

ÉVOLUTION DU RAPPORT DES DUNKERQUOIS À LA MOBILITÉ AUTOMOBILE (2018-2022)

Étude des effets de la gratuité
des transports sur les
comportements de mobilité

RAPPORT

Janvier
2023



EXPERTISES

REMERCIEMENTS

Lauryn CHARLES-PLUS (VIGS)
Adrien FINES (VIGS)
Sébastien GARDON (VIGS)
Etienne FAUGIER (VIGS)

Mathieu CHASSIGNET (ADEME)

Maxime HURÉ
Arnaud PASSALACQUA
Philippe POINSOT
Membres de l'Observatoire des villes du transport gratuit

Vanessa DELEVOYE (Agur)
Guillaume DUBRULLE (Agur)
Céline LEJEUNE (Agur)
Franck MÉRELLE (Agur)

Les étudiants de l'Institut Régional du Travail Social
Toutes les personnes rencontrées dans le cadre de l'enquête à Dunkerque.

CITATION DE CE RAPPORT

CALNIBALOSKY Julie, KORSU Emre. 2022. *Évolution du rapport des Dunkerquois à la mobilité automobile (2018-2022). Étude des effets de la gratuité des transports sur les comportements de mobilité*, 95 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne <https://librairie.ademe.fr/>

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'oeuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé
BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 21HFD0654

Étude réalisée par Julie Calnibalosky, Emre Korsu, avec le soutien de l'**Agence d'urbanisme de la région Flandre-Dunkerque (Agur)**, pour ce projet financé par l'ADEME

Coordination technique - ADEME : CHASSIGNET Mathieu
Direction régionale Hauts-de-France

SOMMAIRE

RÉSUMÉ.....	7
ABSTRACT	8
1.1. Le projet de gratuité totale à Dunkerque.....	9
1.2. Les premiers effets de la gratuité des transports sur les habitudes de déplacements 10	
1.3. La gratuité, une mesure favorisant le report modal depuis la voiture ?	10
2. MÉTHODOLOGIE	12
2.1. L'enquête par questionnaires.....	12
2.1.1. Questions de représentativité	13
2.1.2. Échantillonnage par dispersion temporelle et spatiale.....	13
2.1.2.1. Échantillonnage temporel : à quelle heure les Dunkerquois prennent-ils le bus ?	13
2.1.2.2. Dispersion spatiale : quelles lignes prennent les Dunkerquois ?	14
2.1.3. Nombre de questionnaires.....	14
2.2. L'enquête par entretiens individuels et <i>focus groups</i>	15
2.2.1. Plusieurs vagues d'appel à témoignages	15
2.2.2. Caractéristiques des Dunkerquoises et des Dunkerquois rencontré-e-s	16
3. QUELLE PLACE DE LA VOITURE DANS LE DUNKERQUOIS ?	18
FORME URBAINE ET STRUCTURES DES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS AVANT 2018.....	18
3.1. Un territoire historiquement favorable à l'usage de la voiture individuelle.....	18
3.1.1. La (re)naissance de la ville pour l'automobile.....	18
3.1.2. De nouveaux besoins de déplacements en transports publics	20
3.2. Les habitudes de mobilité des Dunkerquoises et Dunkerquois avant 2018 : la voiture incontournable.....	21
3.3. Inciter à l'usage de modes alternatifs plutôt que contraindre la mobilité motorisée : un choix politique.....	22
3.3.1. Les récentes transformations urbaines du cœur d'agglomération	22
3.3.2. L'évolution des conditions de circulation en voiture en comparaison avec le bus	23
3.3.3. Le développement des P+R, un argument en faveur des transports publics... sous condition	24
À RETENIR 1.	26
4. LES DUNKERQUOIS DELAISSENT-ILS LA VOITURE ?	27
ÉVOLUTIONS DES HABITUDES DE MOBILITÉ DEPUIS 2018.....	27
4.1. Crise du Covid et retour du bus dans les habitudes des automobilistes.....	27
4.1.1. Disparition des craintes sanitaires : un rapide retour aux transports collectifs.....	28
4.1.2. Description liminaire des trajets réalisés en bus par les automobilistes	29

4.1.2.1.	<i>Boulot, ligne Chrono, dodo : l'option opportune du bus pour se rendre au travail</i>	30
4.1.2.2.	Toutes les lignes mènent au centre-ville : des déplacements accrus vers le centre pour des motifs d'achats	32
4.1.3.	Les actifs sont les automobilistes les plus sensibles à la gratuité des transports.....	36
4.2.	La gratuité des transports, un accélérateur de pratiques de mobilité multimodales	39
4.2.1.	Tallinn, Aubagne : aperçus des effets de la gratuité sur le report modal	40
4.2.2.	Hypothèse d'un recul du réflexe automobile chez les automobilistes Dunkerquois	41
4.2.3.	L'affirmation de nouvelles habitudes multimodales en lien avec la mesure de gratuité	42
4.2.3.1.	Des habitudes nouvelles en faveur de l'alternance « voiture-bus »	42
4.2.3.2.	La mesure de gratuité profite aussi aux cyclistes.....	43
4.3.	La gratuité des transports, un nouveau facteur de démotorisation ?.....	44
4.3.1.	Les retraités et les personnes en difficultés socio-économiques sont moins véhiculés	44
4.3.2.	L'année 2018, un pivot pour les Dunkerquois et Dunkerquoises avancés dans le processus de démotorisation	45
4.3.2.1.	Un <i>pic</i> de décisions favorables à la démotorisation en 2018 ? Questions méthodologiques.....	46
4.3.2.2.	La gratuité et des besoins de mobilité en perte de vitesse renforcent la démotorisation	47
4.3.3.	Arriver à s'en passer avant de vendre	47
4.3.3.1.	33 % des automobilistes envisagent de se passer de leur voiture à l'avenir, au profit du bus.....	47
4.3.3.2.	La vente définitive du véhicule, une étape plus facile à franchir pour les personnes âgées.....	49
	À RETENIR 2.....	51
	5. À QUOI TIENT LA DECISION D'EMPRUNTER LE BUS PLUTOT QUE SA VOITURE ?.....	52
	LA PLACE DES REPRÉSENTATIONS DANS LE CHOIX MODAL DES DUNKERQOIS.....	52
5.1.	Faire des économies, argument majeur en faveur du transport public gratuit	52
5.1.1.	Flambée des prix à la pompe, inflation généralisée : qu'en disent les Dunkerquois ?	53
5.1.2.	Gain de pouvoir d'achat : la difficile évaluation de l'effet de la gratuité.....	55
5.1.3.	Être mobile à prix nul : liens entre gratuité et recul du réflexe automobile	60
5.2.	Effets de l'évolution de l'image du bus sur l'utilisation de la voiture depuis 2018 ..	63
5.2.1.	Permanence de la place du véhicule motorisé dans l'organisation de la vie quotidienne.....	64
5.2.1.1.	La voiture comme outil professionnel.....	65
5.2.1.2.	La voiture-caddie	66
5.2.1.3.	La voiture-poussette	67
5.2.2.	Du confort d'usage au confort du choix modal	68
5.2.2.1.	L'amélioration de l'expérience-usager à bord du réseau DK'Bus.....	69
5.2.2.2.	Emprunter le bus gratuit plutôt que la voiture, le confort du libre-arbitre.....	70

5.2.3.	Des représentations en faveur de la voiture ?.....	72
5.2.4.	Convictions des Dunkerquois en faveur des modes alternatifs	75
5.2.4.1.	Amis, parents, enfants : quelle portée d'influence sociale ?.....	75
5.2.4.2.	Des représentations qui évoluent au cours des âges de la vie.....	76
À RETENIR 3.	.....	78
C. CONCLUSION.	.....	79
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	.....	81
INDEX DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET FIGURES.	.....	85
SIGLES ET ACRONYMES	.....	87
SYNTHÈSE DE LA LITTÉRATURE SUR LE PROCESSUS DE DÉMOTORISATION	.....	88
QUESTIONNAIRE ADMINISTRÉ AUPRÈS DES AUTOMOBILISTES USAGERS ET USAGÈRES DU BUS GRATUIT.	.....	89
PHOTO-INTERPRÉTATION DU STATIONNEMENT À L'ÉCHELLE DE LA CUD	.....	92
GRILLE TARIFAIRE DU RÉSEAU DK'BUS AVANT 2018	.....	93
LE RÉSEAU DK'BUS 2022 - 2023	.....	95

RÉSUMÉ

Depuis sa mise en œuvre en 2018, la gratuité des transports s'est-elle peu à peu imposée comme un angle déterminant de nouvelles habitudes de déplacements prises par les automobilistes de la Communauté urbaine de Dunkerque ?

L'étude analyse l'évolution du rapport des Dunkerquois et des Dunkerquoises à la mobilité individuelle motorisée à partir d'une double enquête quantitative et qualitative auprès des automobilistes-usagers et usagères du réseau de transports publics pour comprendre dans quelle mesure la gratuité a participé à leur faire reconsidérer de manière plus positive les transports en commun jusqu'à devenir, pour certains et certaines, une réponse adaptée à leurs besoins de déplacements.

L'enquête montre d'abord qu'une majorité des automobilistes sont désormais aussi des utilisateurs réguliers des transports en commun, et que la gratuité a été l'un des arguments majeurs de ce changement. Celui-ci se manifeste par le fait nouveau d'alterner plus souvent des trajets réalisés en voiture et en bus, mais aussi de remplacer par les transports en commun une partie des petits trajets précédemment réalisés en voiture. Une partie des personnes interrogées témoigne de la difficulté de surmonter certains coûts organisationnels impliqués par le changement de comportement, mais soulignent aussi le rôle positif joué par la gratuité des transports (gains financiers, simplicité d'usage) dans ce processus. Rendus sensibles à l'usage des transports publics pour la première fois à partir de la mise en œuvre du nouveau réseau gratuit, de nombreux ménages Dunkerquois se détournent d'une mobilité exclusivement automobile.

Plus largement, l'étude invite à enrichir la notion de report modal par l'apport des sciences politiques, en explorant la manière dont la gratuité peut être un atout sérieux dans la promotion de l'usage des transports en commun et la lutte contre la dépendance automobile, tout en affirmant que ces interactions dépendent aussi d'autres facteurs, comme les autres politiques de transports et d'urbanisme menées au-delà de la seule mesure de gratuité.

ABSTRACT

Since its implementation in 2018, has fare-free public transport policy in the Dunkirk urban territory encouraged car users to reform their mobility practices ?

The study analyzes how views on motorized transport did change, starting from both quantitative and qualitative investigations near car users who also tend towards public transport use. These investigations aim to understand how fare-free public transport policy takes part in the reconsideration of public transport for the better until it becomes a real answer for all sorts of trips.

First, this research shows that most of car users are now public transport users on the regular also, and that fare-free public transport has been a main asset in their behaviour change process. For example, modal turns between individual car and public transport came out way more frequently and many car users even came to substitute some of their previously motorized short trips by public transport. Several of the individuals surveyed still show clear difficulties with diverse organizational issues that behaviour change process necessarily implies. However, they also acknowledge the positive role played by a fare-free public transport policy in this very process, in terms of financial gain and simplicity of public transport use.

In the knowledge that the Dunkirk fare-free public transport policy has been implemented at the same time as the bus network benefited from a complete redesign, many Dunkirk households easily opened to public transport use and now turn progressively away from exclusive car-themed mobility practices.

More generally, the study employed political science in order to supplement the idea of modal shift and to explore the way fare-free public transport can be considered an asset to be taken seriously against car dependency, while also admitting that other factors, such as other mobility and urban public policies being implemented, share responsibility with fare-free public transport policy in the promotion of sustainable mobility practices.

1. INTRODUCTION

Première communauté d'agglomération en termes de population à mettre en œuvre la gratuité totale des transports collectifs en 2018, la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD, 200 000 habitants) a créé **un précédent inédit dans la manière d'envisager le fonctionnement d'un réseau de transport public, suscitant de multiples interrogations sur les modalités, la pérennité et les divers effets d'une telle mesure**. Plusieurs études ont déjà été menées depuis 2017 sur ce terrain d'observation privilégié pour comprendre précisément l'évolution des représentations et des habitudes de déplacement en transports publics dans le cadre d'une politique de gratuité.

Cette nouvelle étude constitue un jalon supplémentaire dans la compréhension des effets de la gratuité des transports, et la première enquête entièrement consacrée à l'évolution du rapport des Dunkerquois et des Dunkerquoises à la mobilité individuelle motorisée. La mise en œuvre de la gratuité des transports publics engendre-t-elle une diminution de l'usage de l'automobile ? La gratuité s'est-elle peu à peu imposée comme un angle déterminant des nouvelles habitudes de déplacements prises depuis 2018 ?

Divers moyens d'enquête ont été déployés pour répondre à ces questions : une enquête de terrain de cinq mois a été menée en conjuguant méthodes quantitatives et qualitatives. Les réponses de 589 automobilistes, par ailleurs usagers et usagères du nouveau réseau gratuit, ont été précisément recueillies par la passation d'un questionnaire et 36 entretiens ont été menés en parallèle pour caractériser la place de la gratuité des transports dans le changement de comportement de mobilité des personnes en situation de choisir leur véhicule personnel ou le bus pour se déplacer.

1.1. Le projet de gratuité totale à Dunkerque

La gratuité des transports est d'abord apparue dans les revendications de l'opposition communiste siégeant au conseil de la Communauté urbaine de Dunkerque au cours des années 2000. En 2014, la proposition de rendre gratuit l'usage des transports en commun dunkerquois pour ses utilisateurs devient **l'une des mesures les plus médiatisées du programme électoral victorieux** de Patrice Vergriete (DVG), réélu maire et président de la Communauté urbaine de Dunkerque en 2020.

Associée à la refonte générale du réseau de transports dans le cadre du projet « DK'Plus de Mobilité », la gratuité a d'abord été mise en œuvre les week-ends, dès 2015 et jusqu'en 2018, pour anticiper les nombreuses implications techniques et financières de la gratuité totale sur le fonctionnement des lignes.

Dans le souci d'allier gratuité et qualité de l'offre, le réseau de la Société des transports de Dunkerque est ainsi entièrement remodelé pour la première fois depuis quarante ans : changement de nom sous la marque commerciale DK'Bus (Transdev), création de cinq lignes Chrono BHNS, desserte élargie à l'Ouest de l'agglomération, renouvellement du parc roulant et recrutement d'une centaine de conducteurs et conductrices, etc. Le 1^{er} septembre 2018, le lancement de la gratuité totale s'accompagne ainsi d'un choc d'offre important.

Présentée comme la pierre angulaire de la politique publique de mobilité de la Communauté urbaine, la gratuité des transports cherche à atteindre **trois objectifs principaux**.

Le premier consiste à **renforcer l'attractivité des transports publics dans un contexte d'hégémonie automobile**, en partie hérité des habitudes prises durant des décennies dans une ville reconstruite autour des axes routiers au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Alors que la part modale des transports en commun dans l'ensemble des déplacements réalisés au sein de la CUD s'est progressivement effondrée depuis les années 1980 jusqu'à atteindre le palier critique de 5 % (Enquête ménages-déplacements, 2015, Agur), la gratuité est perçue par les acteurs de sa mise en œuvre comme une mesure susceptible de conquérir de nouveaux usagers et usagères, et de transformer les habitudes de déplacements sur le territoire.

Le deuxième objectif se rapporte aux effets sociaux de la gratuité, dans la perspective de simplifier l'accès aux équipements et aux emplois pour les usagers et usagères dites *captifs* de l'offre de transports publics, comme les scolaires, les personnes non-motorisées, en incapacité de conduite ou n'ayant pas le permis de conduire. La gratuité des transports est considérée comme un prolongement vertueux des dispositifs

historiques de tarification sociale (pour les plus de 60 ans) et solidaire (en fonction du quotient familial), mis en place respectivement en 1976 et 1996 à Dunkerque.

Le dernier objectif de l'instauration de la gratuité totale à Dunkerque concourt à **appuyer la stratégie de reconquête urbaine portée par les acteurs publics dans le cœur d'agglomération**. Par son caractère innovant, le nouveau réseau gratuit représente l'une des facettes les plus visibles d'un programme plus vaste de revitalisation urbaine, baptisé projet « Phoenix » au cours de la première mandature de Patrice Vergriete. Ce projet vise précisément à redonner de l'attractivité au centre-ville de Dunkerque qui subissait depuis plusieurs années une situation de déprise démographique et économique au profit de ses quartiers périphériques et de ses communes voisines accueillant activités industrielles (Petite-Synthe, Grande-Synthe, Gravelines, Saint-Pol-sur-Mer), services (Malo-les-Bains) et programmes de logements. La gratuité des transports a donc été présentée aux Dunkerquois et aux Dunkerquoises comme une occasion de redécouvrir leur cadre de vie.

1.2. Les premiers effets de la gratuité des transports sur les habitudes de déplacements

Depuis la mise en œuvre de la gratuité des transports partielle les week-ends à Dunkerque, le manque de connaissances scientifiques concernant les effets de cette politique très discutée se résorbe peu à peu. Les travaux de recherche de l'Observatoire des villes du transport gratuit¹, menés dans le cadre de conventions de financement par l'ADEME, participent pleinement à une compréhension fine des politiques publiques de gratuité depuis 2019. Trois études ont ainsi été produites à Dunkerque pour approfondir de façon systémique les changements que la gratuité provoque dans les habitudes de mobilité de la population : au cours de la phase initiale de gratuité les week-ends (2017) d'abord, puis un an après la mise en œuvre de la gratuité totale (2019), puis sur la mobilité des jeunes (2021).

Ces recherches mettent en lumière de premiers effets d'une telle mesure dans le contexte dunkerquois, où la gratuité s'est accompagnée d'un choc d'offre important :

- Un *déclivage psychologique* en faveur des transports publics, participant à une hausse importante de la fréquentation du réseau. Cette hausse est d'autant plus marquée si l'offre est réorganisée et augmentée ;
- Des populations qui intègrent plus volontiers l'option du bus dans leurs routines de déplacements. La gratuité participe à rendre plus attractifs les transports en commun en les faisant apparaître sous un jour meilleur ;
- Des effets sociaux importants : pour les populations précaires, la gratuité représente un gain de pouvoir d'achat et la levée des contraintes administratives et symboliques inhérentes à la tarification solidaire. Les plus jeunes bénéficient d'une autonomisation renforcée et s'acculturent positivement à une utilisation plus régulière du bus, quand les retraités soulignent les bienfaits des transports en commun comme l'un des principaux vecteurs du maintien de leur vie sociale.

1.3. La gratuité, une mesure favorisant le report modal depuis la voiture ?

Si la gratuité des transports connaît une popularité importante au regard de son inscription au premier plan de nombreux programmes locaux d'action publique, elle n'est pas neuve pour autant : en France, les premières mesures de gratuité totale d'un réseau de transport collectif urbain datent des années 1970 dans la région toulousaine, Colomiers étant la première collectivité à faire ce choix. La gratuité s'est toutefois structurée comme un objet d'une politique publique à part entière à partir des élections municipales de 2014 à Dunkerque. Peu à peu, elle devient une mesure susceptible de remplir des objectifs, et d'être évaluée à l'aune de ses réussites. Les municipales organisées en 2020 marquent un nouveau tournant, avec l'élection de 18 maires portant dans leur programme un projet de gratuité totale ou sur critères (week-ends, pour les jeunes, les seniors, etc.).

¹ Site de l'Observatoire des villes du transport gratuit : <http://www.obs-transport-gratuit.fr/>

L'une des vertus fortement associées à la gratuité par les femmes et les hommes politiques ayant souhaité se saisir de cette mesure serait sa capacité à encourager un report modal durable, c'est-à-dire le remplacement des déplacements auparavant réalisés en voiture par des déplacements effectués en transports publics. Cet argument majeur, teinté d'ambitions écologiques, fait miroiter des agglomérations plus agréables à vivre et moins congestionnées.

Pour autant, il n'existe pas d'adéquation entre ces larges ambitions attribuées à la gratuité et les résultats des travaux académiques sur sa capacité à les atteindre. Les effets d'une politique de gratuité des transports publics sur le report modal depuis les modes motorisés n'ont jamais été mesurés, même s'ils ont été approchés de façon qualitative. Pour les observateurs de la gratuité, majoritairement issus du milieu universitaire, la manière de les évaluer constitue en soi un champ d'exploration qui doit prendre en compte plusieurs facteurs.

En premier lieu, les politiques de gratuité décidées ces dernières années ont été mises en œuvre rapidement, de sorte à rendre visible et concrète l'action publique menée par la municipalité élue. Ce temps politique vient percuter le temps de l'observation, mené nécessairement sur une période plus longue et qui implique de savoir quelles données vont être comparées entre différentes périodes pour comprendre l'évolution d'usage des transports devenus gratuits. Par exemple, les résultats des enquêtes EMC² (anciennement Enquête ménages-déplacements) peuvent donner à voir la répartition modale initiale, avant la mise en œuvre de la gratuité, tandis que les suivantes viendraient entériner ses effets en fonction de la nouvelle part des transports collectifs en comparaison avec les autres parts modales (modes motorisés et modes actifs). Cependant, la temporalité de ces études conduites en profondeur tous les 10 ans n'en font pas l'outil le plus agile pour déceler les premières conséquences de l'action publique. À Dunkerque notamment, la gratuité les week-ends a été mise en œuvre quelques semaines après la publication des résultats de l'enquête EMC² en 2015 sans qu'il soit envisageable, d'un point de vue politique comme scientifique, de patienter une décennie avant d'en analyser les premiers effets.

Plus largement, des réflexions sont en cours sur la pertinence du chiffrage des parts modales pour évaluer les liens entre gratuité et diminution de la place de l'automobile dans les mobilités : dans leur premier ouvrage collectif, les membres de l'Observatoire des villes du transport gratuit² évoquent notamment le fait que cette méthode ne pourrait pas tout dire de l'évolution des comportements de mobilité et de la place de la gratuité dans cette évolution. Loin d'être isolée, elle dépend en effet de manière plus large de l'ensemble des politiques de mobilité menées. Aucun consensus méthodologique ne paraît émerger dans le monde académique autour de l'évaluation de la gratuité des transports comme déclencheur éventuel d'un report modal depuis les modes motorisés, voire d'un processus de démotorisation, compris comme le processus d'abandon du véhicule motorisé d'un ménage donné, d'abord par une réduction de l'usage puis enfin par sa revente.

Ainsi, plutôt que de tenter une évaluation du report modal au sens strict, l'étude présentée a pour objectif de comprendre autrement, par l'apport des sciences politiques et de l'approche par la mobilité, l'évolution de la place des modes motorisés (voiture, deux-roues) dans les modes de vie des Dunkerquois et Dunkerquoises.

Dans quelle mesure et à quelles conditions la gratuité du réseau de transport collectif est-elle susceptible de détourner de la voiture des habitantes et habitants dont le quotidien est ancré depuis toujours dans le système automobile ?

Les résultats des précédentes études aiguillaient déjà, dans une certaine mesure, la formulation d'une hypothèse d'une évolution positive du rapport des Dunkerquois et des Dunkerquoises à l'automobile. Les tendances rapportées un an après la mise en œuvre de la gratuité soulignaient par exemple une claire volonté des habitantes et habitants du territoire à essayer les transports publics du fait de l'effet de choc psychologique provoqué par la gratuité. Chez les jeunes Dunkerquois et Dunkerquoises, le permis de

² Observatoire des villes du transport gratuit (2022), La gratuité des transports, une idée payante ?, Editions Le Bord de l'eau, avec les contributions de Vanessa Delevoeye, Christophe Gay, Sophie Hasiak, Maxime Huré, Claire-Marine Javary, Sylvie Landrière, Arnaud Passalacqua, Philippe Poinsot et Julie Vaslin.

conduire et la motorisation restent des rites de passage sociologiques importants, mais ils sont plus volontiers repoussés du fait de la gratuité mise en place sur le nouveau réseau³.

