sont concentrés sur des plages horaires limitées et contribuent à l'engorgement du réseau routier. Pour mesurer leur impact sur les encombrements, les déplacements sont décomposés en tronçons entre communes (*figure 5*). Le trafic est particulièrement intense entre Saint-Paul et Sainte-Suzanne. Le secteur le plus fréquenté est le passage de la Rivière des Galets dans le sens Saint-Paul-Le Port (14 200 automobilistes quotidiens le matin). Les entrées de Saint-Denis sont également des points névralgiques du réseau routier. Près de 23 000 automobilistes entrent quotidiennement dans Saint-Denis pour se rendre sur leur lieu de travail. L'entrée Est de Saint-Denis est le deuxième secteur routier traversé par le plus grand nombre de travailleurs en voiture chaque jour (13 000 automobilistes). Côté Ouest, 9 500 travailleurs arrivent sur le chef-lieu par la route du littoral. Ces flux massifs d'automobilistes occasionnent des embouteillages quotidiens sur les axes routiers de Saint-Denis. Dans le Sud, l'entrée de Saint-Louis par l'ouest sur la RN1 est le point le plus fréquenté (9 900 automobilistes quotidiens). Le trafic dans ce secteur a pu être soulagé par l'ouverture du nouveau pont de la Rivière Saint-Louis en 2013. À Saint-Pierre, les principaux flux domicile-travail arrivent du Tampon (8 300 automobilistes). Les arrivées depuis Saint-Louis et depuis Petite-Île génèrent un trafic automobile moins dense (respectivement 4 100 et 6 000 automobilistes).

5 Un trafic particulièrement intense sur un axe allant de Saint-Paul à Sainte Suzanne

Nombre de travailleurs passant chaque limite de commune en voiture chaque jour pour aller travailler en 2011



Sources : Insee, Recensement de la population.

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 (*méthodes*). En cumulant ces distances, 5 100 000 km sont parcourus chaque jour à La Réunion, soit 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 (*méthodes*). 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 contre 15 % en France métropolitaine (*Sources Insee et SPL énergie Réunion*).

Les personnes en emploi qui résident dans des communes isolées parcourent en moyenne une distance plus importante, même si 70 % d'entre elles travaillent dans leur commune de résidence. Celles qui résident dans les grandes communes employeuses parcourent en moyenne de plus petites distances. L'écart peut 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

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

Trajets « longue distance » les plus fréquents

Commune		Personnes (en nombre)
de résidence	de travail	
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

Sources : Insee, Recensement de la population 2011 ; Metric.

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 (en km/jour)

	Cadres, professions intellectuelles supérieures	Professions Intermédiaires	Ouvriers	Employés	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	Ensemble
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 pour se rendre et revenir de leur travail.

Sources : Insee, Recensement de la population 2011 ; Metric.

La Possession sont ceux qui parcourent les plus grandes distances (*figure 6*). 7 600 travailleurs effectuent plus de 100 km par jour en véhicule motorisé et 1 300 d'entre eux dépassent les 160 km. Les travailleurs qui parcourent de longues distances se rendent le plus souvent à Saint Denis et au Port (*figure 7*). Parmi eux, près d'une personne sur trois est employée dans le secteur de la construction.

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. Ainsi, le nombre de véhicules diesel augmente de 4,2 % entre 2010 et 2014 alors que le nombre de véhicules essence baisse de 5,2 %. Néanmoins les voitures hybrides apparaissent progressivement 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. ■

Le transport dans le budget des ménages

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 8*). C'est plus qu'en France métropolitaine (17,2 %), malgré un équipement moins fréquent en véhicules automobiles (70 % des ménages contre 82 % en métropole). Le niveau de vie plus faible à La Réunion, les prix d'achats plus élevés des véhicules et le recours plus rare aux transports en commun expliquent néanmoins que la dépense par ménage soit supérieure à celle de la métropole.

8 La part des transports diminue dans le budget entre 2006 et 2011

Part des transports dans le budget des ménages

	La Réunion		France métropolitaine		
	Part dans le budget		Dépense moyenne	Part dans le budget	
	2006	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	2,1	40	1,2	26

Sources : Insee, enquêtes Budget de famille 2006 et 2011.

C Contexte

Transport et développement durable

Le concept de développement durable consiste à lier les domaines économique, social et environnemental 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 développement durable a posé les bases d'une

transition écologique et énergétique organisée autour d'une économie verte et équitable. Neuf défis clés sont présentés dans cette nouvelle stratégie qui dessine les grandes orientations d'une économie à la fois sobre en ressources naturelles (énergie, matières premières, eau, espace, biodiversité, etc.) et décarbonées, 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 saturé par un autre pour décongestionner le premier), 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. L'élaboration de la nouvelle stratégie nationale pour la période 2014-2020 reconduit le transport durable comme un des défis majeurs de la transition écologique.

Un des enjeux majeurs pour contribuer au transport et à la mobilité durables à La Réunion porte sur les déplacements domicile-travail sur l'ensemble de l'île, indispensables pour toute activité professionnelle et impliquant une réflexion à mener tant sur l'aménagement du territoire que sur les modes de déplacement. 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.

S 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 départ 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 hormis les individus qui vivent en communautés et les exploitants agricoles souvent amenés à travailler dans leur propriété, soit 200 600 personnes.

Quatre **bassins d'emploi** 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'emploi 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).

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).

Insee La Réunion - Mayotte
Parc technologique
10, rue Demarne - CS 72011
97443 Saint-Denis Cedex 9

Directrice de la publication :
Valérie Roux

Rédaction en chef :
Claire Grangé et Pierre Thibault

Maquettiste :
Jocelyne Damour
ISSN : 2272-3765
ISSN : 2275-4318

© Insee 2014

P Pour en savoir plus

- SPL Énergie Réunion, « Bilan énergétique 2013 ».
- Tailhades B., « Les émissions de CO₂ liées aux déplacements domicile-travail et domicile-études en Languedoc-Roussillon », Repères Synthèse n° 2, 2011.
- Baccaïni B., Sémécurbe F., Thomas G., « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », Insee Première n° 1129, 2007.

Cette étude a été réalisée dans le cadre d'un partenariat entre la Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement à La Réunion (DEAL).

Ont également contribué à la réalisation de cette publication :
Catherine Charritat, Sébastien Mariotti (DEAL).