Pour la première fois, l'étude présentée approfondit ces résultats auprès des automobilistes, dans le but de savoir si ces tendances, repérées aux moyens d'outils qualitatifs, se sont confirmées dans les faits. Les belles déclarations ont-elles été suivies de changements effectifs et pérennes ? À quelles conditions la gratuité totale participerait à un enrayement du réflexe automobile, en termes de volume de déplacements comme en termes de choix modal ? Quatre questions principales ont préalablement guidé l'enquête :

- Les habitants de l'agglomération dunkerquoise ont-ils réduit leur utilisation de la voiture ? De leur deux-roues motorisé ?
- Songent-ils à vendre leur automobile ? Certains l'ont-ils déjà vendue ?
- Quelles sont leurs caractéristiques socio-démographiques ? Qui sont-ils ?
- Quels bénéfices en tirent-ils au quotidien ?

Enfin, le travail d'enquête mené à partir du deuxième trimestre de l'année 2022 a pris en compte divers facteurs conjoncturels de complexification des choix de mobilité individuels, tels que la répercussion des hausses de carburant successives et le contexte d'inflation généralisée sur le budget-déplacements des ménages, ou bien les mesures sanitaires prises pour endiguer la propagation du Covid-19 dans les transports en commun qui ont pu entraver les nouvelles habitudes prises entre 2018 et 2020. Les éventuels effets d'une restructuration générale des modes de vie, avec un développement du télétravail depuis la pandémie par exemple, ont aussi été explorés pour les resituer au plus juste dans l'analyse de l'évolution des habitudes de déplacements automobiles depuis la mise en œuvre de la gratuité totale à Dunkerque.

2. MÉTHODOLOGIE

L'étude s'est spécifiquement intéressée aux **automobilistes-usagers et usagères du bus gratuit, c'est-à-dire aux personnes étant effectivement en situation de pouvoir faire un arbitrage** entre l'usage de leur véhicule personnel et l'utilisation des transports publics. Ce choix initial permet d'étudier dans quelle mesure la gratuité a participé à leur faire reconsidérer de manière plus positive les transports en commun jusqu'à devenir, pour certains, une réponse adaptée à leurs besoins de déplacements.

L'enquête de terrain a comporté **deux volets méthodologiques** : d'abord la passation d'un questionnaire auprès de ces usagers spécifiques, et la réalisation d'entretiens individuels pour compléter les analyses quantitatives par des ressources qualitatives (entretiens semi-directifs, *focus groups*). La mission d'aller à la rencontre des automobilistes-usagers et usagères du bus dans l'espace public et d'enregistrer les réponses dans une base de données a été confiée à un groupe de huit étudiants en première année à l'Institut Régional du Travail Social (IRTS, Grande-Synthe) **entre le 15 mars et le 6 mai 2022**.

L'échantillon d'automobilistes-usagers et usagères du bus est composé de 589 personnes, et 36 entretiens approfondis (de 30 minutes à 1 heure) ont été menés avec des volontaires repérés à cette étape de l'enquête.

2.1. L'enquête par questionnaires

Le passage à la gratuité totale du nouveau réseau DK'Bus, y compris pour les visiteurs ponctuels (touristes, etc.), a entraîné des conséquences techniques sur la connaissance du public à bord. Sans plus aucun système de billetterie, comment évaluer l'évolution de la fréquentation ?

D'un point de vue quantitatif, on dispose de données sur le nombre de montées et de descente à chacun des arrêts de l'ensemble du réseau enregistrées 24h/24 et tout au long de l'année par des cellules de comptage installées à bord, au-dessus de chaque porte des véhicules. En revanche, la disparition des

³ Voir CALNIBALOSKY J., HURÉ M. (2021), *Les effets de la gratuité totale sur les représentations et les comportements de mobilité des jeunes Dunkerquois (15-25 ans)*, rapport de l'association de recherche VIGS dans le cadre d'une convention ADEME, 52 p.

abonnements de transports et l'arrêt de la validation avec la gratuité signent aussi la fin de la possibilité de comprendre à gros traits le profil des abonnés et l'évolution de leur fréquence d'usage. Les données des enquêtes qualité menées chaque année sur le réseau DK'Bus n'ont pas non plus pu être utilisées, car la catégorie des automobilistes-usagers et usagères du bus gratuit n'est pas un segment statistique évalué dans ces enquêtes.

2.1.1. Questions de représentativité

La construction d'une enquête par questionnaires a donc été nécessaire pour interroger le public spécifique des automobilistes qui prennent le bus gratuit.

La question de la représentativité des profils des personnes rencontrées s'est posée rapidement. L'échantillon devait idéalement disposer des mêmes caractéristiques socio-économiques que l'ensemble de la population dunkerquoise pour généraliser les résultats concernant les pratiques de tous les usagers du bus gratuit ayant le choix modal. Cependant, en l'absence de données démographiques préalables sur les usagers spécialement interrogés dans le cadre de ce travail, il était exclu d'espérer calculer un échantillon à partir de critères socio-démographiques (âge, genre, CSP, etc.). Ceux-ci peuvent nous aider à contrôler la cohérence de l'échantillon obtenu.

Par ailleurs, un enquêteur, en sélectionnant une heure et un lieu plutôt qu'un autre pour interroger les enquêtés, crée toujours un biais dans la sélection des enquêtés. Ce biais peut entraîner des répercussions importantes : par exemple, si l'enquêteur interroge seulement des usagers entre 10h et 12h le samedi sur la place Jean Bart, il va certainement introduire une surreprésentation des personnes âgées qui vont faire leur marché en bus, et une sous-représentation des travailleurs qui prennent le bus pour faire le trajet domicile-travail. Il s'est donc agi de corriger, préventivement, les horaires et les stations choisies par l'enquêteur afin que ce biais ait le moins d'effets possibles sur les autres variables étudiées. Pour cela, nous avons posé comme hypothèse nécessaire le fait que l'ensemble des usagers du bus fréquente les transports en commun à des horaires et lieux similaires, y compris les automobilistes-usagers et usagères du bus gratuit en situation de choisir entre la voiture et le bus au quotidien.

Ce postulat a permis d'envisager des méthodes pratiques minimisant des biais potentiellement importants.

2.1.2. Échantillonnage par dispersion temporelle et spatiale

Au regard des difficultés méthodologiques et techniques posées par la disparition des données de billettique, la manière de garantir la représentativité des données a nécessité un peu d'innovation. Deux types d'échantillonnages sur le volume de fréquentation du réseau ont été réalisés et croisés en prenant en compte les contraintes des étudiants-enquêteurs (disponibilité pédagogique sur des créneaux de deux heures, trois à quatre fois par semaine entre 8h et 18h) et spatiales (départ de chaque session d'enquête depuis un pôle d'échange).

2.1.2.1. Échantillonnage temporel : à quelle heure les Dunkerquois prennent-ils le bus ?

Des objectifs souples, issus de données usuelles de fréquentation de transport en commun repérés par la lecture d'un corpus spécifique sur la fréquentation des réseaux de transports en France, ont été fixés. L'évolution de la fréquentation au cours de la journée pour un jour de semaine donné (JOB) a été regardée et les horaires de pointe ont été simplifiés pour garantir des créneaux horaires stables pour le travail d'enquête. Les fréquences horaires obtenues sont présentées ci-dessous.

Créneau horaire	7h30 - 10h	10h - 12h30	12h30 - 15h	15h - 17h30	17h - 19h
Pourcentage des enquêtés.e.s	0.3	0.1	0.1	0.25	0.25

Tableau 1 : Fréquences horaires de l'enquête par questionnaires

2.1.2.2. Dispersion spatiale : quelles lignes prennent les Dunkerquois ?

La dispersion spatiale est autrement plus compliquée à mesurer que la dispersion temporelle. L'entreprise DK'BUS dispose d'une carte réseau en temps réel des taux de remplissage des véhicules via son application mobile, mais, pour arriver à un modèle simplifié de la fréquentation par heure et par station, il nous aurait fallu déployer des moyens plus lourds que ceux dont nous disposons pour mener cette enquête.

Par ailleurs, le travail des étudiants-enquêteurs était balisé par des conditions temporelles (entre 8h et 18h, trois jours par semaine du lundi au vendredi) et spatiales (départ de chaque session d'enquête à un pôle d'échange).

Le fonctionnement des lignes a été observé pour enquêter chaque ligne proportionnellement à son temps de trajet quotidien total (nombre de trajets * longueur de la ligne en minutes). Finalement, toutes les lignes Chrono sont représentées dans les réponses des répondants, avec une cinquantaine de trajets réalisés sur chacune de ces lignes au minimum.

Type de ligne	Numéro de ligne	Nombre de trajets pour un J OB donné (allers + retours)	Longueur de la ligne (en min)	Temps de trajets quotidiens	Pourcentage des trajets	Nombre de questionnaires (objectif initial de 2000)
Chrono	C1	166	45	7470	14,1	283
	C2	172	50	8600	16,3	326
	C3	166	36	5976	11,3	226
	C4	166	28	4648	8,8	176
	C5	166	47	7802	14,8	295
Directes	14	88	46	4048	7,7	153
	15	34	51	1734	3,3	66
	16	62	15	930	1,8	35
	17	38	50	1900	3,6	72
	18	42	43	1806	3,4	68
	19	32	40	1280	2,4	48
Connexions	20	56	32	1792	3,4	68
	21	16	26	416	0,8	16
	22	70	38	2660	5,0	101
	23	16	34	544	1,0	21
	24	8	26	208	0,4	8
	25	32	10	320	0,6	12
	26	64	11	704	1,3	27
		1394	628	52838	100	2000

Tableau 2 : Fonctionnement des lignes du réseau DK'Bus en mars 2022

2.1.3. Nombre de questionnaires

2146 personnes ont été approchées. Sur ce panel d'ensemble, on constate que le nombre d'utilisateurs dits *captifs* des transports est beaucoup plus conséquent que le nombre de trajets faits par les usagers questionnés dans le cadre de cette étude. Les personnes dites *captives* correspondent principalement aux personnes majeures ne sachant pas conduire ou n'ayant jamais conduit (44 %) et, dans une proportion moins importante, aux mineurs du public scolaire (28 %). La part des personnes ayant véritablement le choix entre la voiture et le bus s'élève à 27,4 %, ce qui représente 589 personnes. Il est important de rappeler que ce chiffre est une sous-estimation, car ces personnes n'empruntent pas le bus tous les jours. Certaines ont pu ne jamais croiser la route des étudiants-enquêteurs de l'IRTS et répondre à l'enquête.

Les données récoltées auprès de ces 589 personnes sur leur trajet et leurs habitudes de mobilité, alternant entre voiture et bus, correspondent à l'échantillon que nous exploitons dans le cadre de ce travail. Parmi ces automobilistes usagers-usagères du bus :

- 24,1% ne conduisent plus. L'enquête s'intéresse à leurs raisons de ne plus conduire : changement dans la vie personnelle, nouvelles habitudes prises en bus, mais aussi vente du véhicule, etc. ;
- 73,2 % conduisent une voiture ;
- 2,7 % seulement conduisent un deux-roues motorisé (soit 16 personnes).

Au regard du très faible nombre de personnes rencontrées alternant entre l'usage des transports publics et l'usage de leur deux-roues motorisé dans l'enquête quantitative (aucun utilisateur de motorcycle ou

mobylette n'a été rencontré lors des entretiens qualitatifs), il a été décidé de parler plus largement des automobilistes dans la suite de ce travail.

2.2. L'enquête par entretiens individuels et focus groups

Pour comprendre plus nettement les effets de la gratuité sur les changements de comportements de mobilité de ces automobilistes-usagers, l'enquête quantitative s'est combinée à une enquête qualitative. Trois focus-groups ont été organisés sur des thèmes spécifiques :

- Les économies financières sur le budget du ménage, réalisées avec la gratuité (en comparaison avec les dépenses liées à l'usage du réseau payant : abonnements, tickets etc. ; en comparaison avec les dépenses nécessaires à la mobilité motorisée) ;
- L'évolution des habitudes de déplacements depuis 2018 (tous modes de déplacements compris, avec un accent sur l'autobus et la voiture) ;
- Les étapes et les conditions du processus de démotorisation.

13 personnes ont été rencontrées en face-à-face dans les locaux de l'Agur (Halle aux sucres, Môle 1, Dunkerque) pour la conduite des *focus groups*.

23 entretiens individuels ont également été menés pour approfondir la matière d'enquête. L'immense majorité des entretiens a pu être réalisée en face-à-face, quelques entretiens ont cependant eu lieu en visio-conférence ou au téléphone.

2.2.1. Plusieurs vagues d'appel à témoignages

Les personnes rencontrées pour témoigner de l'évolution de leur rapport à la mobilité motorisée ont presque toutes été recrutées par des moyens complémentaires à ceux du questionnaire. Dans l'ensemble, les 80 volontaires ayant initialement laissé leurs coordonnées au cours de l'enquête par questionnaires n'ont pas donné suite aux sollicitations. Deux places de cinéma valables jusqu'à la fin de l'année 2022 étaient proposées pour valoriser le temps que les volontaires voulaient bien accorder pour raconter leurs habitudes de déplacements.

Plusieurs appels à témoignages ont été lancés entre avril et juillet 2022 :

- Sur les réseaux sociaux (Instagram, LinkedIn mais aussi Facebook sur la page locale très populaire « DK'C'est Vous ! », 34 000 abonnés) ;
- Au cours des journées de terrain par l'équipe VIGS ;
- Auprès des premières personnes rencontrées, dans le but de lancer une dynamique de bouche-à-oreille ;
- À bord des véhicules eux-mêmes, sur le modèle des actualités de la vie locale que la Direction du marketing de l'opérateur DK'Bus diffuse régulièrement sur ses panneaux numériques installés dans les véhicules, en partenariat avec les acteurs publics du territoire.



Figure 1: Appel à témoignages diffusé à bord des véhicules DK'Bus entre juin et juillet 2022 (réalisation Agur et VIGS)

2.2.2. Caractéristiques des Dunkerquoises et des Dunkerquois rencontrés

L'enquête qualitative a permis de recueillir les nouvelles habitudes de mobilité en bus de 36 automobilistes au total, dont certains abandonnent progressivement l'usage de la voiture depuis 2018, allant jusqu'à vendre le deuxième voire l'unique véhicule de leur ménage.

Les prénoms des personnes interrogées ont été anonymisés, et leurs caractéristiques socio-démographiques sont résumées dans les tableaux suivants.

Prénom	Source de recrutement	Genre	Age	Résidence	Type de ménage	Activité et profession	Motorisation
Sylvie	Enquête quantitative	F	60	Gravelines	En couple, avec enfant(s)	Active en emploi, employée en centre socio-culturel	Voiture (2)
Nathalie	Bouche-à-oreille	F	55	Coudekerque-Branche	En couple, avec enfant(s)	Active en emploi, éducatrice spécialisée	Voiture (3)
Théo	Appel sur les réseaux sociaux	H	24	Coudekerque-Branche	Seul	Actif en emploi, développeur web	Voiture (1)
Jean	Terrain	H	73	Malo-les-Bains	En couple, sans enfant(s)	Retraité, anciennement psychosociologue	Voiture (2)
Céline	Bouche-à-oreille	F	42	Warhem (CCHF)	En couple, avec enfant(s)	Active en emploi, salariée du secteur culturel	Voiture (2)
Laurence	Terrain	F	56	Coudekerque-Branche	En couple, sans enfant(s)	Active en emploi, professeure des écoles	Voiture (2)
Pascal	Terrain	H	62	Coudekerque-Branche	En couple, sans enfant(s)	Retraité, anciennement électricien	Voiture (2)
Michel	Appel sur les réseaux sociaux	H	71	Malo-les-Bains	En couple, sans enfant(s)	Retraité, anciennement professeur au lycée	Voiture (1)
Nicolas	Bouche-à-oreille	H	28	Steene (CCHF)	Seul	Actif en emploi, fonctionnaire	Voiture (1)
Mounir	Enquête quantitative	H	53	Dunkerque	Seul	Actif en emploi, agent chez EDF	Démotorisation (perte du permis)
Cécile	Bouche-à-oreille	F	58	Gravelines	Seule	Active en emploi, comptable	Démotorisation (vente)
Roselyne	Bouche-à-oreille	F	75	Bray-Dunes	Seule	Retraîtée, anciennement professeure des écoles	Démotorisation (handicap)
Anne	Bouche-à-oreille	F	55	Bray-Dunes	En couple, avec enfant(s)	Retraîtée, anciennement comptable	Voiture (1)
Angélique	Terrain	F	28	Coudekerque-Branche	En couple, sans enfant(s)	Active en emploi, assistante commerciale	Démotorisation (vente)
Juliette	Bouche-à-oreille	F	26	Dunkerque	Seule, en colocation	Active en emploi, consillère en économie solidaire	Non-motorisée (permis obtenu)
Sonia	Appel sur les réseaux sociaux	F	43	Grande-Synthe	En couple, avec enfant(s)	Active en emploi, infirmière puéricultrice	Voiture (1), vente du 2ème véhicule
Katia	Terrain	F	48	Malo-les-Bains	Seule	Active en emploi, employée en office notarial	Voiture (1)
Frédéric	Terrain	H	48	Dunkerque	En couple, avec enfant(s)	Actif en emploi, auto-entrepreneur dans le bâtiment	Véhicule utilitaire (1) ; voiture (1)
Vincent	Bouche-à-oreille	H	40	Dunkerque	Seul	Actif en recherche d'emploi (vendeur)	Démotorisation (vente)
Bénédicte	Bouche-à-oreille	F	53	Petite-Synthe	En couple, sans enfant(s)	Active en recherche d'emploi, bénévole en athlétisme	Voiture (2)
Francis	Bouche-à-oreille	H	57	Petite-Synthe	En couple, sans enfant(s)	Actif en emploi, régleur en plâtrerie	Voiture (2)
Simone	Bouche-à-oreille	F	33	Leffrinckoucke	Seule, en colocation	Active en emploi, professeure des écoles	Voiture (1)
Jérôme	Appel sur les réseaux sociaux	H	40	Grande-Synthe	En couple, avec enfant(s)	Actif en emploi, employé en service visio-conférence	Voiture (1), vente du 2ème véhicule
Suzanne	Enquête quantitative	F	73	Coudekerque-Branche	En couple, sans enfant(s)	Retraîtée, anciennement fonctionnaire	Voiture (1)
Serge	Enquête quantitative	H	66	Malo-les-Bains	En couple sans enfant(s)	Retraité, anciennement directeur commercial	Démotorisation (vente)
Isabelle	Bouche-à-oreille	F	48	Malo-les-Bains	En couple sans enfant(s)	Active en recherche d'emploi	Démotorisation (vente)
Chantale	Enquête quantitative	F	57	Dunkerque	En couple, avec enfant(s)	Active en emploi, agente d'entretien	Démotorisation (vente)
Jacqueline	Enquête quantitative	F	73	Téteghem	En couple sans enfant(s)	Retraîtée, anciennement comptable	Voiture (1)
Corinne	Terrain	F	54	Grande-Synthe	En couple, avec enfant(s)	Active en emploi, professeure au lycée	Voiture (2), vente prévue du 2ème véhicule
Leaticia	Enquête quantitative	F	44	Dunkerque	Seule	Active en formation, assistante d'éducation	Voiture (1)
Danielle	Enquête quantitative	F	61	Petite-Synthe	En couple sans enfant(s)	Active en emploi, technicienne d'intervention sociale	Voiture (2), vente prévue du 2ème véhicule
Brigitte	Enquête quantitative	F	62	Dunkerque	En couple sans enfant(s)	Retraîtée, anciennement professeure des écoles	Voiture (1)
Jean-Louis	Bouche-à-oreille	H	68	Dunkerque	En couple sans enfant(s)	Retraité, anciennement sidérurgiste	Voiture (1)
Patricia	Enquête quantitative	F	63	Dunkerque	En couple sans enfant(s)	Retraîtée, anciennement agente de banque	Voiture (1)
Marie-Christine	Enquête quantitative	F	72	Coudekerque-Branche	En couple sans enfant(s)	Retraîtée, anciennement employée de bureau	Voiture (2)
Jean-Marc	Bouche-à-oreille	H	73	Coudekerque-Branche	En couple sans enfant(s)	Retraité, anciennement chaudronnier	Voiture (2)

Tableau 3 : Caractéristiques des personnes rencontrées dans le cadre de l'enquête qualitative

TOTAL = 36 entretiens	
Femme	23
Homme	13
18-30 ans	4
31-40 ans	3
41-50 ans	6
51-60 ans	10
61-70 ans	6
Plus de 70 ans	7
Actif-ve en emploi	19
Actif-ve en recherche d'emploi	3
Retraité-e	13
Actif-ve en formation	1
Commune de résidence non desservie par DK'Bus	2
Non-motorisé-e	1
1 voiture disponible	14
2 voitures disponibles	12
Plus de 2 voitures disponibles	2
En cours de démotorisation	4
Complètement démotorisé-e	8

Tableau 4 : Résumé des caractéristiques des personnes rencontrées dans le cadre de l'enquête qualitative

3. Quelle place de la voiture dans le Dunkerquois ?

FORME URBAINE ET STRUCTURES DES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS AVANT 2018

La notion de *dépendance automobile*, parfois appelée *automobilité*, est apparue au début des années 1990 pour qualifier le recours systématique à la voiture, y compris pour des trajets très courts. Gabriel Dupuy la définit plus largement pour désigner un système complexe dans lequel l'usage de l'automobile est central (Dupuy, 1999). D'une part, le fonctionnement de ce système repose sur l'efficacité du réseau viaire et sur les équipements et aménagements destinés à faciliter la vie des automobilistes. D'autre part, Dupuy cité par Appert (2009) montre que le système tend à s'auto-renforcer du fait d'un effet de club : « c'est par le comportement des autres que nous sommes incités à utiliser l'automobile et que nous en sommes, par là même, dépendants. »

Par son passé et son urbanisme, le territoire dunkerquois est historiquement dépendant à l'utilisation de la voiture. Depuis l'après-guerre, les transports publics n'y sont pas le premier choix pour se déplacer, et l'importance de l'automobile dans les modes de vie des Dunkerquois est durable. Elle s'illustre dans les dernières données disponibles de l'Enquête déplacements grand territoire (EDGT) réalisée en 2015.

Le projet de gratuité d'un réseau de transports publics complètement remanié visait, entre autres objectifs, à atténuer les externalités négatives de l'usage collectif et prédominant de la voiture individuelle au quotidien sur la ville, de même que des projets récents de réouverture des espaces publics aux modes actifs. Peu de contraintes directes sont toutefois appliquées à la mobilité individuelle.

À la manière d'un préambule, cette partie introductive a pour objectif de présenter l'état du rapport d'attachement que les Dunkerquois entretenaient à la voiture avant 2018 du fait de la morphologie urbaine et des politiques publiques menées en matière de mobilité depuis des décennies. Elle doit permettre de lire les résultats présentés dans les parties suivantes à la lumière de ce contexte où l'investissement dans les transports publics a été massif pour détourner une partie des automobilistes de l'*addiction* à la voiture.

3.1. Un territoire historiquement favorable à l'usage de la voiture individuelle

Invité à rédiger l'avant-propos d'un projet de réaménagement du centre-ville⁴ antérieur aux nouvelles décisions prises par la municipalité élue en 2014, Michel Delebarre, ancien maire et président de la Communauté urbaine⁵, soulignait les liens qui unissent le territoire dunkerquois et l'automobile en accentuant les enjeux de transformation du centre-ville, qui demeurait depuis plus d'un demi-siècle « une sorte d'inspiration permanente à la voiture ».

Reconstruites au lendemain de la guerre pour répondre aux exigences de l'époque, Dunkerque et ses communes voisines ont hérité d'un urbanisme et d'un réseau viaire qui ont rendu l'usage de la voiture au quotidien facile, rapide et évident de longues décennies durant.

3.1.1. La (re)naissance de la ville pour l'automobile

La Reconstruction de Dunkerque désigne les deux décennies dédiées à la renaissance urbaine du territoire, lourdement frappé par les combats de la Seconde Guerre mondiale. Le plan d'urbanisme de Leveau (1945-1949) prévoit notamment l'extension urbaine de Dunkerque par la création de nouveaux quartiers. Leur accessibilité est garantie par de nouveaux axes de circulation, dont la largeur permet d'irriguer l'ensemble de la ville.

Par exemple, le dessin de l'avenue de la Libération est pensé pour relier le centre de Dunkerque et la commune de Malo-les-Bains par le nouveau quartier des Glacis et ainsi créer une continuité dans le tissu

⁴ BUSQUETS J., DESVIGNE M., Projet de réaménagement du centre-ville de Dunkerque, 2012.

⁵ Maire de Dunkerque de 1989 à 2014 et Président de la Communauté urbaine Dunkerque Grand Littoral de 1995 à 2014.

urbain. D'autres voies de communication importantes sont réalisées, comme le prolongement de l'autoroute A16 jusqu'au niveau du square Guynemer, qui facilite l'accès à la ville. En parallèle, la croissance économique, le développement démographique et urbain et la société de loisirs des Trente Glorieuses participent à l'accroissement des mobilités quotidiennes et au déploiement de la voiture dans l'espace public.

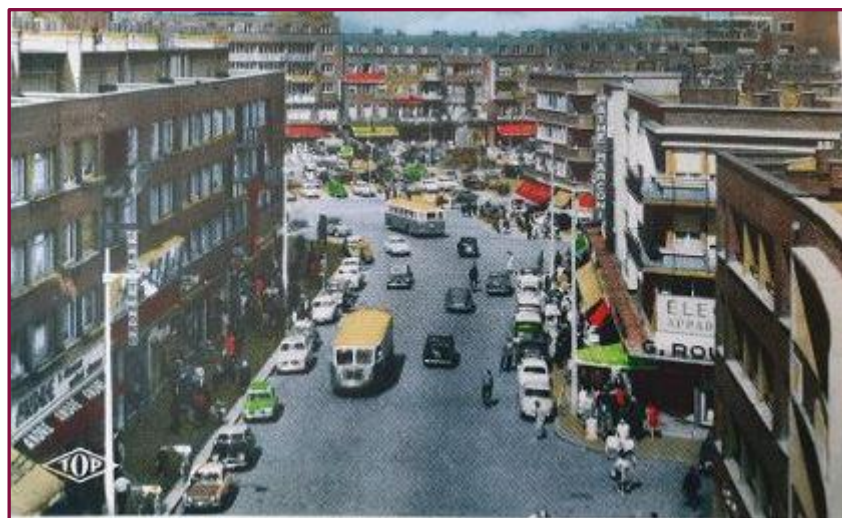


Figure 2 : L'accès à la place Jean Bart par le boulevard Alexandre III (années 1960, colorisé, Archives de Dunkerque)



Figure 3 : Séparation des circulations boulevard Paul-Verley : une place importante pour la circulation automobile (années 1960, colorisé, Archives de Dunkerque)

Jusqu'à la fin des années 1980, les perspectives d'aménagement urbain font la part belle au système automobile. Les programmes de logements collectifs comme les projets de constructions de logements pavillonnaires prévoient des places de stationnements nombreuses à proximité immédiate des habitations et des grands axes de circulation routière. Dans le centre, les cœurs d'îlots sont investis par le stationnement privé, derrière le tribunal dans le quartier Sud-Gare ou au Nord du Parc de la Marine par exemple.

La morphologie du territoire est ainsi marquée par cette hégémonie de la voiture : grands axes routiers, circulation facilitée, importants volumes de stationnement en centre-ville, développement de zones commerciales en périphérie, etc.

3.1.2. De nouveaux besoins de déplacements en transports publics

Avant le réseau d'autobus, les transports publics dunkerquois s'appuyaient sur des lignes de tramway électrique⁶. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, la desserte du cœur d'agglomération est assurée par plusieurs lignes dont les itinéraires relient le nord et le sud de l'agglomération, comme la ligne traversant le centre de Dunkerque et le quartier de la Basse-Ville jusqu'à Coudekerque-Branche. Une autre ligne est mise en exploitation entre la place Jean-Bart et le Môle 1, où travaillent les ouvriers et dockers du port, pour répondre à leurs besoins spécifiques.

L'exploitation du réseau de tramway est plus difficile à partir des années 1920, du fait de la récession et de la hausse des prix. Ouvrir des lignes de bus apparaît comme moins coûteux, et l'exploitation plus souple : en 1931, une ligne est créée sur le port pour desservir les darses en remplacement des voies de tramway qui ne sont plus exploitées. Du point de vue des usagers, le bus est jugé plus rapide et confortable. Le tramway cesse définitivement son service en 1952 et ses voies sont démantelées. En 1969, le réseau de la Société des transports de Dunkerque et Extension (STDE) est composé de trois lignes de bus, qui relient Dunkerque à ses communes voisines à l'Est (Malo, Leffrinckoucke etc.).

À l'Ouest, l'essor industriel de Grande-Synthe révèle de nouveaux besoins de transports : comme Cappelle-la-Grande, la ville n'est pas desservie tous les jours. Dans ce déséquilibre spatial se trouve les prémices d'une inégalité historique d'accès aux transports publics, qu'un premier projet de renouvellement du réseau vise à résorber.

1976 est ainsi marqué par les débuts d'une restructuration globale du réseau, avec la création de dix nouvelles lignes réparties sur un axe Est-Ouest. **Mais les transports publics dunkerquois ne prennent véritablement de l'envergure qu'avec le projet « DK'Plus de mobilité », qui prévoit la refonte de toute la desserte et la mise en gratuité totale du réseau renouvelé en septembre 2018.** Son exploitation est confiée au groupe Transdev, sous la marque commerciale DK'Bus⁷.

Les grands marqueurs de la transformation du réseau sont notamment abordés dans le rapport de l'association VIGS sur les premiers effets de la mesure de gratuité totale entre 2018 et 2019 :

« Le projet de transport dunkerquois, souhaitant allier efficacité du réseau et gratuité du service, est multidimensionnel et s'inscrit dans un contexte particulier. L'offre de transport locale, considérée comme peu performante et réservée aux « captifs » des transports en commun, a fait l'objet d'une restructuration complète permettant de mettre en place un véritable « choc d'offre » : nouveau plan permettant d'améliorer la desserte, lignes Chrono à 10 minutes de fréquence, renouvellement des véhicules et des arrêts... Des aménagements d'une ampleur très importante ont été réalisés pour améliorer le cadre urbain du cœur d'agglomération[...] Si la gratuité est présentée comme une mesure phare, par sa forte portée médiatique et communicationnelle, elle s'inscrit donc dans un vaste projet d'aménagement urbain et de transport baptisé « DK Plus de Mobilité⁸ » et joue un rôle de « catalyseur »⁹.

Pour pallier le desserrement de l'offre dans les communes périurbaines, le réseau change une nouvelle fois en septembre 2022. L'objectif est d'améliorer la rapidité du service en direction des communes extérieures au cœur d'agglomération (Fort-Mardyck, Petit-Fort-Philippe et Grand-Fort-Philippe, Tétéghem-Coudekerque-Village, Loon-Plage, etc.) :

- Disparition de la ligne 22 et de la correspondance au pôle d'échanges de Grande-Synthe Puythouck pour rejoindre Gravelines depuis Dunkerque. La ligne est remplacée par un nouvel itinéraire Chrono C4A pour une liaison directe entre Gravelines et le cœur d'agglomération en 20 minutes sans correspondance. La création de la ligne permet aussi de mieux desservir Petit-Fort-Philippe et Grand-Fort-Philippe.

⁶ À pied, à cheval ou en voiture ? Une histoire des déplacements dans le Dunkerquois, Livret de l'exposition présentée à l'occasion des Journées Européennes du patrimoine 2017, Archives de Dunkerque, Centre de la mémoire urbaine d'agglomération.

⁷ Pour plus d'informations sur la genèse du réseau DK'Bus, voir Briche, 2017 ; Javary et Huré, 2019 ; Vaslin et Huré, 2021.

⁸ Le site du projet DK'Plus de mobilité : <https://dk-mobilite.fr/>

⁹ Javary C.-M., Huré M. (2019), *Le nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque. De la transformation des mobilités aux mutations du territoire*, rapport de l'association de recherche VIGS, avec la participation de Vincent J., 248 p.

- La forte affluence sur la ligne 14 entre Tétéghem et Cappelle-la-Grande justifie la création d'une nouvelle ligne Chrono C6, sans changement d'itinéraire mais une fréquence de passage renforcée, passant de 20 à 15 minutes.

Un nouveau service de transport à la demande (TAD) 24h/24 est aussi prévu en 2023 pour répondre aux solutions aux besoins spécifiques des actifs travaillant à des horaires postés.

- Extension des horaires de nuit de 20h à 6h du Taxibus, actuellement facturé 2 EUR par trajet entre 22h et minuit, et 4h et 6h du matin. Le nouveau service, en phase de test à partir du 1^{er} septembre 2022 auprès de quelques salariés d'entreprises industrialo-portuaires, serait gratuit pour les déplacements domicile-travail. Les points de départ de différents circuits, en cours d'élaboration, sont prévus au niveau des pôles d'échanges pour assurer les correspondances sur le réseau classique. Chaque usager serait ensuite déposé à l'arrêt le plus proche de son emploi.
- Les seniors en difficulté de mobilité et les personnes handicapées disposent aussi de la gratuité du service Étoile et Handibus, moyennant cependant une inscription sur dossier.

3.2. Les habitudes de mobilité des Dunkerquoises et Dunkerquois avant 2018 : la voiture incontournable

Les pratiques et habitudes de mobilité des Dunkerquois et des Dunkerquoises ont été pour la dernière fois approfondies dans le cadre de l'analyse des données de l'Enquête déplacements grand territoire 2015, menée à l'Agence d'urbanisme de Flandre-Dunkerque. Comparées aux précédentes enquêtes réalisées en Flandre-Dunkerque¹⁰ (enquêtes ménages-déplacements 1991 et 2003), ces données permettent d'acquérir une connaissance de la mobilité des habitants du territoire au moment de la mise en œuvre de la gratuité partielle les week-ends, **trois années avant le lancement de la gratuité totale sur le nouveau réseau.**

Dans les chiffres clés de l'Enquête déplacements grand territoire 2015, l'Agur dévoile une augmentation notable de la mobilité : chaque jour, une personne réalise 4,2 déplacements en moyenne, jusqu'à 5,2 pour la population des 25-54 ans, contre 3,88 déplacements par jour et par personne en 2003. Les habitants de la zone urbaine (Dunkerque, Grande-Synthe, Leffrinckoucke, Coudekerque-Branche) sont aussi ceux qui se déplacent le plus, du fait de la localisation des activités économiques et des aménités du trafic routier rarement congestionné.

En ce qui concerne les déplacements, la pratique de la voiture est hégémonique : 67 % des déplacements sont réalisés en voiture. Si l'enquête montre aussi que la marche est le deuxième mode de déplacement utilisé (25 %), les transports en commun ne représentent qu'une mince partie de l'ensemble des déplacements (5 %), de même que la pratique du vélo (2 %) et les autres modes motorisés regroupés en une catégorie (1 % pour la moto, le taxi, etc.).

Entre 2003 et 2015, la situation n'a pas évolué de manière positive vers la pratique de modes alternatifs à la voiture individuelle : la part modale de la voiture, en tant que conducteur, a augmenté de 46 % à 49 %, tandis que l'usage des transports publics a chuté, sa part diminuant de 7 % à 5 %. **Alors que la moitié des déplacements quotidiens sont d'une distance inférieure à 3 kilomètres, la moitié est réalisée en voiture (51 %) et seuls 3 % de ces petits déplacements étaient réalisés en bus lorsque le réseau était encore payant.**

Concernant les motifs de déplacements, l'enquête met l'accent sur les trajets *domicile-travail*, qui n'en représentent que 14 %, tandis que la part des déplacements secondaires, c'est-à-dire des déplacements n'ayant pas de lien direct avec le domicile, a augmenté depuis 2003. En passant de 19 % à 24 %, la part de ces déplacements secondaires révèle **la tendance des Dunkerquois et des Dunkerquoises à vouloir optimiser leurs déplacements au cours de la journée.** Cette optimisation est rendue possible en partie par la flexibilité de déplacement offerte par la voiture, et reste en 2022 un marqueur des modes de vie des habitants. La façon dont la gratuité du nouveau réseau peut ou non répondre en partie à ces exigences de rationalisation du quotidien fait l'objet d'une analyse dans la troisième partie du présent rapport.

¹⁰ L'Enquête déplacements grand territoire 2015 a été menée sur un périmètre territorial plus large que celui de la desserte régulière du réseau DK'Bus, entre la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) et la Communauté de communes des Hauts de Flandre (CCHF).

« Si c'est à moins de 5 kilomètres, je ne prends pas la voiture. [...] Je prends le vélo ou le bus. [...] Aujourd'hui si, parce que j'ai encore d'autres trucs à faire après. Sinon j'évite de prendre la voiture pour tout et rien. J'optimise, je fais tout sur une demi-journée en voiture. Si j'ai des choses à porter, des courses. Je fais en sorte d'utiliser la voiture qu'une fois. »

(Simone, 33 ans, professeure des écoles, Leffrinckoucke)

Au-delà de l'urbanisme qui rend facile l'usage quotidien de la voiture, cette hégémonie des déplacements motorisés individuels s'explique aussi par **l'augmentation de l'équipement en voiture par ménage**. Le taux d'équipement s'est ainsi élevé de 1,15 voiture en 2003 à 1,29 voiture par ménage en 2015, tandis que le taux de motorisation moyen sur l'agglomération se maintient aux alentours de 75 % (74,9 %) en 2018, y compris dans les quartiers centraux. Une majorité de la population a donc accès à la voiture pour effectuer ses déplacements quotidiens.

3.3. Inciter à l'usage de modes alternatifs plutôt que contraindre la mobilité motorisée : un choix politique

La renaissance contemporaine de l'agglomération de Dunkerque trouve ses racines dans le déploiement sans restriction de l'automobile. Dès lors, quelles politiques publiques ont été successivement menées pour redonner leur place aux autres modes de déplacements ? **Dans quelle mesure la gratuité du nouveau réseau se situe-t-elle dans la continuité de ces efforts ?** En parallèle, l'usage de la voiture est-il contraint par une volonté politique aujourd'hui à Dunkerque ? Quelques réponses aux détours de l'exemple du centre-ville de l'agglomération.

3.3.1. Les récentes transformations urbaines du cœur d'agglomération

Le Centre de la Mémoire urbaine de l'agglomération détaille, dans un fascicule sur l'histoire des déplacements dans le Dunkerquois publié en 2017, les différentes politiques publiques qui ont participé à recomposer par petites touches le cadre de vie du centre à partir du début des années 1990 tout en réduisant la place de la voiture en ville :

- L'un des symboles de cette première étape du réaménagement du centre est la création en 2000 d'un grand parvis piétonnier devant l'Hôtel de Ville, place Charles Valentin, qui supprime une partie des places de stationnement auparavant disponibles.
- En 2010, le projet « Dunkerque, cœur d'agglomération » transforme l'axe Amiral Ronarc'h, place Roger Salengro, parvis du beffroi Saint-Éloi en réduisant la circulation par un domaine piétonnier élargi et en supprimant le stationnement public.
- Entre 2014 et 2018, le projet « Phœnix » conjugué au programme « DK'Plus de mobilité » participent à rénover en profondeur les artères principales du centre et à en renforcer l'attractivité, notamment commerciale, par une transformation des espaces publics. Suite à une votation citoyenne, la place Jean Bart est fermée à la circulation et piétonnisée.

Ces politiques urbaines autour des transports en commun et des modes actifs¹¹ augmentent la visibilité des usagers de ces moyens de transports, et **obligent pour la première fois les automobilistes à s'adapter au partage de l'espace public.**

¹¹ Le 23 novembre 2022 a été lancé le nouveau service Éco-Vélo, destiné au prêt gratuit (sous caution et pour une durée d'un mois) d'un vélo à assistance électrique, un vélo-cargo ou un longtail aux habitants de la CUD. Le service, exploité par DK'Bus, constitue la deuxième tentative de promotion publique de l'usage du vélo, après la suppression du réseau de stations de vélos en libre-service DK'Vélo en 2020.



Figure 4 (ci-contre) : La place Jean-Bart dans les années 1950 (colorisé, Archives de Dunkerque)

Figure 5 (en bas à gauche) : La place Jean-Bart avant 2014 et le lancement du projet DK'Plus de mobilité

Figure 6 (ci-dessous à droite) : La place Jean-Bart après 2018 et la réalisation du projet DK'Plus de mobilité



3.3.2. L'évolution des conditions de circulation en voiture en comparaison avec le bus

La gratuité du nouveau réseau de transports publics n'a pas été accompagnée d'annonces de diminution des flux automobiles dans l'agglomération, ou d'une restriction du stationnement public. La séparation des circulations initiée par les projets précédemment cités a pour objectif d'opérer un changement de comportements auprès des automobilistes en rendant l'usage des transports en commun et des modes actifs plus facile.

Le projet DK'Plus de mobilité a offert la possibilité d'exploiter en partie les lignes Chrono sur des emprises routières dédiées (couloirs-bus) et de donner la priorité de circulation aux feux aux autobus. Les nouvelles performances du réseau ont pu constituer un choc psychologique pour les automobilistes, qui voient les bus les doubler. **L'idée qu'il est plus efficace de prendre le bus plutôt que la voiture individuelle dans le centre a d'abord suscité des réactions d'agacement.** Aujourd'hui, la majorité des habitantes et habitants rencontrés jugent ainsi ces différentes évolutions de manière positive, qui les poussent à changer d'habitudes. **La gratuité est pensée par les pouvoirs locaux comme une clé incitative à l'usage des transports publics pour profiter des aménités du centre comme lieu d'achats et de balades.**

« J'ai travaillé vingt-cinq ans dans le centre-ville... Au départ, j'allais tout le temps travailler en voiture. Pour moi, c'était encore possible il y a quelques années. Maintenant, je trouve que c'est plus pénible. [...] le stationnement devenait de plus en plus compliqué en centre-ville, j'utilisais déjà un peu plus les transports en commun qui étaient encore à ce moment-là payant. Il n'y avait pas encore ces lignes Chrono et il n'y avait pas ces lignes dédiées que pour les bus. Donc on se retrouvait aussi dans la circulation comme les voitures, alors que maintenant, je dirais que c'est les voitures qui se retrouvent bloquées derrière les bus sur certains axes. L'accès du centre-ville est beaucoup plus facilité, justement par les accès aux bus, le piéton ou le vélo. Mais c'est ce qui est très bien, je le favorise tout à fait. »

(Bénédicte, 53 ans, active en recherche d'emploi, Petite-Synthe)

« Moi, je pense qu'il y a une réelle volonté de réduire le nombre de voitures en ville du fait que, comme je disais, il y a certaines lignes, il y a des endroits, il y a le bus qui a la priorité. Les trajets en voiture sont plus longs, ils sont ralentis du fait que le bus est prioritaire. »

(Juliette, 26 ans, conseillère en économie solidaire, Dunkerque)

« Je ressens une différence, quand même. Elle est beaucoup moins présente la voiture... Depuis qu'ils ont changé la place Jean-Bart, c'est plus agréable quand même, y'a pas à dire. Puis la voiture est moins prioritaire en ville qu'avant. T'as de la place pour les cyclistes, maintenant on peut mieux circuler à vélo. Puis ça devient une galère de venir en ville, autant en ville qu'à la plage, c'est pas du tout des lieux où tu peux venir facilement en voiture. Tout est fait pour que tu prennes autre chose. Ou alors que les gens prennent la navette, prennent plus facilement le bus. J'ai l'impression oui, mais ça dépend d'où ils viennent, c'est toujours la question. T'as beau vouloir prendre le bus, avec toute la bonne volonté qu'ils mettent... C'est parfois compliqué, pourtant même moi qui le fais, je peux comprendre que la voiture puisse rester attractive. »

(Simone, 33 ans, professeure des écoles, Leffrinckoucke)

3.3.3. Le développement des P+R, un argument en faveur des transports publics... sous condition

Les bas prix du stationnement dans le centre-ville de Dunkerque paraissent peu prohibitifs, et ne dissuadent nullement les automobilistes à d'y circuler et de s'y garer, de l'avis des personnes rencontrées en entretiens. Elles soulignent leur impression constante d'une ville automobile, en s'étonnant des faibles effets empiriques de la gratuité des transports qu'ils semblent constater sur la place de la voiture en ville.

« Quand je vois le monde qui a dans les bus, je pense que ça fait moins de monde quand même sur les routes. Mais ce n'est pas... quand on va en ville, on n'est pas là à se dire « oh punaise, il n'y a pas beaucoup de voitures aujourd'hui. »

(Jérôme, 40 ans, employé en service visio-conférence, Grande-Synthe)

« Je te dis, je connais des gens qui ne peuvent pas faire 300 mètres sans voiture, et j'en connais d'autres qui ont des voitures, qui les utilisent quasiment jamais et qui font tout à pied ou à vélo, ou maintenant avec le bus gratuit, donc vraiment c'est aléatoire, c'est en fonction des gens. Après des voitures, j' imagine qu'il y a une place prépondérante, parce que des voitures, t'en vois tout le temps, le jour et la nuit, on voit du passage. »

(Vincent, 40 ans, vendeur en recherche d'emploi, Dunkerque)

L'enquête EDGT 2015 montre elle aussi que les conditions de stationnement semblent favorables pour de nombreux actifs du territoire : 32 % des répondants déclarent pouvoir disposer d'une place réservée, et 47 % expliquent qu'ils bénéficient de places en nombre suffisant à proximité pour stationner. La forme urbaine des quartiers pavillonnaires de la Communauté urbaine simplifie aussi le stationnement devant les propriétés avec parkings individuels des habitantes et habitants¹².

Dans une logique de dissuasion douce pour les déplacements moins contraints, les week-ends par exemple, un système de P+R (parkings-relais) et parkings publics connectés au réseau de transports en commun a été implanté pour laisser les voitures hors du centre et de la place Jean-Bart, sous laquelle un parking souterrain demeure. Deux parkings-relais sont gratuits (Môle 1 et Stade Tribut, 250 places chacun). On y accède en navette-bus (ligne 16), ou via les lignes Chrono C3, C1.

¹² Voir en annexe du présent rapport une photo-interprétation des volumes de stationnement à l'échelle de la Communauté urbaine de Dunkerque (géomatique CUD, réalisée dans le cadre du PLUI HD, années 2010).

« Stationner en centre-ville, rentrer dans un centre-ville et faire la queue dans un centre-ville, ça ne m'intéresse pas non plus. Donc maintenant je préfère me garer à l'extérieur et après utiliser la navette [...], comme ils font des parkings. Ça, c'est quelque chose que j'utilise plus facilement, après c'est dans tous les centres-villes. Concernant les places de stationnement, qu'il y en ait moins en centre-ville, moi je dis que c'est très bien. Avant, j'étais dans le commerce, et un centre-ville tout piéton ce n'est pas toujours top parce que les gens veulent toujours être devant la boutique. Mais ça, c'est la commerçante qui parle. Après moi, maintenant, dans la façon où je me promène, j'aime bien que ce soit piéton, maintenant y aller en bus. »

(Bénédicte, 53 ans, active en recherche d'emploi, Petite-Synthe)

Figure 7 : Carte du stationnement dans le centre-ville de Dunkerque, 2021 (à jour, CUD/Agur, réalisation SIG Agur)



Si la proximité de nombreux parkings joue en faveur des transports collectifs pour de nombreux enquêtés, l'acceptation des opérations de récupération de l'espace public menées est plus difficile à accepter pour certains habitants et habitantes, qui se sentent bousculés dans leurs habitudes :

« Ils ont déjà fait pas mal de choses pour éviter la circulation, pour justement, pour éviter que les gens ne prennent leur voiture. Je pense qu'ils ont déjà fait pas mal de choses au niveau de la ville, pour la pollution, tout ça... Cela a ses avantages et ses inconvénients plus particulièrement. C'est parfois la galère pour circuler en voiture dans Dunkerque, c'est un peu pénible. Comme d'avoir fermé cette rue place Jean-Bart qui allait vers l'église... Mais bon, je sais que c'est dans le but de limiter les déplacements en voiture. [...] Je suis aussi... voilà... Je suis aussi pour, euh, pour la protection de notre planète, tout ça. Mais aujourd'hui, avec tout ce qui se passe, il y a d'autres choses à faire je pense. »

(Katia, 48 ans, employée en service notarial, Malo-les-Bains)

« Moi, j'habite à côté d'une école. Il y a des parents, s'ils pouvaient rentrer dans l'école avec la voiture, ils le feraient. »

(Cécile, 58 ans, comptable, Gravelines)

À RETENIR 1.

Véritable champ de ruines au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Dunkerque doit sa renaissance urbaine à l'élaboration de plans d'aménagement d'envergure, où les infrastructures de transport trouvent une place stratégique. À la fois pensées pour le transport de marchandises et la mobilité quotidienne des habitants en passe d'accéder massivement à la voiture comme nouveau bien de consommation, ces infrastructures ont laissé une empreinte durable dans le paysage dunkerquois comme dans les habitudes de déplacements.

La dernière Enquête déplacements grand territoire, menée à l'Agence d'urbanisme de Flandre-Dunkerque en 2015, pose le diagnostic : après cinquante années de politiques publiques menées en faveur de la mobilité individuelle et de l'étalement urbain, les Dunkerquois et les Dunkerquoises sont collectivement dépendants de la voiture.

Alors que la dernière restructuration majeure du réseau de transports en commun remonte à quarante ans et que la part modale des transports publics s'effrite encore en passant de 7 % à 5 %, le taux d'équipement et la part modale de la voiture pour les conducteurs ont augmenté sur l'ensemble du territoire depuis 2003.

En 2018, après deux ans de travaux, le lancement du nouveau réseau gratuit dans le centre d'agglomération en partie réaménagé apparaît ainsi comme une mesure de rupture avec l'histoire des déplacements urbains dans l'agglomération dunkerquoise, dont la voiture restait jusqu'à présent le symbole. Alors que les transports collectifs étaient auparavant perçus comme le mode de transport des publics *captifs* (jeunes, personnes en recherche d'emploi, personnes âgées, personnes non-motorisées), le nouveau réseau gratuit s'adresse à tous, y compris aux automobilistes.

Des projets annexes de parkings-relais et de piétonnisation, menés notamment dans le centre pour rendre l'espace public aux habitants et améliorer leur qualité de vie, participent aussi à faire évoluer les représentations historiquement positives d'une circulation facile en voiture dans le cœur d'agglomération.

S'il est politiquement difficile de poser de plus fortes contraintes sur l'usage de la voiture, en ciblant la vitesse et le stationnement automobile par exemple ; performance et gratuité sont véritablement les maîtres-mots de l'ambition communautaire de rendre les transports publics attractifs pour les faire entrer en concurrence avec la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien.

Quatre ans après l'instauration de la gratuité, qu'en est-il ? Rendre gratuit pour ses usagers le nouveau réseau de transports collectifs a-t-il convaincu les automobilistes Dunkerquois ? Comment envisagent-ils ces changements de comportements de mobilités dans l'organisation de leur quotidien ?

4. Les Dunkerquois délaissent-ils la voiture ?

ÉVOLUTIONS DES HABITUDES DE MOBILITÉ DEPUIS 2018

La première étude produite par l'association VIGS sur les effets du nouveau réseau gratuit à Dunkerque¹³ a mis en évidence le rôle complémentaire de la gratuité et de l'efficacité de la desserte dans l'évolution des habitudes de déplacements des automobilistes : 48 % des usagers interrogés en centre-ville déclaraient par exemple utiliser le bus pour des trajets auparavant réalisés en voiture, un an après le lancement du nouveau réseau. Un chiffre avait surpris : 5 % des nouveaux usagers avaient affirmé s'être séparés de leur véhicule individuel suite à la mise en place du nouveau réseau gratuit.

Menée en 2019, juste avant l'apparition de la pandémie de Covid-19, cette étude préliminaire mérite une actualisation sur le point spécifique de l'évolution du rapport des Dunkerquois à l'automobile. Quatre années après le lancement de la gratuité sur un réseau sujet aux révisions et à l'optimisation¹⁴, quels effets à moyen terme sur les habitudes des automobilistes ? Constate-t-on un changement dans leur mode de vie ? Dans un premier temps seront abordés les profils socio-économiques des automobilistes-usagers et usagers du bus et à la physionomie de leurs trajets deux ans après la pandémie (2.1). Il s'agira ensuite de montrer que le nouveau réseau gratuit a participé à l'émergence de nouvelles habitudes pérennisées depuis 2018 (2.2), avant d'interroger les éventuels effets de la gratuité sur les prémices d'un mouvement de démotorisation (2.3).

Cette partie a pour objectif principal d'éclairer l'évolution des pratiques de mobilité en bus par les automobilistes dunkerquois et d'initier une réflexion sur la place de la mesure de gratuité sur ces comportements. Elle ne prétend pas apporter de réponses définitives au débat récurrent des effets de la gratuité sur un report modal massif de la voiture individuelle vers les transports publics. La prochaine Enquête EMC² (anciennement Enquête ménages-déplacements) prévue pour déterminer, entre autres, l'évolution des parts modales dans la mobilité des Dunkerquois et des Dunkerquoises depuis 2015 permettra en temps voulu de nourrir ce débat.

Plus largement, l'étude vise à considérer autrement la notion de report modal, en explorant la manière dont la gratuité peut être un atout sérieux dans la promotion de l'usage des transports en commun et la lutte contre la dépendance automobile, tout en prenant en compte que ces interactions dépendent aussi d'autres facteurs, comme les autres politiques de transports et d'urbanisme menées au-delà de la seule mesure de gratuité.

Pour prendre la mesure de l'évolution des comportements et le poids de la gratuité dans cette évolution, les résultats exploités dans cette étude sont issus d'une enquête quantitative menée de mars à mai 2022 auprès de 589 automobilistes, usagers du bus par ailleurs. Un *focus group* organisé spécialement sur l'évolution de leurs pratiques est venu renforcer les analyses statistiques.

4.1. Crise du Covid et retour du bus dans les habitudes des automobilistes

Dans les deux années ayant suivi le pic pandémique lié à la propagation du Covid-19 en France, une part importante de la littérature scientifique produite par les experts des transports s'est consacrée aux potentielles conséquences de cette crise inédite sur la demande de mobilité à moyen terme. La levée des contraintes liées aux confinements successifs et l'habitude du télétravail prise par les employés d'un certain nombre de professions était source d'interrogations : allait-on se déplacer autant désormais ? peut-être d'une autre manière ?

¹³ Javary C-M., Huré M. (2019), *Le nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque. De la transformation des mobilités aux mutations du territoire*, rapport de l'association de recherche VIGS, avec la participation de Vincent J., 248 p.

¹⁴ Passage de la ligne 14 en sixième ligne Chrono C6 en septembre 2022, de Cappelle-la-Grande à Tétéghem en passant par Rosendaël (itinéraire C6 A prévu pour un bus sur deux).

Lors d'un séminaire organisé en 2022 pour faire une première synthèse de ces travaux sur les effets de la crise sanitaire sur les mobilités¹⁵, le CEREMA a décrit les effets de Covid-19 sur l'usage des transports en commun de manière générale à l'échelle nationale. Les réseaux pris en exemple, comme ceux de Brest, Le Mans ou Lille, sont les témoins d'une désaffection importante et marquée par une baisse de la fréquence d'usage et du nombre d'abonnés en 2021.

Dans ce contexte, il importait de s'intéresser à la fréquentation du réseau DK'Bus par les Dunkerquoises et les Dunkerquois dans les mois suivants la crise du Covid-19 pour en déterminer l'effet sur la mobilité des personnes interrogées (2.1.1) et contextualiser les résultats (2.1.2, 2.1.3).

4.1.1. Disparition des craintes sanitaires : un rapide retour aux transports collectifs

Si le Covid-19 et les inquiétudes liées à sa propagation à bord ont précipité une baisse de fréquentation massive sur tous les réseaux français, il est notable qu'elle ait été un peu moins forte sur le réseau DK'Bus en comparaison avec d'autres réseaux de transports publics payants comme gratuits¹⁶, et la reprise moins douloureuse. L'entreprise délégataire explique notamment ces bons chiffres par les efforts marketing et sanitaires déployés pour que le transport public reste attractif.

	Fréquentation du réseau du 16 mars au 10 mai 2020 (1 ^{er} confinement)	Fréquentation du réseau du 11 mai au 15 juin 2020 (1 ^{er} mois du déconfinement)
Réseaux payants (moyenne sur un panel de réseaux comportant Bordeaux, Caen, Dijon, Grenoble, Marseille, Lens, Lille, Lyon, Nîmes, Rennes, Rouen, Toulon, Toulouse, Tours, Valence)	-94%	-65%
Châteauroux (gratuité totale depuis 2001)	-90%	-50%
Dunkerque (gratuité totale depuis 2018)	-84%	-46%

Tableau 5 : Évolution de la fréquentation des réseaux de transports au premier semestre 2020

Le réseau DK'Bus a enregistré une hausse de fréquentation de 9 % en septembre 2020 par rapport à la même période l'année précédente, et dépassé pour la première fois les 400 000 voyages réalisés en une semaine (407 000). Depuis, d'autres records de fréquentation ont été répertoriés précisément par les cellules de comptage situées au-dessus de l'ensemble des portes du parc roulant¹⁷ :

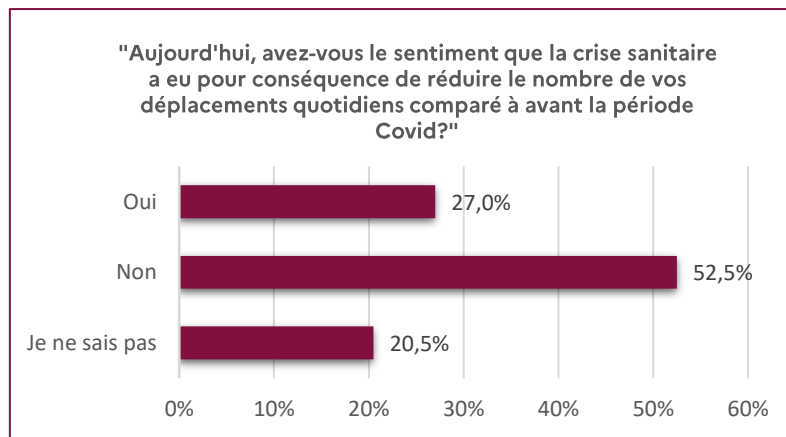
- **427 000 voyages enregistrés la semaine du 15 septembre 2021, avec un record de 74 512 voyages enregistrés en une journée le mercredi 8 septembre 2021 (affluence qui s'explique aussi par le contexte de rentrée),**
- **466 000 voyages enregistrés la semaine du 4 octobre 2022 (+108% par rapport à 2018, +91% par rapport à 2021), un mois après la mise en service de la nouvelle ligne Chrono C6.**

À première vue, la documentation disponible sur la sortie de crise du réseau DK'Bus encourage donc l'hypothèse que ses usagers ne se déplacent pas moins en 2022 qu'en 2019. L'enquête par questionnaires confirme cette tendance concernant le volume de trajets réalisés des automobilistes-usagers du bus (Graph. 1) :

¹⁵ La Covid, un bouleversement dans le monde des mobilités. Webinaire CEREMA, 19 mai 2022, présentation de Hasiak S. (équipe ESPRIM), « Les transports collectifs à l'épreuve du Covid-19 »

¹⁶ « Covid-19 : les réseaux gratuits souffrent aussi », Urbis le mag (en ligne), 13 octobre 2020.

¹⁷ Données DK'Bus disponibles : <https://www.dkbus.com/index.php>



Graphique 1: Réponses à la question 14 sur les effets du Covid-19 sur les déplacements des enquêté-e-s (N=589)

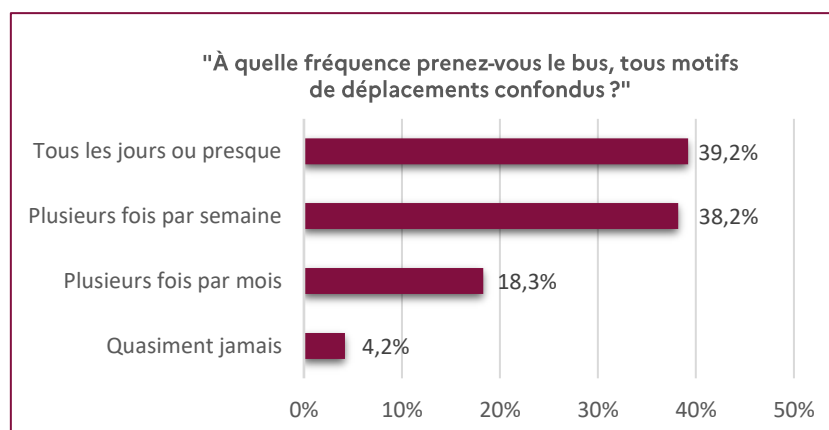
Les contraintes de déplacements liées au Covid-19 ne semblent pas avoir eu d'effet majeur à moyen terme sur la majorité de la population enquêtée : seul un quart des automobilistes-usagers et usagères du bus déclare avoir le sentiment que leur nombre de déplacements quotidiens s'est réduit par rapport à la période antérieure à la crise sanitaire. Ces personnes ayant été rencontrées sur le réseau de transports, il est aussi probable que leurs habitudes multimodales, entre usage des transports en commun et de la voiture, soient revenues à la normale d'autant plus facilement que la gratuité facilite le choix de cette option pour certains et certaines¹⁸. Rien ne donne à penser que leurs habitudes soient radicalement différentes avant la mise en place de contraintes sanitaires sur les déplacements, et après leur levée.

Une fois écartée l'éventualité de ces conséquences conjoncturelles du Covid-19 sur l'évolution des habitudes de mobilité en bus et en voiture entre 2018 et 2022, il est désormais possible de se demander pour quels motifs les automobilistes sont les plus enclins à emprunter le nouveau transport public gratuit.

4.1.2. Description liminaire des trajets réalisés en bus par les automobilistes

L'enquête par questionnaires révèle d'abord que près de **80 % des automobilistes-usagers du bus rencontrés sont de grands habitués du réseau de transport (Graph. 2)**. Nombre d'entre eux déclarent monter à bord plusieurs fois par semaine (38,2 %), voire tous les jours (39,2 %), tandis qu'ils ne sont qu'une minorité à prendre le bus de manière exceptionnelle (4,2 %).

Quels motifs de déplacement déclenchent plus fréquemment la décision d'emprunter le bus pour ces usagers en situation de choix modal ? Quel rôle joue le nouveau réseau gratuit dans cette décision ?

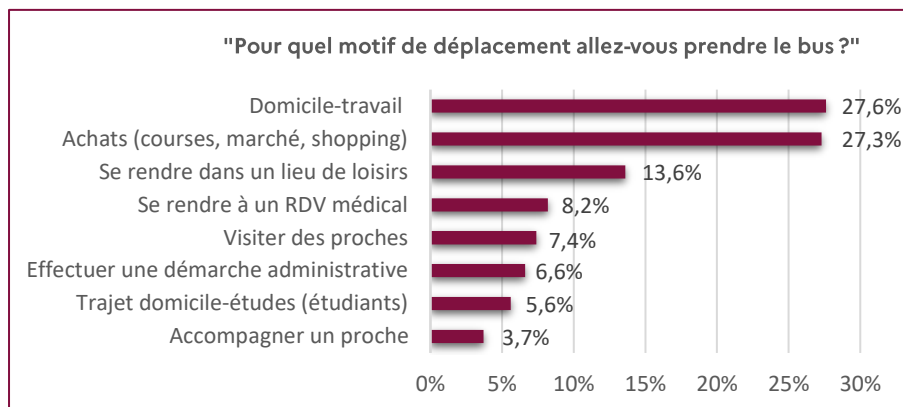


Graphique 2 : Réponses à la question 7 sur la fréquence d'usage du bus dunkerquois par les enquêté-e-s (N=589)

¹⁸ La troisième partie du présent rapport détaille l'évolution des représentations du transport public depuis 2018 et l'effet ponctuel de la crise sanitaire sur celles-ci.

4.1.2.1. Boulot, ligne Chrono, dodo : l'option opportune du bus pour se rendre au travail

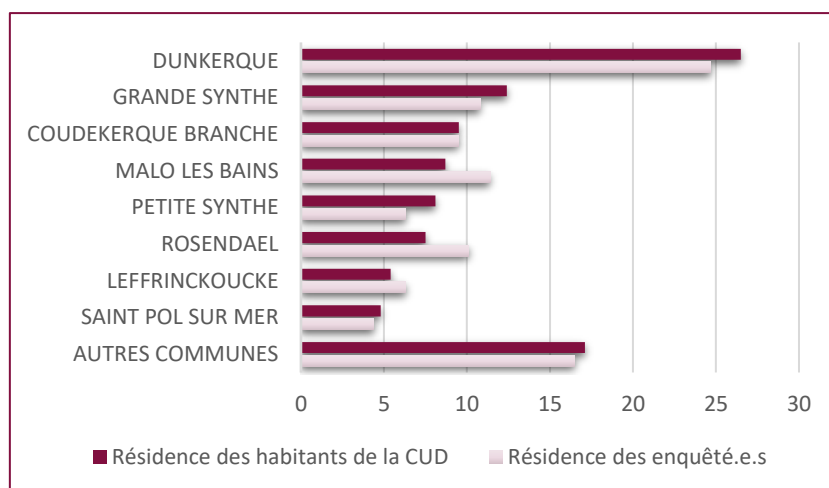
Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail des automobilistes questionnés constituent l'un des premiers motifs pour lesquels ils utilisent les transports en commun (Graph. 3a) et correspondent à 27,6 % des trajets réalisés, quand le reste se répartit entre des motifs de déplacements plus ponctuels (rendez-vous administratifs, médicaux, etc.).



Graphique 3(a) : Réponses à la question 3 sur les motifs de déplacements en bus des enquêté.e.s (N=589)

Ce premier résultat est particulièrement intéressant car il contrevient à l'image classique et facile d'un déplacement pendulaire forcément effectué en voiture dans une ville moyenne à l'urbanisation aussi étalée que la Communauté urbaine de Dunkerque.

Ces navetteurs résident en majorité en cœur d'agglomération, et les habitants des quartiers de Dunkerque les plus favorisés socialement (Malo-les-Bains, Rosendaël¹⁹) sont bien représentés dans ce groupe (Graph. 4) en comparaison avec la commune de résidence de l'ensemble des personnes questionnées.



Graphique 4 : Répartition résidentielle des enquêté.e.s répondant effectuer un trajet domicile-travail (N=147)

Lorsque l'on s'intéresse aux options modales dont ces navetteurs bénéficient, il faut d'abord souligner les niveaux de motorisation moyens des habitants de ces quartiers historiquement aisés, qui s'illustrent comme les plus élevés de la Communauté urbaine. Les données INSEE concernant les taux de

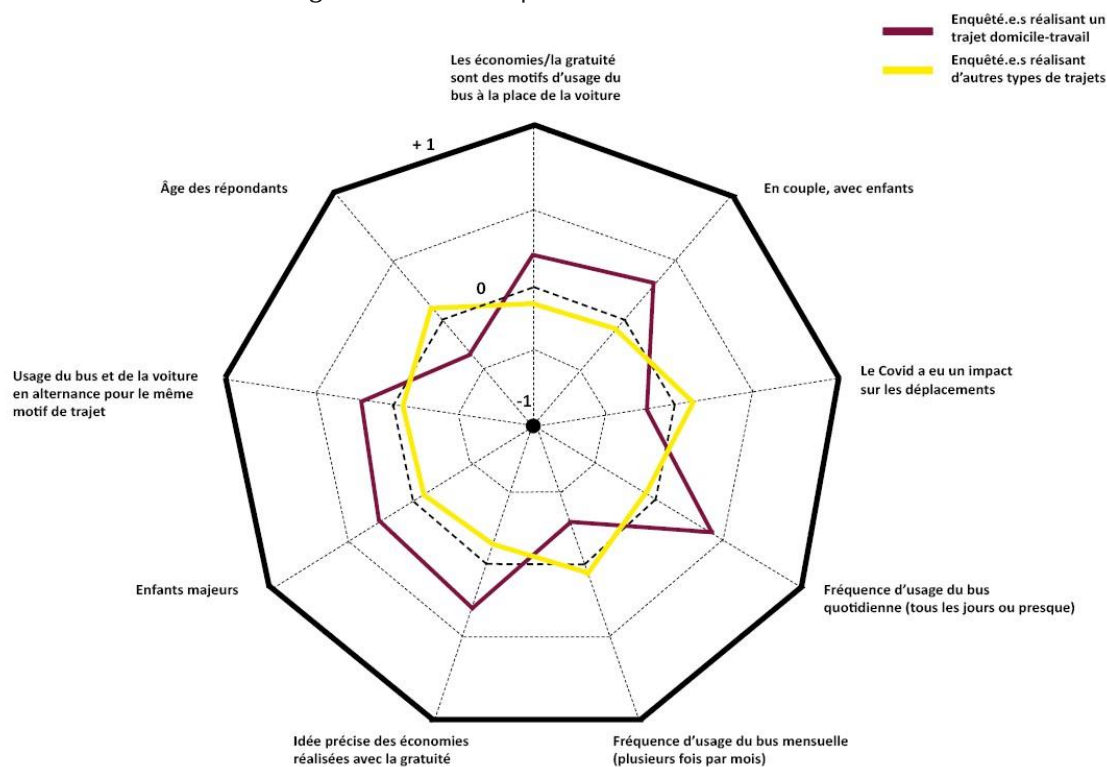
¹⁹ Malo-les-Bains, Rosendaël et Petite-Synthe sont d'anciennes communes, aujourd'hui rattachées administrativement à la Ville de Dunkerque et en forment trois de ses quatre quartiers auquel s'ajoute Dunkerque-centre.

motorisation par IRIS²⁰ en 2018 rappellent à ce titre que la disponibilité d'un véhicule personnel est inégalement répartie sur le territoire. Par exemple, l'IRIS *Malo Sud* enregistre un taux de motorisation de 82 %, l'IRIS *Malo-Turenne Nord* un taux de 76,8 % et l'IRIS *Rosendaël-Maraîchers* jusqu'à un taux de 92,7 %. En comparaison, le taux moyen sur le territoire de la CUD plafonne à 74,9 %, et à peine un habitant sur deux est équipé d'une voiture ou d'un deux-roues dans le quartier Sud-Gare.

En parallèle, ces quartiers sont efficacement desservis par une offre renforcée depuis 2018, avec plusieurs possibilités d'itinéraires Est-Ouest sur les lignes Chrono C1, C2, C3 et des itinéraires Nord-Sud dans les bus C5 et C3. Dans ces quartiers, les arrêts de transports en commun forment un maillage dense et intuitif, calqué sur la forme urbaine en damier de la station balnéaire malouine, qui permet de relier facilement le domicile aux lieux de travail de ces élites dans les administrations du centre de Dunkerque.

Alors que ces actifs au mode de vie privilégié, bien motorisés et peu socialisés aux transports publics avant 2018²¹ auraient pu rester indifférents aux qualités du nouveau réseau gratuit, le bus apparaît solidement ancré dans leurs habitudes quotidiennes.

L'analyse multivariée suivante visant à compléter le profil général de ces automobilistes préférant le bus pour des déplacements domicile-travail (Graph. 5) révèle qu'ils associent positivement ce type de trajet avec le fait d'emprunter le bus à la place de leur véhicule, notamment pour des raisons économiques liées à la mise en œuvre de la gratuité des transports.



Graphique 5 : Analyse multivariée des trajets domicile-travail (échelles données en écart-types par rapport à la moyenne de base)

Aussi, au regard de l'ensemble des actifs rencontrés en entretien individuel comme de l'exemple spécifique des usagers du bus socialement privilégié, vivre et travailler à proximité d'un arrêt de ligne Chrono semble un facteur individuel aussi déterminant que les performances du nouveau réseau gratuit pour prendre ces habitudes.

²⁰ Les Îlots Regroupés pour l'Information Statistique constitue la première brique en matière d'analyse et de diffusion de données infra-communales.

²¹ Voir HURÉ M., JAVARY C-M. (2019), *Le nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque. De la transformation des mobilités aux mutations du territoire*, rapport de l'association de recherche VIGS, avec la participation de Vincent J., 248 p.

« Je viens de trouver un travail sur Dunkerque, on va déménager. Moi, il fallait que je ne sois pas trop loin non plus de Malo. Ça m'est déjà arrivé maintenant de prendre le bus plutôt que de prendre la voiture, parce que je trouve ça plus pratique que de prendre la voiture à chaque fois. Le fait que l'on n'ait pas à payer, ça incite plus à monter dans le bus. Même pour une station... Je ne l'aurai pas fait avant... Je monte plus facilement dedans, du fait que ce soit gratuit. »

(Céline, 42 ans, salariée dans le secteur culturel, Warhem)

« J'ai un arrêt juste en bas de chez moi. Donc en semaine pour aller au boulot, je prends le C5 pour aller jusqu'à Saint-Pol à mon travail. »

(Théo, 24 ans, développeur Web, Coudekerque-Branche)

« Ma voiture, je n'ai pas de souci pour la garer puisque j'ai un parking presque à l'intérieur des locaux, dans le quartier de la Citadelle, dans le centre. [...] Mais par rapport à mon projet immobilier, c'est sûr que je vais être beaucoup moins usager automobile. Clairement, moi, pour venir travailler ici sur Dunkerque, ce sera le bus. »

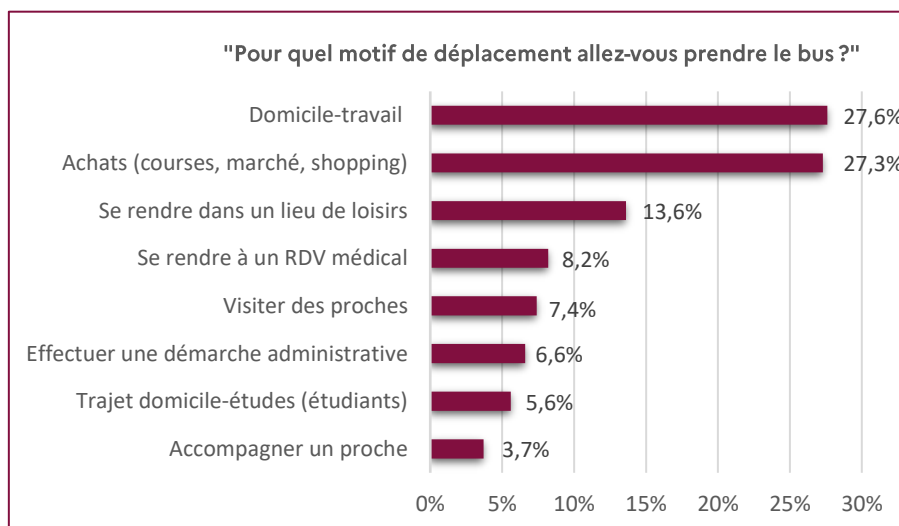
(Nicolas, 28 ans, fonctionnaire, Steene)

« Mon frère je sais qu'il prend le bus pour aller travailler. Il habite Grande Synthe, il a l'arrêt en face de sa maison, et en face de son boulot. Donc des fois au lieu d'utiliser la voiture, où d'aller en vélo... Il fait ça depuis que c'est gratuit, avant il allait en voiture. »

(Cécile, 58 ans, comptable, Gravelines)

4.1.2.2. Toutes les lignes mènent au centre-ville : des déplacements accrus vers le centre pour des motifs d'achats

Le graphique 3.b précise les parts dans l'ensemble des motifs d'usage du bus par les automobilistes dunkerquois enquêtés via les questionnaires :



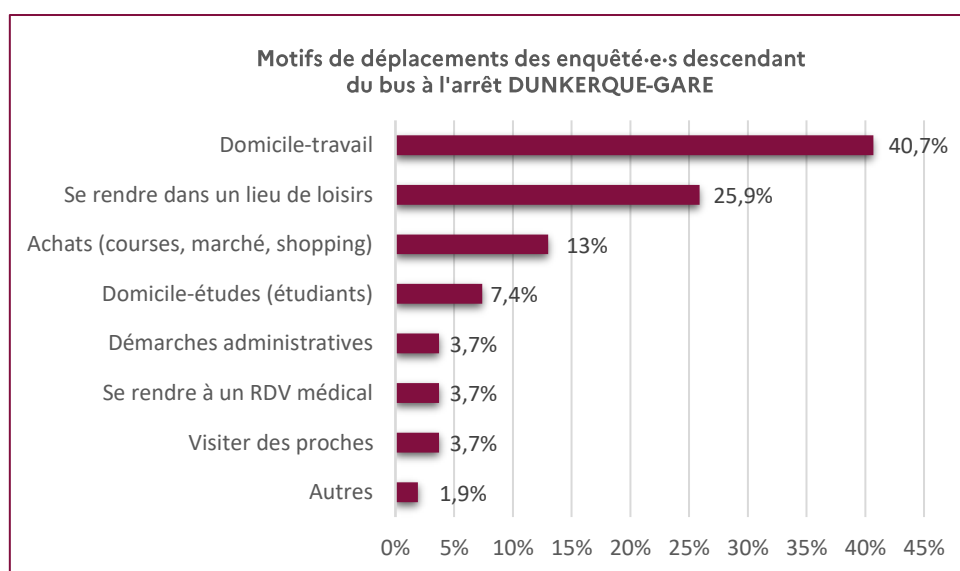
Graphique 3 (b) : Réponses à la question 3 sur les motifs de déplacements en bus des enquêtés (N=589)

- Les achats : 27 %, tous types d'achats confondus (courses alimentaires en magasin, au marché, achats type shopping),
- Les déplacements pour se rendre dans un lieu ou un équipement de loisirs : 14 %.

Pour approfondir ces premières données, une analyse croisée a été menée entre les arrêts de descente les plus fréquemment évoqués par les répondants et les motifs des déplacements réalisés. Les arrêts du cœur d'agglomération Dunkerque-Gare et Jean-Bart représentent à eux seuls près de 17 % (Dunkerque-Gare 10 % ; Jean-Bart 7,1 %) des destinations²² terminus des personnes questionnées.

Les résultats en valeur absolue des diagrammes suivants doivent être lus avec prudence, le nombre de répondants étant trop faible pour obtenir des intervalles statistiques vraiment significatifs (59 et 42 personnes respectivement). Pour autant, il est tout de même intéressant de les décrire en lien avec la place de choix que ces deux arrêts centraux occupent dans la vie dunkerquoise. La multiplicité des actions municipales prévues pour consolider le dynamisme commercial et culturel du centre-ville à la suite des projets « Phoenix » (2015-2018)²³ et « DK'Plus de Mobilité », mais aussi la mention spontanée de ces arrêts par l'ensemble des enquêtés dans les trente-six entretiens menés sont des signaux forts qui encouragent la formulation d'hypothèses dans le cadre de ce travail.

Ainsi peut-on remarquer qu'un automobiliste sur quatre descendant à l'arrêt Dunkerque-Gare (**Graph. 6**) s'apprête à rejoindre un lieu de loisirs, tel que la nouvelle patinoire Michel Raffoux (Môle 1, à quinze minutes à pied de la gare), ou le cinéma O'Ciné (à cinq minutes de la gare) par exemple, pour ne citer que les équipements les plus proches.

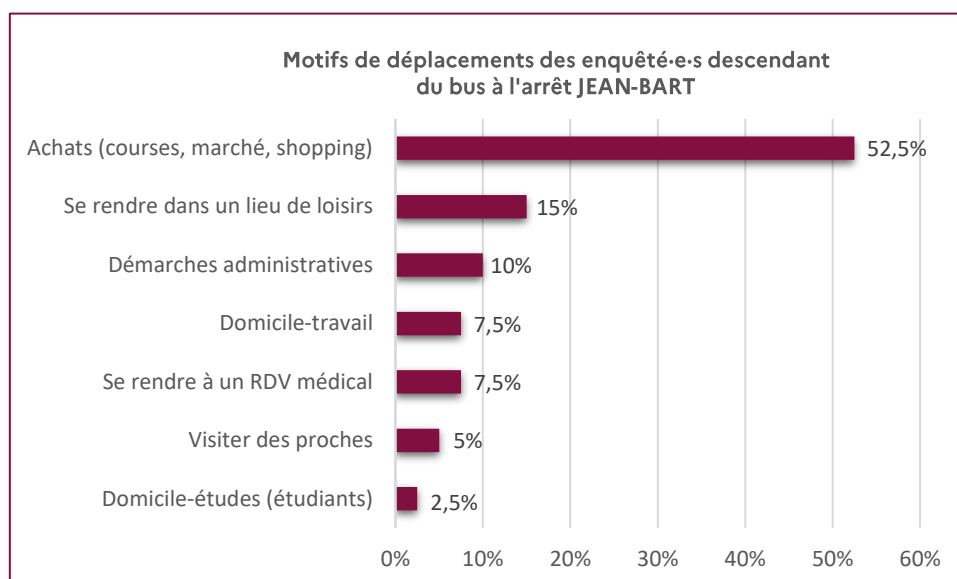


Graphique 6 : Motifs de déplacements des enquêtés descendant du bus à l'arrêt DUNKERQUE-GARE

En ce qui concerne l'arrêt Jean-Bart, l'attractivité commerciale du cœur d'agglomération est nette pour les Dunkerquoises et Dunkerquois interrogés : un automobiliste-usager du bus sur deux qui descend à cet arrêt choisit de le faire pour réaliser des achats (**Graph. 7**).

²² Pour rappel, il a été demandé aux personnes interrogées dans le cadre de l'enquête par questionnaire de donner l'arrêt terminus de leur voyage pour se départir des biais que les trajets en correspondances pouvaient induire dans l'interprétation des résultats. Voir *B. Méthodologie* du présent rapport.

²³ Exemples : implantation d'une « Halle alimentaire » sur le cours François Bart, piétonnisation des rues Poincaré et Sœurs Blanches, renforcement du pôle culturel avec la création d'une « cité de la musique et des arts dramatiques », etc.



Graphique 7 : Motifs de déplacements des enquêté-e-s descendant du bus à l'arrêt JEAN-BART

Il est judicieux ici de faire des suppositions en rapport avec l'offre importante de stationnement aux abords du centre-ville de Dunkerque, qui pourrait plutôt encourager des trajets automobiles²⁴.

Le centre représentant aussi un carrefour particulièrement important dans l'exploitation du réseau DK'Bus, avec un certain nombre de segments routiers dédiés au passage des bus (BHNS), **il semble que le bus soit particulièrement apprécié pour venir flâner en ville à la place de la voiture.**

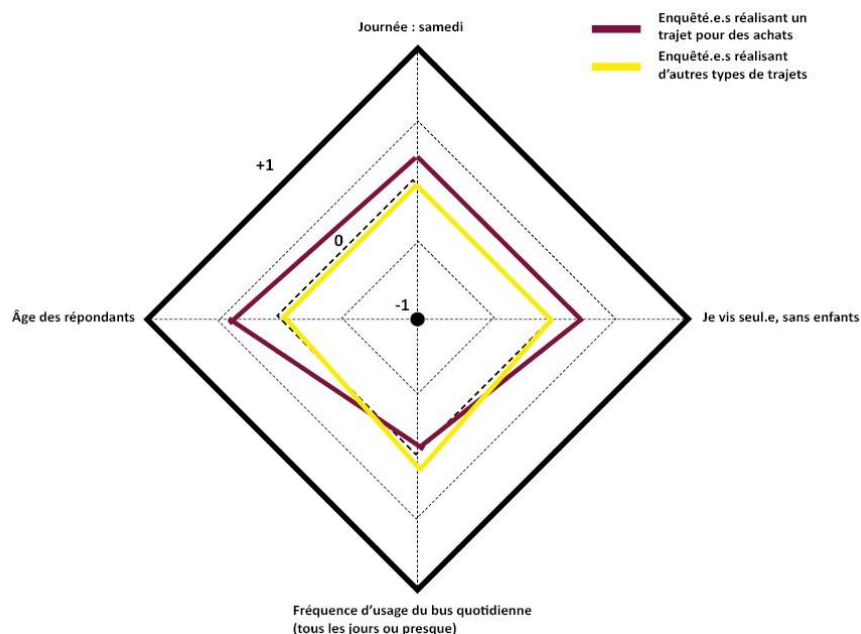
« De temps en temps, on prenait par exemple la voiture pour aller faire une course en ville, ou faire un tour en ville, ou aller à Malo faire juste une promenade ; que maintenant on va plus facilement... Ça va nous arriver de prendre le bus pour le faire au lieu de prendre la voiture. »

(Bénédicte, 53 ans, active en recherche d'emploi, Petite-Synthe)

L'hypothèse qu'une mesure de gratuité des transports, associée à un chapelet de politiques publiques de transformation urbaine, aurait une fonction régénératrice de l'attractivité commerciale du centre-ville de Dunkerque avait déjà été abordée de manière secondaire dans le premier rapport de l'association VIGS par des entretiens avec des commerçants locaux. À distance des poncifs faisant écho à l'idée reçue classique *no parking, no business*, ils avaient jugé intéressante la mesure de gratuité pour l'accessibilité des commerces.

La présente étude permet de compléter ces éléments du point de vue des automobilistes eux-mêmes. Pour préciser le profil précis des personnes effectuant ce type de trajets *achats et loisirs* dont une majeure partie se concentre autour de la place Jean-Bart comme illustré plus haut, un modèle d'analyse multivariée des variables significativement liées au motif des *achats* a été lancé (Graph. 8).

²⁴ Voir 1. Quelle place de la voiture dans le Dunkerquois ? du présent rapport.



Graphique 8 : Analyse multivariée des trajets réalisés pour des achats (échelles données en écart-types par rapport à la moyenne de base)

Il suggère que ces déplacements réalisés en bus par des automobilistes pour des achats sont généralement effectués par des personnes un peu plus âgées. Leur fréquence d'usage du bus est moins soutenue, mais ils mettent en avant l'efficacité du réseau pour emprunter les transports publics à la place de la voiture pour accéder aux aménités du centre.

Au regard des témoignages des personnes rencontrées dans le cadre des entretiens individuels, qui insistent pourtant sur le rôle important que la voiture continue de jouer dans la programmation des courses alimentaires familiales au détriment du bus gratuit²⁵, l'hypothèse proposée ici est que **cet usage du bus pour les loisirs et les petits achats dans le cœur de ville est rendu particulièrement attractif pour des personnes vieillissantes, que les contraintes de la conduite rebutent à l'usage de leur voiture individuelle**. Des problèmes de congestion automobile et de perte de temps pour se garer sont notamment évoqués par les habitués du marché de Dunkerque déplacé à l'automne 2022 du cours François-Bart sur le parvis du théâtre du Bateau Feu en attendant la réalisation de la Halle alimentaire.

Les achats réalisés à partir d'un déplacement en bus à la place de la voiture seraient donc davantage des courses peu volumineuses telles que celles d'une session de shopping, et transportables à la main.

« Habitant Malo, j'ai besoin du bus pour aller au centre de Dunkerque, ce qui me permet de flâner et finalement de pouvoir faire des achats, du shopping, prévu ou pas. »

(Isabelle, 48 ans, active en recherche d'emploi, Malo-les-Bains)

« Je fais quelques achats alimentaires aussi en bus, je reviens à pied, ou l'inverse. Parce que quand il y a souvent du monde, surtout le samedi en revenant du marché c'est souvent plein. Tant mieux hein, le bus marche bien, il y a beaucoup de personnes plus âgées que moi. Alors je demande, je fais des sondages comme vous [rire] ! « Pourquoi vous prenez le bus ? » et ils disent qu'ils ne peuvent pas se garer, qu'on ne peut plus aller en voiture du côté du marché, c'est plus compliqué. »

(Chantale, 57 ans, agente d'entretien, Dunkerque)

²⁵ Voir 3.2.1.b. La voiture-caddie dans le présent rapport.

« C'est moi qui fais les courses. Avec le bus, je peux aller faire les courses tous les jours, ça ne me dérange pas. J'y vais avec mon petit panier. Mais c'est vrai que quand on travaille, on a plein de contraintes, notre temps est minuté, il faut toujours courir après le temps pour faire ses courses, anticiper, aller au travail... »

(Jean-Louis, 68 ans, retraité, ancien sidérurgiste, Dunkerque)

4.1.3. Les actifs sont les automobilistes les plus sensibles à la gratuité des transports

Pour prolonger ces premiers résultats factuels sur l'usage du bus par les automobilistes-usagers et usagères du bus et les rendre plus concrets, une méthode inspirée de l'analyse par composantes principales a été utilisée pour les variables catégorielles définies à partir du questionnaire. L'analyse des correspondances multiples (ACM) apparaît ainsi comme la première démarche propice pour identifier des *trajets-types*, réalisés par des *automobilistes-usagers et usagères types*.

En croisant un certain nombre de variables clés avec celles liées à la gratuité, l'objectif est de **mettre en exergue des catégories d'usagers et d'usagères plus ou moins sensibles aux qualités du nouveau réseau gratuit. Quatre catégories ont ainsi été obtenues.**

Méthode

La démarche d'analyse des composantes multiples vise à exposer les éventuelles interdépendances entre diverses variables catégorielles pour éventuellement préparer une clusterisation des trajets (via un algorithme de k-modes par exemple), c'est-à-dire une catégorisation.

Pour des raisons de clarté et de performances algorithmiques, quelques variables peu significatives ont d'abord été retirées, comme le numéro de la ligne de bus, le jour mercredi ou les trajets domiciles-études (32 trajets). Pour confirmer le nombre de catégories à obtenir (au nombre de quatre à partir de l'ACM initiale), un autre algorithme de clusterisation a été utilisé, de sorte à minimiser la variance intercluster. Une attention particulière a été portée au choix du seuil de 0,2 écart-types pour que la p-value des résultats soit inférieure à 0,05, et les variables précédemment retirées ont été incluses. Les moyennes dans les catégories ont été ordonnées par écart à la moyenne de la base (pour des écarts supérieurs à 0,2 écart-types).

Catégorie n°1 : Les actifs

Variables dont la valeur est significativement plus grande que la moyenne	Cluster	Base (N=589)	Diff (écart-type)
Vivant en couple, avec enfants	47%	24%	0.56
En emploi	73%	50%	0.46
Prenant le bus pour un trajet domicile-travail	44%	27%	0.39
Déclarant prendre davantage le bus depuis 2018	85%	70%	0.31
Déclarant que les économies réalisées avec la gratuité les incitent à prendre le bus <u>à la place de leur véhicule</u>	71%	56%	0.3
Âgés de 28 à 42 ans	37%	26%	0.27
Possession d'un véhicule personnel	88%	78%	0.25
Âgés de 42 à 60 ans	37%	26%	0.24
Prenant le bus le matin	46%	36%	0.22

Tableau 6 : Catégorie d'automobilistes sensibles à la gratuité n°1 / Les actifs

Lecture de la première variable : 48 % des personnes du cluster ont déclaré vivre en famille (couple, avec enfants), contre 24 % dans l'échantillon de la base de données totale). La différence se mesure en écart-type.

Les Dunkerquois et Dunkerquoises en emploi, impliqués dans une vie familiale avec enfants, représentent 35 % des automobilistes qui empruntent les transports en commun. Ils disent prendre davantage le bus à la place de leur voiture depuis 2018 dans une perspective liée à la gratuité des transports, où l'option du transport public est celle qui leur paraît la plus économique pour leurs déplacements pendulaires. Le motif des déplacements en bus pour des achats est en revanche largement sous-représenté dans leurs réponses.

Catégorie n°2 : Les actifs fragilisés

La deuxième catégorie correspond à 28 % des enquêtés.e.s par questionnaires. Il s'agit d'**usagers très réguliers du transport public**, qui le préfèrent souvent à la marche à pied du fait de la bonne performance du réseau. Eux aussi soulignent l'argument économique que représente la gratuité dans leur usage du transport public à la place de la voiture. Pour cette catégorie en particulier, la méthode initiale d'analyse par correspondances multiples montrait par ailleurs que ces automobilistes-usagers et usagères des transports étaient plus souvent en recherche d'emploi.

Variables dont la valeur est significativement plus grande que la moyenne	Cluster	Base (N=589)	Diff (écart - type)
Homme	85%	52%	0.65
Déclarant moins marcher depuis la mise en place de la gratuité	80%	48%	0.63
Déclarant que l'efficacité du nouveau réseau gratuit les incitent à prendre le bus à la place de leur véhicule	78%	48%	0.6
Déclarant que les économies réalisées avec la gratuité les incitent à prendre le bus à la place de leur véhicule	74%	56%	0.37
Fréquence d'usage du bus gratuit quotidienne ("tous les jours")	56%	39%	0.35
Ne sachant pas si le Covid-19 a influé sur les habitudes	32%	20%	0.29
Vivant seul, sans enfants	48%	36%	0.24

Tableau 7: Catégorie d'automobilistes sensibles à la gratuité n°2 / Les actifs fragilisés

Le portrait-robot de ces automobilistes-usagers et usagères est ici plus difficile à brosser que celui de la catégorie précédente. Toutefois, les témoignages des personnes rencontrées au cours des entretiens individuels permettent de se représenter des **Dunkerquois fragilisés socialement par l'instabilité de leur situation professionnelle ou par des changements importants dans leur vie personnelle.** Les récits de leurs trajectoires individuelles comportent quelques pistes intéressantes pour comprendre l'appui que la gratuité du transport public représente dans le fait de pouvoir continuer à se déplacer normalement lorsque les individus traversent une zone de turbulences dans leur trajectoire biographique.

Mounir, par exemple, est actuellement en instance de divorce et a dû déménager de Loon-Plage à Dunkerque. Ayant par ailleurs perdu son permis de conduire, il se satisfait aujourd'hui de sa nouvelle localisation dans le quartier du Grand Large, desservi par la ligne Chrono C4 qui lui permet de poursuivre une vie sociale et ses activités de loisirs.

« Pour le moment, je n'ai pas de voiture, enfin je n'ai plus de voiture, c'est suite à une suspension de permis. [...] Avant j'habitais dans une autre petite ville, mais le divorce faisant... On a vendu la maison et comme je suis originaire de Dunkerque je voulais revenir ici. J'ai pris un logement en attendant, c'est du provisoire, mais on verra par la suite. [...] Et comme toute chose, tout augmente, tout augmente, déjà tout ce qui est en franc est devenu en euros et ça a été multiplié par 6,5% [taux de l'inflation 2022]. Donc la gratuité, c'est super, c'est super. D'ailleurs, je ne sais pas si dans les autres villes, c'est comme ça ou pas. Pour moi, pour mes déplacements je trouve ça suffisant, maintenant peut-être que d'autres personnes auraient besoin de plus d'arrêts de bus ou je ne sais pas, mais pour moi, pour ce que je fais, c'est bien. Je prends souvent le bus pour aller à la salle de sport en général. [...] Je compte me racheter une petite voiture, mais je continuerai le bus pour les petits trajets. »

(Mounir, 53 ans, agent chez EDF, Dunkerque)

« Je reprends le parcours professionnel. J'ai été opérée, j'ai eu des problèmes de santé donc... je ne pouvais pas conduire, je me suis séparée de la voiture et après j'ai vu qu'il y avait le bus gratuit. Je me suis dit « bon, c'est bien, c'est très très bien », donc voilà... [...] Je suis agente d'entretien des écoles donc je prends le bus le matin à 6h20, et je reviens le soir il est 6h30. Les horaires me correspondent bien. »

(Chantale 57 ans, agente d'entretien, Dunkerque)

Catégorie n°3 : Les retraités

19 % des trajets analysés sur le nouveau réseau gratuit sont réalisés par des personnes âgées.

Variables dont la valeur est significativement plus grande que la moyenne	Cluster	Base (N=589)	Diff (écart-type)
À la retraite	59%	28%	0.69
Âgés de 60 ans et plus	57%	28%	0.66
Prenant le bus pour aller faire des achats (courses, marché, shopping)	53%	26%	0.59
Fréquence d'usage du bus gratuit hebdomadaire ("plusieurs fois par semaine")	65%	38%	0.56
Vivant seul, sans enfants	61%	36%	0.51
Vivant dans une commune au revenu médian élevé	47%	27%	0.45
Vivant dans une commune très dense	51%	31%	0.43
Prenant le bus sur l'horaire du déjeuner	56%	36%	0.41
Déclarant moins prendre la voiture depuis la mise en place de la gratuité	83%	65%	0.37
Déclarant moins marcher depuis la mise en place de la gratuité	63%	48%	0.31
Prenant aussi le bus les week-ends	65%	54%	0.23

Tableau 8 : Catégorie d'automobilistes sensibles à la gratuité n°3/ Les retraités

Ces retraités dynamiques, que l'on retrouve par exemple dans les quartiers privilégiés, se sont habitués à prendre le bus à la place de leur voiture depuis 2018 pour profiter des aménités du centre-ville à une fréquence presque quotidienne.

« Très habituellement, je me rends à pied à mes activités citoyennes parce que ce n'est pas loin de là où j'habite. Donc je m'y rends à pied et c'est d'ailleurs quelque chose de très singulier dans le rapport à la mobilité depuis que je suis à Dunkerque, c'est la question des distances. Je viens de la région parisienne, et ici, le déplacement pédestre peut être tout à fait facile parce que les distances sont relativement étroites, alors que sur la région parisienne, quand on se déplace pour aller au centre-ville, on a atteint la station de RER, on n'est pas du tout dans le même rapport.

[...] Et donc c'est vrai que j'utilise beaucoup plus la marche à pied, d'autant plus que j'ai eu un accident cardiaque en rentrant de vacances l'année dernière et que je dois me bouger, bouger le corps de façon régulière. Donc c'est facile. Ceci étant, quand je dois aller à Petite-Synthe ou alors quand je dois aller dans le centre, à la gare, à la place Jean Bart etc., là il m'arrive de prendre le bus assez régulièrement. Par exemple, le C3, c'est facile, c'est peinard.

[...] La voiture ça dépend, ça peut être une fois par semaine, parfois deux ou trois fois par semaine. Mais il y a des semaines où la voiture n'est pas utilisée du tout. »

(Jean, 73 ans, retraité, ancien psychosociologue, Malo-les-Bains)

Catégorie n°4 : Les usagers occasionnels

Variables dont la valeur est significativement plus grande que la moyenne	Cluster	Base (N=589)	Diff (écart-type)
Fréquence d'usage du bus gratuit mensuelle ("plusieurs fois par mois")	44%	18%	0.67
Fréquence d'usage du bus gratuit rare ("quasiment jamais")	15%	4%	0.55
Vivant en couple, sans enfants	47%	27%	0.45
Possession d'un véhicule personnel	94%	78%	0.39
Homme	68%	52%	0.32
Prenant le bus sur l'horaire du déjeuner	50%	36%	0.28
Âgés de 18 à 28 ans	30%	20%	0.24
Prenant le bus pour aller visiter des proches (amis, famille...)	12%	7%	0.21

Tableau 9 : Catégorie d'automobilistes sensibles à la gratuité n°4/ Les usagers occasionnels

La dernière catégorie correspond à des personnes empruntant plus rarement les transports en commun, sans qu'aucune des variables liées à la gratuité ou la performance du réseau ne semblent se répercuter sur leur usage. Ils représentent une part importante des automobilistes-usagers rencontrés, soit 18 %. Un profil d'exemple serait celui d'un jeune actif motorisé, voire un étudiant ou une étudiante venant d'obtenir son permis, qui profite de la proximité des lignes de bus et de la simplicité offerte par l'absence de billettique pour voyager ponctuellement sur le réseau de transport à la pause du midi par exemple, ou en cours de journée pour des rendez-vous sur le territoire.

Ces catégories permettent ainsi d'éclairer la diversité de situations des automobilistes présents sur le réseau DK'Bus, et d'affirmer la place de la gratuité dans le choix modal en faveur des transports publics pour les trois premières catégories. La troisième partie du présent rapport détaille les points saillants de l'évolution des représentations des transports collectifs depuis 2018 et le rôle de la gratuité des transports dans ces changements.

4.2. La gratuité des transports, un accélérateur de pratiques de mobilité multimodales

Fondés sur les déclarations des personnes interrogées lors de l'enquête par questionnaire, les développements précédents ont montré que les qualités du nouveau réseau gratuit avaient résolument participé au report de certains déplacements réalisés auparavant en voiture. Les actifs Dunkerquois ont par exemple pris l'habitude de prendre le bus pour des trajets domicile-travail à la place de leur véhicule personnel pour faire des économies.

Ces premières tendances vont dans le sens de l'hypothèse d'une forme de *report modal* de certains automobilistes Dunkerquois et Dunkerquoises vers les transports publics en fournissant des éléments de réponse sur l'évolution du volume de leurs déplacements et la place la gratuité dans cette évolution (les personnes ayant déclaré prendre plus souvent le bus en comparaison avec la période précédant la mise en œuvre du nouveau réseau gratuit). Cependant, découvrir ces tendances reste dans un premier temps insuffisant pour déterminer si, pour ces automobilistes, le bus gratuit remplace bien des déplacements auparavant réalisés en voiture.

Cette sous-partie touche au cœur de la controverse scientifique sur les supposés effets de la gratuité des transports sur le report modal : d'où viennent ces nouveaux usagers réguliers ? Renoncent-ils à une partie de leurs déplacements automobiles, ou bien à l'usage des modes actifs, tels que le vélo ou la marche à pied ?

Ces questions ne sont pas neuves²⁶, mais elles ont été rappelées avec d'autant plus de force au moment de la mise en œuvre de la gratuité à Dunkerque en 2018, qui était à l'époque la plus grande agglomération française en termes d'habitants à décider de cette mesure. Dans une tribune publiée dans le journal *Le Monde*, le chercheur Frédéric Héran supposait par exemple que « la gratuité des transports publics est une mauvaise idée, qui pénalise d'abord le vélo et la marche ». Par ailleurs, et toujours à titre d'exemple, le professeur d'économie Quentin David résumait dans une note pour le média *The Conversation* son étude sur les effets hypothétiquement nuls d'une gratuité des transports parisiens sur la congestion routière²⁷ provoquée par un report modal des déplacements réalisés en voiture vers le réseau de transports francilien.

La présente étude n'a pas pour objectif de discuter de la pertinence des différentes manières de calculer le report modal des déplacements automobiles vers le bus gratuit, d'une part en raison de l'incomplétude de l'échantillon de données récoltées, et par l'absence de consensus académique sur la question d'une méthodologie efficace à employer pour isoler les effets de la gratuité des effets des autres politiques publiques locales d'autre part.

En revanche, elle propose de faire le point sur les savoirs issus d'autres expériences de la gratuité concernant les effets de la gratuité sur le report modal entre différents modes (2.2.1) et d'observer par les pratiques si la gratuité des transports est un levier suffisamment puissant pour faire décrocher du réflexe automobile auxquels les Dunkerquois et les Dunkerquoises sont habitués depuis toujours. L'apparition d'une alternance plus fréquente entre des trajets réalisés en voiture puis plus souvent en bus sera notamment explorée (2.2.2).

4.2.1. Tallinn, Aubagne : aperçus des effets de la gratuité sur le report modal

Les chiffres du report modal des autres réseaux ayant fait le choix de la gratuité ne sont pas nombreux, en particulier parce qu'il est compliqué de mesurer avec exactitude les effets de la gratuité sur la répartition modale. Ils sont aussi parfois minimes, notamment parce que la gratuité n'est pas toujours accompagnée d'autres moyens de réduction de la place de la voiture :

- La ville de Tallinn, en Estonie, comporte 440 000 habitants et a adopté la gratuité des transports en commun en 2013 à la suite d'un référendum populaire. En 2014, l'équipe de chercheurs menée par O. Cats et chargée d'évaluer les effets quantitatifs de la gratuité des transports à Tallinn ont par exemple mesuré une augmentation de la fréquentation de 3% la première année dont seulement 1,2 % serait expliqué par la gratuité, le reste par l'amélioration de l'offre de transport (Cats et al., 2014). Par ailleurs, la ville a calculé une diminution du trafic automobile qui a chuté de près de 6 % dans le centre-ville.
- À Aubagne, la Communauté d'agglomération affirme en 2012 que 35 % des nouveaux utilisateurs des transports en commun gratuits sont des anciens automobilistes, trois ans après le passage du réseau à la gratuité totale. Aurait également été observé une baisse de 10 % du trafic automobile sur l'agglomération. Enfin, 63 % des déplacements directement générés par la gratuité se font au détriment d'une voiture ou d'un deux-roues motorisé selon Sagot-Duvaouroux et Giovannangeli (2012).

Concernant d'autres villes françaises de la gratuité des transports, la Ville de Châteauroux a observé une baisse de la part modale de la voiture d'1,1 % tandis que celle du bus a progressé de 2 % à 4 % après la mesure de gratuité totale en 2001.

À Compiègne, les pouvoirs locaux n'ont pas noté d'effet notable sur la place de la voiture mais le réseau vieillissant n'avait pas été rénové lors du passage à la gratuité en 1975.

À Dunkerque, la gratuité conjuguée au renouvellement du réseau a-t-elle permis de transformer les pratiques ?

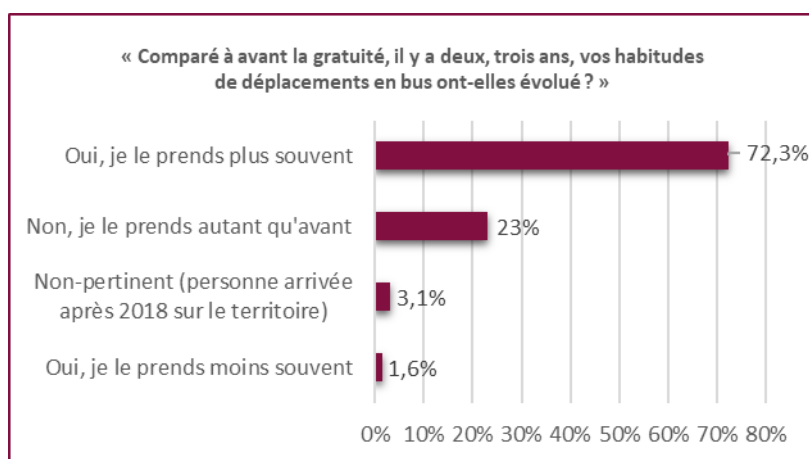
²⁶ Dans la rubrique « Points de vue » du site, l'Observatoire des villes du transport gratuit documente la controverse par le recensement des tribunes et autres communications des experts des transports sur les effets de la gratuité.

²⁷ David Q. (2022), « Gratuité des transports en commun et congestion routière : revue de la littérature et implications pour Paris », *Revue d'économie politique*, n°132, 421-452, et voir « L'effet limité de la gratuité des transports en commun sur la pression automobile », par Quentin David, 7 avril 2022, *The Conversation*.

4.2.2. Hypothèse d'un recul du réflexe automobile chez les automobilistes Dunkerquois

Plusieurs analyses ont d'abord été menées à partir de la base de données récoltées pour comprendre le rôle de la gratuité dans l'évolution des habitudes de mobilité. Les réponses obtenues à partir de la question n°12 (Graph. 9) apportent de premières révélations. En effet, près d'un quart (23 %) des automobilistes interrogés (N=447) avaient déjà l'habitude d'emprunter les transports publics, et le lancement de la gratuité sur le nouveau réseau DK'Bus a été un véritable déclencheur de nouvelles habitudes pour 72 % d'entre eux, qui déclarent prendre plus souvent les transports en commun depuis 2018.

Sur tous les trajets interceptés par l'enquête par questionnaire, 323 ont donc été réalisés par des personnes qui conduisent et qui ont choisi de prendre davantage le bus depuis la gratuité, soit plus d'un sur deux (55 %).



Graphique 9 : Réponses à la question 12 sur l'évolution de la fréquence d'usage du bus depuis la mise en œuvre de la gratuité (N=447, enquêté-e-s conduisant actuellement)

Quelques précautions d'interprétation

Sous couvert de la fiabilité des réponses des enquêté.e.s apportées au cours de l'enquête par questionnaires déclaratifs, cette seule statistique semble suffire pour prouver une forme de report modal depuis les autres modes de transports pris dans leur ensemble depuis la transformation du nouveau réseau gratuit.

Cependant, si les habitudes de déplacement des automobilistes ont fortement changé en termes de volume, il est possible par exemple qu'ils fassent aujourd'hui plus de déplacements qu'auparavant. Parmi ces « nouveaux déplacements », une partie se ferait effectivement en bus et il s'agirait d'une pratique nouvelle, mais les transports en commun n'auraient pas remplacé la voiture comme moyen d'effectuer ces déplacements. A contrario, si la structure quantitative des déplacements n'a pas changé, les personnes prenant plus fréquemment le bus depuis la gratuité ont nécessairement dû remplacer des déplacements auparavant réalisés en voiture ou par les modes actifs.

Il serait intéressant d'approfondir ce point, notamment en fonction des nouvelles données qui seront livrées par la prochaine enquête Enquête EMC² (anciennement Enquête ménages-déplacements) dans le bassin territorial dunkerquois.

Une régression logistique a été lancée pour affiner le profil de ces automobilistes déclarant un usage plus fréquent du bus en lien avec les catégories d'usagers définies en partie 2.1.2. Sans surprise, un changement de situation familiale ou professionnelle est bien corrélé avec le fait de fréquenter plus régulièrement les

transports collectifs depuis la mise en œuvre du réseau gratuit. Cela peut éventuellement s'interpréter en lien avec la situation des personnes de la catégorie n°2, pour qui le bus est un moyen de transport palliatif lors d'un changement brutal dans leurs trajectoires biographiques, pouvant impliquer une perte du permis ou la vente subie du véhicule personnel.

Un autre élément est que le revenu médian de la commune des personnes enquêtées indique une fréquentation accrue du transport public. En particulier, un revenu médian plus faible indique une plus grande propension à prendre plus le bus depuis la gratuité. Comment l'interpréter ?

On pourrait imaginer qu'il s'agit d'automobilistes non-véhiculés, le taux de motorisation étant plus faible dans les quartiers en difficultés du territoire de la Communauté urbaine. Par exemple, le taux de motorisation dans le quartier classé politique de la ville « Jeu de Mail-Carré de la Vieille » à Grande-Synthe est de 67 % en 2018. Mais le fait de posséder un véhicule est finalement une variable assez indépendante du fait de plus emprunter le bus depuis 2018. Par exemple, 32,5 % des personnes ayant augmenté leur usage du bus sont issues d'un ménage multi-motorisé, disposant de deux véhicules disponibles au quotidien, voire plus.

Cela suggère de manière très intéressante que les qualités du nouveau réseau gratuit n'ont pas seulement un impact sur les usagers-captifs des transports en commun n'ayant pas le choix de se déplacer ainsi, mais qu'elles touchent effectivement des catégories de personnes plus stables socio-économiquement, ayant les ressources pour entretenir une mobilité individuelle fondée sur l'usage de la voiture. De nouvelles représentations du transport public depuis leur passage à la gratuité ne sont pas étrangères à ce constat²⁸. La réalisation d'une enquête spécifique sur la question comparative du report modal vers le bus depuis différents modes (voiture, modes actifs) serait bienvenue pour confirmer les résultats à partir d'une autre méthode de récolte de données et d'analyse.

L'analyse des données récoltées à la question 13 « Comparé à avant la gratuité, il y a 2, 3 ans, diriez-vous aujourd'hui que vous prenez plus souvent le bus à la place de la voiture, du vélo ou de la marche ? » s'est révélée difficile. En effet, le retour de terrain de la part des auteurs de ce rapport ayant plusieurs fois accompagnés sur place les étudiants de l'IRTS chargés de distribuer les questionnaires est que la question a presque toujours été mal comprise par les personnes interrogées. Ces dernières avaient du mal à réfléchir à leur réponse, et à donner une réponse claire (changements d'avis...), ce qui mène à des incohérences dans les données liées à cette question.

Ainsi, les auteurs de ce rapport n'ont pas poursuivi plus loin les analyses relatives à cette question de l'enquête quantitative.

4.2.3. L'affirmation de nouvelles habitudes multimodales en lien avec la mesure de gratuité

D'autres questions posées aux usagers et usagères du bus, et surtout l'enquête de terrain menée auprès de trente-six personnes, apportent cependant des réponses claires en ce qui concerne l'usage préférentiel du bus gratuit à la place du véhicule individuel dans une perspective multimodale.

4.2.3.1. Des habitudes nouvelles en faveur de l'alternance « voiture-bus »

Le questionnaire distribué auprès des automobilistes usagers et usagères du bus gratuit comportait un bloc de questions liminaires pour obtenir les caractéristiques du trajet en train d'être réalisé par le répondant : ligne, arrêt de descente, motif de déplacement etc. Il leur était également demandé s'ils avaient aussi l'habitude de réaliser en voiture le même type de déplacement décrit au moment du questionnaire.

Les réponses à la question n°6 « Est-ce qu'il vous arrive de réaliser ce trajet en voiture ? » montrent que **48 % (47,6 %) des trajets dépeints dans l'ensemble de la base de données sont réalisés exclusivement en bus, par des personnes motorisées.** La régression logistique lancée sur cette question à la suite

²⁸ Voir dans le présent rapport 3. La place des représentations dans le choix modal des Dunkerquois et Dunkerquoises.

d'analyses bivariées n'est pas suffisamment convaincante pour les décrire plus précisément, mais elle confirme toutefois les points suivants :

- Plus leur fréquentation du bus gratuit est régulière, moins les automobilistes-usagers déclarent faire le même type de trajets en voiture ;
- Avoir des enfants mineurs favorise la multimodalité, c'est-à-dire le fait de réaliser un déplacement pour un même motif parfois en voiture, parfois en bus ;
- Enfin, les personnes qui ont pris ces habitudes multimodales citent davantage les économies gagnées avec la gratuité comme raison explicative pour éviter de réaliser le trajet en voiture.

Ces statistiques peuvent être interprétées en faveur des performances du nouveau réseau DK'Bus, dans laquelle la gratuité joue certainement un rôle pour déclencher ce type de nouvelles pratiques des transports en commun auprès d'une population généralement absente à bord auparavant, ou de manière plus sporadique (des usagers occasionnels, sans abonnements).

4.2.3.2. La mesure de gratuité profite aussi aux cyclistes

Les pratiques du bus gratuit réalisées en alternance avec les modes actifs n'étaient pas prévues pour être étudiées dans le cadre des entretiens à l'origine. Cependant, l'enquête de terrain a permis d'envisager la question de la multimodalité au prisme des évolutions de la pratique du vélo et de la marche à pied depuis la mise en œuvre du nouveau réseau gratuit. S'il est vrai que certains Dunkerquois et certaines Dunkerquoises remplacent des petits trajets auparavant réalisés à pied ou à vélo par le bus, l'ensemble des cyclistes et des habitués de la marche à pied déclarent soutenir cette initiative qui va dans le sens d'une réduction globale de la voiture en ville. Certains Dunkerquois plus âgés se confient par exemple sur la baisse de régime de leur pratique du vélo en faveur du bus, mais sans pour autant la perdre depuis la mise en œuvre du nouveau réseau.

« J'allais au collège à Coudekerque de temps en temps en bus, mais pas très souvent parce que ce n'était pas très pratique, entre Dunkerque et Coudekerque... Enfin, j'habite Malo, mais ce n'était pas très pratique. Il y a vingt ans, oui j'y allais en vélo, mais j'arrivais en sueur et ce n'était pas trop pratique non plus. Pour le bus, ça allait, mais pour ne pas me compliquer, je prenais ma voiture. Mais ça, c'était avant ! Avec mon épouse on fait beaucoup de gym, donc maintenant on va à la salle de sport, tous les jours en bus ou à vélo quand le temps le permet. C'est souvent à vélo, mais le plus souvent en bus. »

(Michel, 71 ans, retraité, ancien professeur au lycée, Malo-les-Bains)

Possédant eux-mêmes une voiture dont ils se servent à minima quelques fois par semaine, la gratuité des transports publics a été l'atout déclencheur d'habitudes plus multimodales pour ces nouveaux usagers. Un exemple parmi d'autres serait celui de Corinne, qui n'a jamais possédé d'abonnement de transports depuis son arrivée à Grande-Synthe en 1992 et dont la quasi-totalité des déplacements est encore aujourd'hui réalisée à vélo.

« Quand le temps est très mauvais je monte dans le bus. Je regarde la météo en fait, maintenant que j'ai un portable ! La veille je regarde et si je vois que le temps est à la pluie par exemple dans l'après-midi. [...] Un jour, j'allais à pied au lycée, je marchais et ça faisait « flic-flac-flic-flac », un mardi où j'avais cours du matin au soir ! Je me suis dit, « jamais plus ». Donc le bus c'est vraiment exceptionnel. Cette année je l'ai pris pas mal, il est arrivé quelques fois que c'était le moment de partir et il pleuvait, donc voilà. [...] Et je vais en bus aussi parce que je fais beaucoup de sport, je commence ma journée par deux heures de jardinage de 5h à 7h dans un jardin partagé [en été] donc après physiquement je veux modérer. Donc je monte dans le bus avec mon vélo pliable, et là c'est 20 minutes pour aller à la plage, c'est formidable ! »

(Corinne, 54 ans, professeure au lycée, Grande-Synthe)

Plutôt que d'être remplacés d'un mode de transport vers un autre, ces nouveaux déplacements en bus représentent aussi désormais une manière de fluidifier les différents aspects de leur mode de vie.

4.3. La gratuité des transports, un nouveau facteur de démotorisation ?

La première étude menée sur les effets de la gratuité totale des transports sur la mobilité des Dunkerquois²⁹ par l'association de chercheurs VIGS avait révélé l'aspiration d'environ 5 % des personnes interrogées³⁰ à abandonner l'usage de leur véhicule individuel, voire à le vendre et à ne pas en racheter pour se déplacer en bus. Parmi d'autres tendances de transformation des mobilités identifiées, ce premier résultat suggérait la force d'impulsion de la mesure de gratuité des transports associée à la refonte complète du réseau pour détourner une partie de la population de l'automobile.

Quatre années après la mise en service du nouveau réseau gratuit, la présente enquête menée spécifiquement auprès d'automobilistes-usagers du bus est l'occasion de **mettre à jour les liens qui unissent la gratuité des transports et une dynamique supposée de démotorisation sur le territoire de la Communauté urbaine de Dunkerque.**

La démotorisation est le nom donné par la littérature scientifique au processus d'abandon du véhicule motorisé d'un ménage donné, d'abord par une réduction de l'usage puis enfin par la vente³¹. Elle peut être définie comme « la diminution de manière pérenne ou temporaire du nombre de véhicules à l'échelle du ménage »³².

Les caractéristiques du nouveau réseau gratuit ont-elles, entre autres facteurs, participé à l'émergence de ces réflexions chez les automobilistes Dunkerquois ? Comment se manifestent-elles ? La vente en est-elle l'expression la plus manifeste ? Cette sous-partie vise ainsi à approfondir, dans une perspective neuve et exploratoire, les précédents développements sur la réduction de l'usage de la voiture par les automobilistes interrogés depuis 2018.

4.3.1. Les retraités et les personnes en difficultés socio-économiques sont moins véhiculés

Le processus de démotorisation des automobilistes-usagers et usagères du bus gratuit a été étudié en deux temps. Dans un premier temps, une comparaison des groupes des automobilistes *motorisés* et des personnes *démotorisées* a été réalisée pour mettre en avant leurs différences socio-économiques et leurs habitudes de mobilité. Les facteurs corrélés à la démotorisation des personnes concernées ont ensuite été calculés à l'aide d'une régression logistique.

D'un point de vue méthodologique, il est important de souligner que la base de données n'est initialement pas équilibrée : 78 % des enquêté-e-s sont actuellement motorisé-e-s, contre 16 % de démotorisé-e-s, et 6 % des personnes interrogées ont obtenu leur permis mais n'ont jamais été véhiculées. Pour compenser ce déséquilibre, plusieurs méthodes existent en analyse statistique : une méthode d'*oversampling* (ADASYN) a été retenue pour ajouter artificiellement des échantillons de démotorisés, et une méthode de classification *random forest* (forêt aléatoire), moins sensible aux déséquilibres, a été employée. Une enquête spécifique auprès de ces personnes démotorisées pourrait permettre de préciser les choses.

Le portrait-robot des automobilistes-usagers et usagères du transport public ressemble sensiblement aux Dunkerquois de la catégorie d'usagers n°1, illustrée dans la partie précédente 2.1.3.

Les arguments invoqués par ces répondants et répondantes à l'enquête par questionnaire, qui conjuguent les économies réalisées et l'efficacité des lignes vertébrales du réseau, inspirent à nouveau **l'hypothèse que les transports en commun leur sont apparus comme attractifs à partir du moment où ils répondaient de manière précise et concrète à leurs problématiques quotidiennes, comme le pouvoir d'achat ou la rapidité du transport.**

Les personnes démotorisées faisant partie de l'échantillon présentent la caractéristique de prendre davantage le bus depuis la gratuité. Aussi plus âgées, elles vivent plus souvent seules et sont plus nombreuses à chercher un emploi. L'avancée en âge et l'instabilité professionnelle étant des facteurs

²⁹ HURÉ M., JAVARY C-M. (2019), Le nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque. De la transformation des mobilités aux mutations du territoire, Rapport de l'association VIGS, 248 p.

³⁰ 100 personnes, sur un panel d'enquête de 2000 personnes côtoyant le centre-ville de Dunkerque.

³¹ Voir Annexes du présent rapport, fiche récapitulative de la littérature scientifique sur la démotorisation.

³² EMERY J., MOTTE B., HIVERT L. (2021), « Motifs de démotorisation des actifs et retraités dans les aires urbaines françaises : premiers résultats statistiques de l'enquête MoDe », *RTS - Recherche Transports Sécurité*, IFSTTAR, 2021, 22p.

favorisant la démotorisation, du moins une démotorisation temporaire, cette analyse apporte un **dernier coup de pinceau aux portraits généraux des catégories d'usagers n°2 et n°3** (les actifs fragilisés et les retraités) que l'on retrouve aussi **plus enclins à se démotoriser**, de manière partielle ou totale.

« Déjà quand on arrive en retraite, on a une perte de salaire donc il faut y penser, et ce n'est pas la peine d'avoir deux voitures sur le trottoir, qui prennent de la place et puis... On en fait rouler une chacun son tour alors qu'on peut très bien s'en partager une. »

(Danielle, 61 ans, technicienne d'intervention sociale, Petite-Synthe)

Au regard de leurs caractéristiques socio-économiques, il est possible de faire l'hypothèse que ces anciens et anciennes automobilistes auraient franchi le cap de la démotorisation tôt ou tard. **Ainsi, que dire du rôle de la gratuité dans le choix de ces personnes à se séparer définitivement de leur véhicule ? En est-elle un facteur accélérateur ?**

4.3.2. L'année 2018, un pivot pour les Dunkerquois et Dunkerquoises avancés dans le processus de démotorisation

Certains témoignages recueillis comme celui de Jérôme ou Sonia, basés à Grande-Synthe, qui affirment avoir décidé de se séparer de leur deuxième voiture avec la mise en œuvre du nouveau réseau, ont permis d'envisager **des analyses complémentaires pour savoir si le lancement de la gratuité totale a participé aux prémices d'un mouvement de démotorisation**, avec l'hypothèse que des personnes déjà engagées dans un processus de réduction de leurs mobilités motorisées avant 2018 y seraient plus sensibles.

« La décision date de juste un peu avant [2018]. [...] Je me rendais compte que ça allait être un peu inutile, sachant que le bus allait être gratuit. C'est ce qui nous a donné envie de se séparer de notre voiture. »

(Sonia, 43 ans, infirmière puéricultrice, Grande-Synthe)

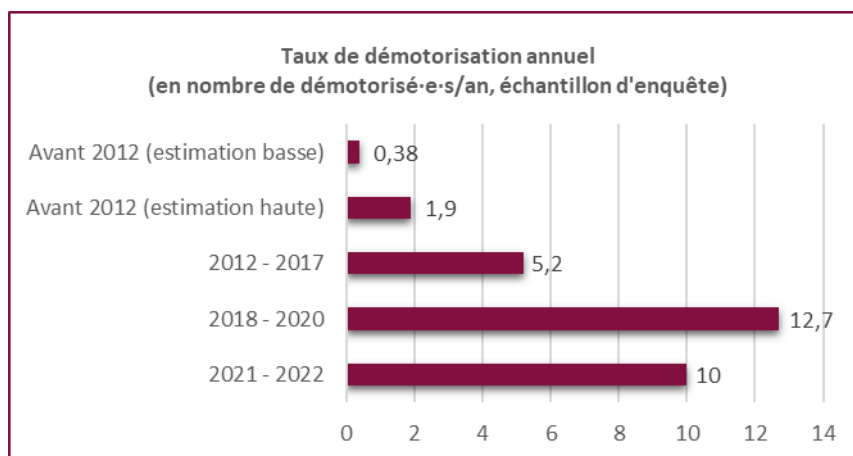
« Avant, on avait deux voitures, mais on est passé qu'à une. [...] Pour ce que j'en faisais, ça me servait à rien. En plus, on galère pour trouver de la place au niveau de l'Université. Mais pour moi, c'était plus pour faire des économies. Et après moi, c'était [pour faire du] vélo je dirais. Après, entre le vélo et le bus qui est gratuit, voilà, pour moi, c'était la même chose... Ma deuxième voiture stagnait devant chez moi. J'avais les révisions à faire, les contrôles techniques à faire. Je payais une assurance qui, entre guillemets... Je crois qu'il y a deux ans, je l'ai utilisé cinq fois ma voiture. Donc ma voiture, l'année dernière [en 2021] on a décidé de la vendre. »

(Jérôme, 40 ans, employé en service visio-conférence, Grande-Synthe)

Les résultats suivants portent donc sur les personnes ayant le permis de conduire, mais qui ne sont plus véhiculées. Ce sous-échantillon correspond à 98 répondants (16 % de l'échantillon total dans la base de données, **Tab. 10**) ayant déclaré avoir abandonné leur voiture selon des bornes temporelles diverses. Ces valeurs ont été ramenées à un taux de démotorisation annuel en nombre de démotorisés par an, de sorte à mener plus facilement les comparaisons (**Graph. 10**).

Durée sans véhicule individuel parmi les enquêté·e·s démotorisé·e·s	Nombre d'enquêté·e·s concerné·e·s
Moins d'1 an (2021-2022)	10
Plus d'1 an, moins de 4 ans (2018-2022)	38
Plus de 4 ans et moins de 10 ans (2013-2017)	31
Plus de 10 ans (avant 2012)	19

Tableau 10 : Réponses à la question 11.a parmi les enquêté·e·s ayant le permis mais plus de véhicule (N=98)



Graphique 10: Taux de démotorisation annuel (en nombre de démotorisés/an)

4.3.2.1. Un pic de décisions favorables à la démotorisation en 2018 ? Questions méthodologiques

Le premier constat à dresser est que près d'un représentant du groupe des démotorisés sur deux déclare avoir décidé de la vente de leur véhicule après 2018.

Par ailleurs, une analyse bivariée croisant les réponses de ce sous-échantillon avec la réponse à la question leur étant dédiée 11.c « Envisagez-vous d'acheter un nouveau véhicule dans un futur proche ? » montre que seuls 12 % des enquêté-e-s démotorisé-e-s comptent se remotoriser.

Est-ce suffisant pour conclure que les qualités du nouveau réseau gratuit seules les ont poussés à franchir le dernier palier de la démotorisation, sans retour en arrière ?

Il est aujourd'hui difficile de l'affirmer, en partie parce que d'autres facteurs personnels ont pu être pris en compte par ces individus et ne sont pas tous liés à la gratuité des transports. Par exemple, la réorganisation vers plus de télétravail d'une partie des emplois peut mener à la réflexion sur la nécessité de garder sa voiture, tout comme le départ du petit dernier du domicile familial.

S'en arrêter là pose également des questions méthodologiques : dans la mesure où une personne démotorisée il y a plus de dix ans est en moyenne plus âgée (et donc aussi supposément moins en capacité de se déplacer aussi souvent), il est possible que les taux observés dans les années antérieures à 2018 soient sous-estimés et finalement comparables en valeur avec ceux trouvés pour les premières années de mise en service du nouveau réseau gratuit. Les travaux sur la démotorisation soulignent aussi son caractère souvent temporaire ; ainsi, certaines des personnes démotorisées avant 2018 ont pu se « remotoriser » et ne sont pas comptées dans les chiffres.

En revanche, il est intéressant de comparer l'évolution des taux de démotorisation annuels en fonction des périodes disponibles. Deux comparaisons successives ont été réalisées.

- Entre la période 2012-2017 et la période 2018-2022,
- Entre la période 2018-2020 et la période 2021-2022.

Chaque résultat obtenu a été confronté à une hypothèse H0 où les taux de démotorisation seraient constants aux deux périodes pour tenter de montrer le probable rôle significatif du nouveau réseau gratuit dans ces différences. La différence entre les taux de démotorisation entre les périodes 2012-2017 et 2018-2022 est significative (p-value très inférieure à 0.05). À l'inverse, on n'obtient pas de différence significative entre la période 2018-2020 et la période 2021-2022. Cela justifie statistiquement qu'il est peu probable que le phénomène de démotorisation autour de l'année 2018 soit dû au hasard.

De ces calculs apparaît une rupture claire dans le fait de se démotoriser autour de la date pivot de 2018, année de mise en œuvre de la gratuité totale sur le nouveau réseau DK'Bus. Si cette rupture peut être renforcée par de nombreux facteurs extérieurs à la mesure de gratuité (sous-représentation des démotorisés de longue date, à la santé déclinante), le rôle du nouveau réseau gratuit dans ce phénomène

est probablement important même s'il est difficile de le mettre davantage en exergue du point de vue temporel.

4.3.2.2. La gratuité et des besoins de mobilité en perte de vitesse renforcent la démotorisation

Les raisons pour abandonner son véhicule ont été étudiées pour préciser le rôle de la gratuité dans celles-ci. Les membres du groupe des personnes démotorisées, représentant pour rappel 16 % de la base de l'échantillon total (=98 personnes), déclarent souvent un motif lié à la gratuité des transports pour justifier la vente de leur véhicule (Tab. 11) :

Principales raisons avancées par les enquêté-e-s pour vendre leur véhicule	Nombre d'enquêté-e-s concerné-e-s
Je n'en avais plus l'utilité	17
Ça me coûtait trop cher	10
L'accès au bus est plus facile depuis la gratuité	13

Tableau 11 : Réponses à la question 11.b « Pour quelles raisons n'avez-vous plus de véhicule ? », extrait (N=98)

Les précédents développements permettent de considérer que les répondant-e-s ayant choisi de répondre « Je n'en avais plus l'utilité » sont des personnes âgées ayant adopté des habitudes de mobilité par les transports publics. **La perte d'intérêt que semble représenter la mobilité motorisée au regard des performances du nouveau réseau gratuit est bien l'une des raisons clés pour prendre la décision de se séparer de sa voiture.**

4.3.3. Arriver à s'en passer avant de vendre

Cette sous-partie approfondit les résultats de l'enquête quantitative sur le plan de la démotorisation, et prépare la troisième partie du présent rapport sur les représentations : pourquoi la plupart des Dunkerquois et des Dunkerquoises actuellement motorisés n'envisagent pas de se passer de leur voiture à l'avenir ?

4.3.3.1. 33 % des automobilistes envisagent de se passer de leur voiture à l'avenir, au profit du bus

Un tiers des automobilistes personnellement motorisés qui ont été questionnés imaginent pouvoir se passer de leur véhicule à l'avenir, dans les cinq à dix ans, soit 143 personnes (24 % de la base totale de l'échantillon, et 33 % des personnes véhiculées interrogées), (Tab. 12).

"À l'avenir, dans 5 ou 10 ans par exemple, pensez-vous pouvoir vous passer complètement de votre véhicule au quotidien ?"	Nombre d'enquêté-e-s concerné-e-s	Pourcentage des automobilistes enquêté-e-s
Oui, absolument	58	13%
Oui, éventuellement	85	20%
Total des réponses positives	143	33%
Non	294	67%

Tableau 12 : Réponses à la question 10 (N=437 personnes véhiculées)

Une régression logistique a permis de mettre en lumière leur propension à démotoriser leurs habitudes de mobilité en fonction des axes de la parentalité et de l'âge, déjà repérés dans les développements précédents comme des facteurs différenciateurs des motorisés des démotorisés Dunkerquois.

En particulier, le nombre d'enfants majeurs des personnes enquêtées semble favoriser la réflexion pour se passer complètement du véhicule au quotidien. Cette variable est particulièrement intéressante en ce qu'elle peut s'interpréter en fonction de la situation des parents ayant encore la charge de leurs enfants majeurs. Du moment que ces derniers restent au domicile familial, un ou plusieurs véhicules peuvent être partagés entre les membres de la famille. **Au départ de l'enfant, une réflexion sur l'utilité d'emprunter quotidiennement plusieurs véhicules (avec les frais correspondants) s'impose.**

« Aujourd'hui j'ai plus qu'un enfant à la maison qui passe le bac cette année. L'année prochaine j'ai plus d'enfant à la maison, donc la voiture je la prends uniquement pour aller en Bretagne avec la famille deux fois par an. Alors oui, on a une voiture parce que les enfants font la conduite accompagnée, donc de temps en temps on roule pour les entraîner. [...] Et puis c'est mon mari qui la prend maintenant parce que sa voiture est en panne mais bientôt on s'est dit qu'on aura plus qu'une voiture. »

(Corinne, 54 ans, professeure au lycée, Grande-Synthe)

Cette réflexion s'enclenche d'autant plus naturellement du fait des aménités du nouveau transport gratuit qui garantissent la possibilité de se déplacer. Le bus gratuit est ainsi le mode de transport plébiscité par ces répondants pour se déplacer au quotidien (plus de 90 % des répondants ayant répondu positivement à la question 10 puis à la question 10.a, N=143), très loin devant les modes actifs ou les options de mobilité partagée comme le covoiturage, pourtant bien relevées par les personnes rencontrées dans le cadre des entretiens.

Bus gratuit et mobilité partagée

Les entretiens menés dans le cadre de cette étude et le matériau d'enquête du rapport de l'association VIGS sur les effets de la gratuité sur les représentations et les comportements de mobilité des jeunes Dunkerquois et Dunkerquoises âgé-e-s de 15 à 25 ans (2021) favorisent l'idée que la mobilité partagée à Dunkerque fait l'objet de pratiques souvent auto organisées et familiales.

Les personnes dites captives de l'offre de transports en commun du fait de leur non-motorisation s'appuient facilement sur la possibilité de l'autopartage avec leurs proches issus d'autres ménages pour réaliser une activité en particulier, comme les courses alimentaires en grande surface. S'agissant des liens avec les pratiques de covoiturage, le bus gratuit trouve naturellement sa place dans la chaîne vertueuse de ces déplacements intermodaux covoiturage-bus du fait de la localisation des pôles d'échanges à proximité des parkings-relais, qu'ils soient officiels ou non, comme le parking de l'hypermarché Auchan à Grande-Synthe, au bord de la route départementale D601.

Toutefois, certains Dunkerquois et certaines Dunkerquoises expriment des freins symboliques et organisationnels à essayer les plateformes de covoiturage formel, qui mettent en relation des inconnus. Il semble que cette option ne les encouragent pas encore à reconsidérer la pertinence de se déplacer avec son propre véhicule. Les habitudes semblent plus difficiles à prendre de manière générale, à moins que les personnes soient confrontées à une situation qui l'impose comme une solution ponctuelle. Les jeunes actifs semblent être plus sensibles à l'opportunité que représente le fait de recourir à ce type de solution, additionnée à un trajet en bus si nécessaire.

L'évaluation des plans de mobilité-employeurs déployés sur le territoire pourrait être une piste parmi d'autres pour approfondir les liens entre la gratuité des transports, la mobilité partagée et des questionnements plus larges autour de la motorisation et de l'autosolisme.

« J'ai mon père qui travaille dans le secteur des concessions... On covoiture des fois. Moi, ce qui est un peu difficile, c'est que j'ai des rendez-vous, lui a des horaires fixes. [...] Alors je dis, « on prend ta voiture, ou la mienne, je mets la trottinette dans le coffre ».

(Nicolas, 28 ans, fonctionnaire, Steene)

« J'ai fait un petit peu de stop, mais le « covoit » c'est vrai que je l'ai pas souvent fait. C'est parce que... On va revenir sur le truc : quand t'es dans ta voiture, c'est un peu ton univers chez toi, et tu veux être peinard. Des gens que je connais, ça irait encore, mais j'ai pas trop envie de monter avec des gens que je ne connais pas non plus. C'est curieux parce qu'en bus, ça oui, mais dans la voiture, ça passe pas. C'est un univers à part la bagnole. »

(Vincent, 40 ans, en recherche d'emploi, Dunkerque)

« Le covoiturage, c'est bien pour se déplacer sur des grands axes, quoi. Ça irait oui, car en étant posté [horaires de travail], prendre quelqu'un ça irait, il y a des personnes qui travaillent du côté de chez moi donc... On pourrait s'arranger. C'est vrai que c'est pratique, mais je n'ai jamais fait. »

(Francis, 57 ans, régleur en plasturgie, Petite-Synthe)

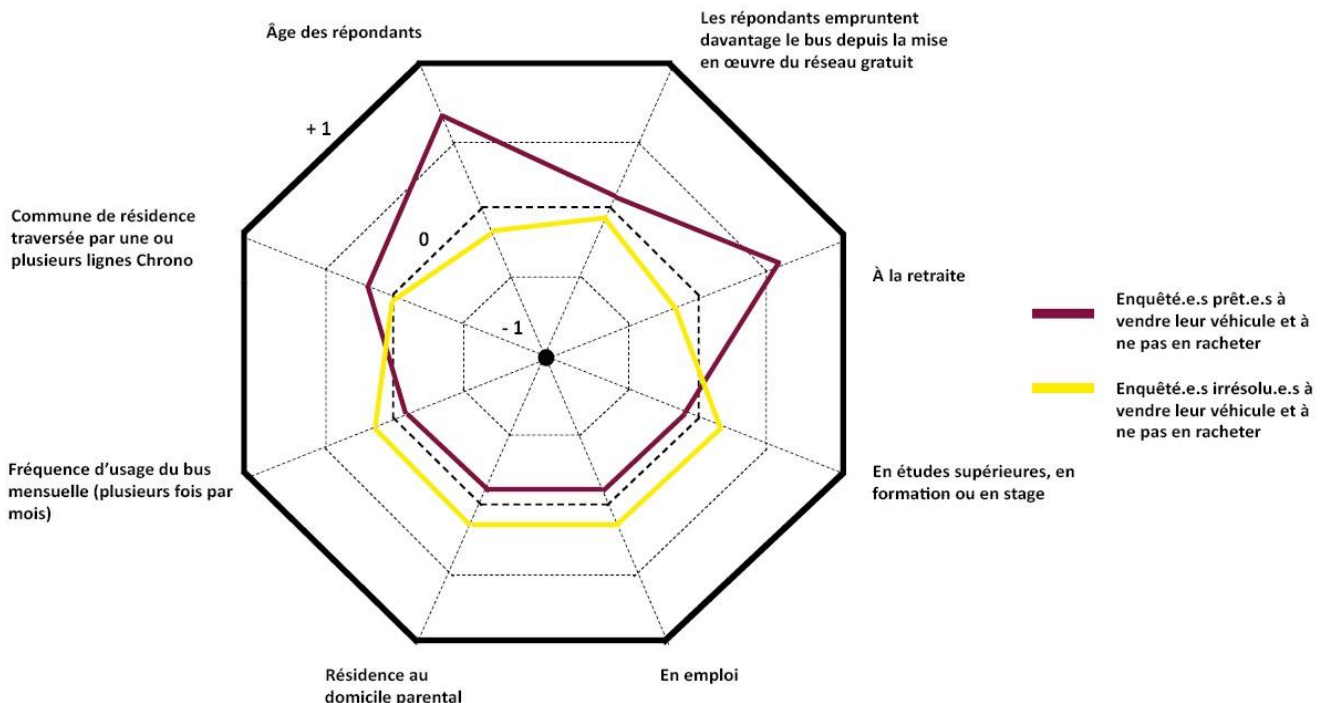
« À Lille pour les études, j'avais pas d'abonnement parce que je faisais du covoiturage. Il y en avait un [un covoitureur-conducteur] qui me déposait près de chez moi [dans le quartier de Basse-ville, à Dunkerque], parce que ça l'arrangeait, c'était sur sa route et il voulait être sympa. Mais sinon c'était au « rond-point des parapluies », à Grande Synthe. Après, logiquement je prenais le bus, et puis comme c'était déjà gratuit ben... pour revenir de Grande-Synthe je prenais le C1 puis le C3, ça revenait au même que s'il me déposait directement en voiture. »

(Marianne, 20 ans en 2021, étudiante, Dunkerque)

4.3.3.2. La vente définitive du véhicule, une étape plus facile à franchir pour les personnes âgées

La plupart de ces automobilistes âgés, volontiers prêts à se passer complètement de leur voiture pour les déplacements du quotidien, envisagent plus facilement d'aller jusqu'à la décision de la vendre. Ces volontaires représentent en effet moins 12 % de l'ensemble de la base de données.

S'ils sont devenus des usagers quotidiens du bus depuis la mesure de gratuité, quelques indices complémentaires sont disponibles au sujet des conditions sous lesquelles il leur serait possible d'envisager une vente définitive, notamment le fait de résider à proximité de l'itinéraire de plusieurs lignes Chrono (Graph. 11).



Graphique 11 : Analyse multivariée des conditions envisagées par les Dunkerquois et Dunkerquoises pour vendre définitivement leur véhicule (échelles données en écart-types par rapport à la moyenne de base)

Une autre régression logistique, portant elle sur le fait d'envisager d'abandonner complètement l'usage de la voiture dans les années à venir, montre aussi que le fait d'emprunter aussi les transports publics gratuits le week-end augmente la propension à envisager une démotorisation totale. **Cela peut signifier qu'il leur est possible de se passer de leur voiture lorsque les déplacements de loisirs, y compris les déplacements plus ponctuels liés aux vacances, peuvent être réalisés facilement en transports en commun. À l'inverse, si les lieux de loisirs et les lieux de résidences des familles sont peu desservis, la gratuité n'est pas suffisante pour provoquer un renoncement complet à la voiture individuelle.** Le témoignage de Jean-Louis et Brigitte, couple de Dunkerquois récemment retraités, est ainsi particulièrement éclairant des dilemmes auxquels ils se sentent confrontés malgré une démotorisation progressive de leurs habitudes de mobilité³³.

« Ma retraite c'était en 2019, je n'avais plus l'utilité de la voiture finalement. Ma mise en retraite a coïncidé avec la gratuité donc j'en ai profité depuis. On n'utilise pratiquement plus la voiture. Elle est là, on la garde. On est allés en Bretagne avec ».

(Jean-Louis, 68 ans, retraité, ancien sidérurgiste, Dunkerque)

« Effectivement là, on est un peu obligée de la prendre, quand on va voir notre famille qui ne se trouve pas à Dunkerque, et qui n'est pas desservie par le bus ou le train. Donc c'est une des raisons pour laquelle on a envie de garder notre voiture. Mais on s'est mis à prendre le bus assez facilement, on a plus besoin de la voiture au quotidien, donc par contre, c'est vrai qu'on est en plein questionnement sur le remplacement de cette voiture, on attend. Je ne suis pas convaincue par la voiture électrique. [...] On n'a pas les solutions. Comment on peut s'en passer définitivement ? On a encore besoin de la voiture et en même temps, on n'a plus envie d'investir dans une voiture. Donc on repousse les décisions pour l'instant. »

(Brigitte, 62 ans, retraitée, ancienne professeure des écoles, Dunkerque)

Enfin, on remarque grâce aux témoignages livrés en entretiens que, **lorsque la vente du second véhicule du ménage est envisagée au cours de la discussion, il s'agit le plus souvent du véhicule habituellement conduit par l'épouse.** Dans un contexte où le système relationnel conjugal encourage plutôt les femmes à emprunter des modes alternatifs à la voiture individuelle (activités professionnelles et ou personnelles souvent plus proches du domicile), la voiture restante est davantage consacrée aux déplacements du conjoint.

« Je ne peux absolument pas envisager de supprimer la voiture. [...] Quand ma femme sera à la retraite, c'est probablement une solution vers laquelle on ira. Pour le moment, il y a deux choses. C'est-à-dire qu'on n'utilise pas les deux véhicules de la même façon. Elle, elle a une petite C2, et on l'utilise beaucoup plus pour les déplacements... par exemple, pour le marché ou pour aller à Carrefour. La R-21, maintenant on l'utilise plus pour des déplacements où il y a nécessairement du bon matériel ou pour faire de la route, partir en week-end. Elle est plus sûre pour l'autoroute, elle est plus lourde, plus stable. Et s'il y a un choix à faire, ce sera la R-21 ! [rire] »

(Jean, 73 ans, retraité, ancien psychosociologue, Malo-les-Bains)

³³ Voir 3.2.4.2. du présent rapport, qui revient spécifiquement sur la permanence des représentations positives de la voiture chez les Dunkerquois et les Dunkerquoises plus âgés.

À RETENIR 2.

L'enquête révèle d'abord avec force que l'application de la gratuité sur le nouveau réseau DK'Bus a été le catalyseur de nouvelles habitudes de déplacements pour les automobilistes du territoire dunkerquois : 72 % des automobilistes interrogés déclarent qu'ils prennent plus souvent les transports en commun qu'il y a quatre ans ; 39 % d'entre eux voyagent désormais tous les jours sur le réseau. Loin de représenter une partie marginale du public conventionnel des transports publics composé d'usagers dits *captifs*, de plus en plus d'automobilistes intègrent le bus dans leurs routines multimodales pour se rendre au travail et flâner dans le centre-ville réaménagé.

La simplicité d'usage des transports en commun que la gratuité totale vient instituer, sans validation ni démarches administratives, a aussi permis de toucher des personnes auparavant hermétiques aux transports publics par le peu d'utilité qu'elles trouvaient à rentabiliser un abonnement.

S'agissant de ces automobilistes novices dans l'usage des transports collectifs, il est intéressant de souligner le cas des représentants des populations aisées, qui envisageaient à peine l'option du bus avant 2018 (malgré une localisation résidentielle déjà bien desservie) et la possibilité effective de s'acquitter du montant des titres de transports. Quatre ans après la mise en œuvre du nouveau réseau gratuit, la mixité sociale à bord des véhicules se trouve stimulée : ces catégories de population sont aujourd'hui bien plus sensibles aux qualités du réseau, jusqu'à remplacer une partie de leurs trajets en voiture par les transports en commun.

Bien qu'il soit irréaliste pour nombre de Dunkerquois et de Dunkerquoises de complètement renoncer à la mobilité individuelle motorisée jusqu'à la décision de vendre leur seul véhicule, la gratuité des transports a participé pour nombre de ménages multi-motorisés à accélérer leur cheminement personnel vers la démotorisation.

Les personnes âgées du centre d'agglomération constituent une part importante de ces automobilistes dont les besoins de se déplacer en voiture déclinent, mais la gratuité des transports représente aussi une nouvelle donne fructueuse pour les ménages d'actifs avec enfants, amenés de manière nouvelle à réfléchir sur leurs habitudes et la pertinence d'entretenir par réflexe un mode de vie fondé sur la possession de plusieurs véhicules.

Une fois prise, il semble que la décision d'intégrer plus fréquemment le bus dans ses habitudes au détriment de la voiture soit largement définitive. Elle illustre la capacité du nouveau réseau gratuit à fidéliser ses usagers auparavant exclusivement habitués au confort de la mobilité individuelle. La gratuité des transports apparaît comme un élément majeur de la pérennisation de ces pratiques plus vertueuses ; la troisième partie du présent rapport approfondit sa place dans le calcul du coût généralisé de la mobilité pour l'ensemble des automobilistes-usagers.

5. À quoi tient la décision d'emprunter le bus plutôt que sa voiture ?

LA PLACE DES REPRÉSENTATIONS DANS LE CHOIX MODAL DES DUNKERQUOIS

Rares sont les personnes dont l'organisation du quotidien se déroule toujours comme anticipé : à chaque journée son lot de déplacements prévus, imprévus, improvisés. Le choix du mode de déplacement correspond dans cette perspective à une partition que chaque individu compose et adapte au quotidien, en fonction d'un programme d'activités défini et parfois amené à évoluer en temps réel. Cette partition dépend d'abord d'éléments rationnels, tels que la distance au lieu d'activité et le temps nécessaire pour la parcourir par le moyen de transport qui permettra d'optimiser le calcul, et le moins ruineux si possible.

L'enquête s'intéresse en profondeur, et de façon tout à fait inédite, à la place de cet argument financier que représente la gratuité des transports publics dans le choix modal (3.1). Pour couvrir la palette de critères que comprend la notion du coût généralisé de la mobilité pour les usagers et pour comprendre de quoi relèvent les arbitrages du choix *voiture ou bus gratuit* pour les Dunkerquois et les Dunkerquoises, une attention particulière a été portée à l'évolution du temps passé à se déplacer et au degré de confort exigé (3.2). Ce choix s'éclaire aussi par un système de représentations générationnelles des enjeux urbains et climatiques de l'usage de la voiture individuelle, qui joue pleinement sa part dans la décision de laisser la voiture au garage ou non (3.3).

5.1. Faire des économies, argument majeur en faveur du transport public gratuit

« Je savais que c'était gratuit, mais par habitude je préférais aller en voiture. J'avais plus de liberté, mais depuis la hausse des prix, je préfère quand même... le bus. »

(Théo, 24 ans, développeur web, Coudekerque-Branche)

Dans une note publiée en juin 2022 en partenariat avec le Crédit mutuel sur la situation financière des ménages en début de crise énergétique, le Conseil d'analyse économique explique que si les mesures « boucliers » sur les prix de l'énergie (gaz, électricité) ont plutôt bien fonctionné, avec une augmentation des dépenses moyennes par mois de 3 % entre avril 2021 et avril 2022, les dépenses moyennes mensuelles en carburant ont enregistré une hausse de 44 % sur la même période, malgré la première remise à la pompe de 18 cts d'EUR/L. Ce chiffre camoufle des inégalités, certaines catégories de population étant plus frappées que d'autres. Par exemple, pour les habitants des zones périurbaines et les ménages les plus modestes ayant épuisé leur surcroît d'épargne cumulée lors de la période Covid-19, le poids cumulé des dépenses d'énergie et de carburant représente désormais près de 20 % de leurs ressources mensuelles.

Un grand nombre d'automobilistes rencontrés dans ce contexte inflationniste exprime ainsi de fortes inquiétudes sur sa capacité à assumer encore longtemps les coûts exacerbés de la voiture et témoigne de stratégies pour les réduire, qu'il s'agisse d'optimiser ses trajets ou d'inclure le transport public gratuit et les modes actifs dans ses habitudes de déplacements. Le discours de ces automobilistes a été analysé pour comprendre dans quelle mesure la gratuité du réseau DK'Bus a pu participer à un changement d'habitudes de mobilité ces quatre dernières années.

Comment l'absence de frais liés à l'usage du réseau de transport en commun permet-elle de passer d'un usage systématique de la voiture à la recherche d'un panel d'alternatives où le transport public s'affirme comme une solution parmi d'autres ? Plusieurs questions ont guidé la réflexion :

- Quels montants les Dunkerquois économisent-ils sur l'usage de leur voiture grâce à la gratuité, en moyenne ?
- Comment ces économies permettent-elles d'engager une réflexion sur l'usage de la voiture ?

- Quelle part prend la crise de l'énergie dans l'évolution des habitudes de mobilité ? Et dans leur pérennité ?

5.1.1. Flambée des prix à la pompe, inflation généralisée : qu'en disent les Dunkerquois ?

L'année 2022 est marquée par une inflation des prix à la consommation, particulièrement visible s'agissant des prix des carburants. Le prix du litre de gazole à 1,51 EUR TTC fin octobre 2018 avait déjà marqué les esprits et les porte-monnaies dans les quinze jours précédant la première mobilisation des Gilets Jaunes (Blavier, 2020). Quatre ans après cette première hausse historique des prix des carburants routiers, la période d'enquête se singularise par un contexte où les inquiétudes des ménages autour des prix de l'énergie se cristallisent.

D'abord, l'invasion de l'Ukraine par la Russie le 24 février 2022 a fortement perturbé l'approvisionnement en pétrole et la reprise économique mondiale après le choc pandémique : comme les autres Français, les Dunkerquois et les Dunkerquoises ont subi la hausse spectaculaire des prix à la pompe (Tab. 13).

	Gazole				SP95			
	Prix EUR/L moyen, par mois		Variation à l'année N-1 (Dunkerque)	Effet sur les prix, en cts d'EUR/L (Dunkerque)	Prix EUR/L moyen, par mois		Variation à l'année N-1 (Dunkerque)	Effet sur les prix, en cts d'EUR/L (Dunkerque)
	Moyenne France	Dunkerque			Moyenne France	Dunkerque		
2021								
Septembre	1,442 €	1,416 €	Hausse +18%	Hausse de 22,1 cts	1,567 €	1,585 €	Hausse +18%	Hausse 24 cts
Novembre	1,549 €	1,524 €	Hausse +30%	Hausse de 35,2 cts	1,638 €	1,662 €	Hausse +24%	Hausse 31,9 cts
2022								
Janvier	1,588 €	1,590 €	Hausse +24%	Hausse 30,4 cts	1,686 €	1,682 €	Hausse +18%	Hausse 25,6 cts
Février <i>Guerre Ukraine</i>								
Mars	2,140 €	2,128 €	Hausse +55%	Hausse 74,5 cts	2,116 €	2,082 €	Hausse +39%	Hausse 59 cts
Mai		1,944 €	/	/		1,866 €	/	/
Juillet		1,934 €	/	/		2,029 €	/	/
Septembre		1,650 €	/	/		1,555 €	/	/

Tableau 13: Évolution des prix à la pompe sur le territoire dunkerquois entre 2021 et 2022 (gazole et SP95)

Lecture : Au début de la guerre en Ukraine, les Dunkerquois et les Dunkerquoises devaient s'acquitter de tarifs supérieurs au seuil symbolique des 2 EUR par litre de carburant acheté pour faire le plein des réservoirs de leurs véhicules diesel comme essence. Les prix de ces deux carburants très répandus sont orientés à la baisse depuis quelques mois, mais demeurent élevés et ne sont pas revenus au niveau du mois de septembre 2021.

Méthode : Le tableau 13 croise les informations disponibles de la base de données des prix des carburants et combustibles en France (ministère de la Transition énergétique, période janvier 1985- septembre 2022) et de l'outil de visualisation des prix des carburants à Dunkerque du site spécialisé Caroom (mars 2021- mars 2022). Ces deux sources recensent toutes les deux les prix moyens des carburants toutes les semaines en France et dans les cinquante plus grandes villes du pays. Par précaution, quelques comparaisons entre les données issues des deux sources sur l'année 2021 et le début de l'année 2022 ont été faites. Elles montrent que les prix du carburant à Dunkerque se recoupent généralement avec les prix moyens observés dans le pays ; par exemple en janvier 2022 (gasoil : 1,590 cts d'EUR/L à Dunkerque, 1,588 cts d'EUR/L en France en moyenne). Le choix réalisé a donc été d'utiliser les données du ministère pour l'exemple de Dunkerque à partir du mois de mars 2022. Par ailleurs, la *remise carburants* de 18 cts d'EUR/L a été prise en compte dans les prix indiqués à partir du mois de mai 2022.

En réponse à ces fortes hausses, le gouvernement a planifié une *remise carburants* exceptionnelle de 18 cts d'EUR/L, instaurée pour tous les particuliers et professionnels le 1er avril 2022 et prolongée à hauteur de 30 cts d'EUR/L du 1er septembre au 31 octobre puis à hauteur de 10 cts d'EUR/L jusqu'à la fin de l'année. Si cette aide a eu pour effet d'atténuer en partie l'augmentation des prix des carburants sur le budget

des automobilistes, l'INSEE³⁴ rappelle aussi que c'est l'ensemble des prix à la consommation qui a continué d'augmenter sensiblement ces derniers mois, pour atteindre 6,3 % en décembre 2022 (après 4,8 % en avril et 5,9 % en septembre).

Les discours des personnes rencontrées sont ainsi largement ponctués de remarques appartenant au champ lexical de la consternation, voire de l'effolement. Empruntant aux verbatims les plus vifs exprimés par les enquêté-e-s, le nuage de mots suivant (Fig. 8) illustre le rapport personnel et difficile de certains Dunkerquois et certaines Dunkerquoises aux effets budgétaires du choix automobile dans ce contexte inflationniste généralisé.



Figure 8 : Nuage des termes employés spontanément en réponse aux questions sur les coûts financiers de la mobilité motorisée

Pour autant, tous les automobilistes usagers du réseau DK'Bus ne disent pas être touchés de la même façon par l'envolée des prix du carburant. Issus de milieux sociaux différents, ils témoignent d'un ensemble de variations dans leur rapport à l'argent et à l'épargne, entre ce qui est jugé cher et ce qui l'est moins, entre ce qu'ils choisissent de sacrifier financièrement et les petits plaisirs non négociables.

L'accueil de la hausse des prix du carburant, tout comme l'adaptation des habitudes de déplacements au profit du bus gratuit qui peut en dériver, dépendent en partie de la santé financière des ménages enquêtés. Ce dernier point, éminemment sensible, a fait l'objet de nombreuses réserves de la part des enquêtés. Mais l'on comprend, au détour de quelques formulations pudiques, à quel point les dépenses de transports peuvent être difficiles dans la gestion de l'économie domestique des ménages rencontrés.

« Quand on regarde autour de nous, y'a pas de petites économies je pense. »
(Katia, 43 ans, employée en office notarial, Grande-Synthe)

« Quand on voit le prix du carburant... c'est sûr que quand on passe à la pompe, ça nous coûte un bras... »
(Francis, 57 ans, régleur en plasturgie, Petite-Synthe)

« Quand je bossais sur Lille, j'habitais un peu plus loin, et encore, l'essence était beaucoup moins chère, mais directement en essence, en frais, en entretien, ça devait être du 300 EUR par mois. Donc ça fait quand même un petit billet... »
(Vincent, 40 ans, vendeur en recherche d'emploi, Dunkerque)

Confrontés à la fin du pétrole bon marché, quelques témoignages font état d'un vrai sentiment de choc, tel que l'ont vécu Laurence et Pascal, qui possèdent ensemble deux véhicules. Lors de notre rencontre en juillet 2022, ce couple de cinquantenaires originaire de Coudekerque explique avoir changé ses habitudes au profit du bus :

« Depuis peu, ça fait deux, trois mois, on a décidé de laisser la voiture et d'utiliser uniquement le bus pour ne pas impacter sur nos loisirs [...] C'est quand on a vu la montée de prix des carburants. »

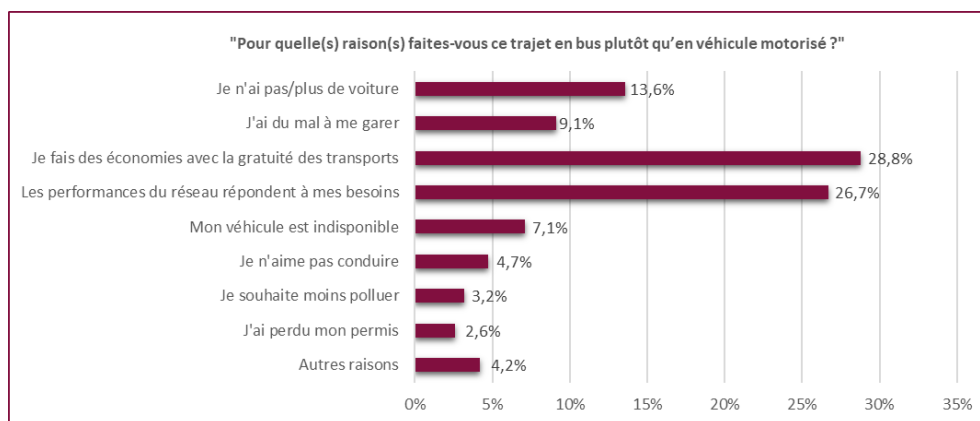
« Avant on s'en fichait complètement, on ne cherchait pas... On faisait ce dont on avait envie. C'était notre liberté et on aimait cette liberté. Et là clairement on s'est dit « faut qu'on fasse un minimum attention ». Il [Pascal] a quand même fait la grimace, la dernière fois qu'il a fait le plein à 70 EUR. Clairement oui, tout le monde est impacté. »

(Laurence, 56 ans, professeure des écoles, Coudekerque-Branche)

³⁴ INSEE, Point de conjoncture, 7 septembre 2022.

5.1.2. Gain de pouvoir d'achat : la difficile évaluation de l'effet de la gratuité

Pour rappel³⁵, l'enquête par questionnaires révèle que 72 % des automobilistes interrogés prennent davantage le bus depuis la mise en œuvre du nouveau réseau gratuit en 2018. Il apparaît que la perspective de faire des économies grâce au bus, que ce soit sur l'achat de carburant ou le stationnement, est la première motivation de ces automobilistes et usagers et usagères du bus. Près de 30 % déclare que la gratuité des transports est l'argument principal à leur utilisation du transport public à la place de leur voiture. Cette première raison est suivie de près par l'efficacité du réseau DK'Bus pour 27 % de ces automobilistes (Graph. 12).



Graphique 12 : Réponses à la question 5 "effectuer un trajet en bus plutôt qu'en voiture : arguments" (N=447)

L'exemple de Suzanne illustre cette tendance. Automobiliste exclusive avant le passage du réseau à la gratuité, elle ne possédait pas d'abonnement à l'usage des transports en commun auparavant. À partir de 2018, ses habitudes évoluent au point qu'elle décide de vendre son ancien véhicule en 2021 pour acheter un modèle mieux adapté à la nouveauté de ses déplacements multimodaux. Elle continue de se déplacer en voiture, mais il est notable qu'elle ait opté pour un véhicule plus petit, un peu moins polluant et moins consommateur en carburant pour ne pas perdre le bénéfice financier qu'elle tire de son usage du bus gratuit en perpétuant les dépenses liées à sa voiture.

« Du fait qu'on prenait plus le bus, on faisait moins de kilomètres. Donc pourquoi garder un grand véhicule ? Du point de vue assurance déjà, ce n'est pas le même entretien. C'est pour ça qu'on a complètement basculé. [...] Je suis passée d'une Mercedes à une Dacia. Mais je fais une sacrée économie, d'une part en assurance et en essence. Et je gagne deux pleins d'essence par mois en prenant le bus. »

(Suzanne, 73 ans, retraitée, ancienne fonctionnaire, Coudekerque)

Avant d'en arriver au chiffrage des économies réalisées par les automobilistes-usagers enquêtés, il importe de faire le point sur le fait que seules 30 % des personnes ayant répondu au questionnaire ont une idée précise de ce que leur a apporté la gratuité des transports en matière d'épargne (N=160). Les résultats qui suivent sont donc issus de l'analyse des réponses des 160 personnes concernées dans l'enquête par questionnaires.

Quels facteurs expliquent que certaines personnes ont une meilleure idée des économies réalisées que d'autres ? La politique de gratuité des transports ayant été instaurée quatre ans auparavant, cela peut être dû, d'abord, à l'estompement des souvenirs et de la perception de ce que représentait en septembre 2018 la comparaison immédiate entre le coût du voyage par le bus payant et l'usage du nouveau réseau gratuit.

L'analyse bivariée montre aussi que les personnes qui ont du mal à estimer un montant d'épargne moyen grâce au bus gratuit sont les personnes âgées. L'hypothèse avancée est qu'un certain nombre de retraités de plus de 70 ans rencontrés via l'enquête par questionnaires puis dans les entretiens

³⁵ Voir la deuxième partie 2. du présent rapport sur l'évolution des habitudes de mobilité des Dunkerquois depuis 2018.

bénéficiaient déjà de réductions voire de la gratuité des transports³⁶. Pour eux, les coûts de la mobilité en transports en commun se rapportent souvent à l'organisation de leur vie passée d'actif.ve, et l'effort demandé de recalculer ces montants peut en être brouillé.

A contrario, la catégorie des actifs et actives âgés d'une quarantaine d'années savent mieux estimer les économies dues au bus gratuit. Il s'agit de personnes habituées à gérer leur budget et à organiser leur vie domestique et familiale : de manière attendue, cette catégorie est aussi celle qui déclare le plus volontiers prendre le bus pour faire des économies sur les coûts de la voiture³⁷. Sur cette dernière corrélation, on peut se demander s'il y a causalité et dans quel sens elle devrait être comprise :

- Ces personnes ont-elles rapidement calculé au préalable ce qu'elles pouvaient économiser par rapport aux coûts de leur voiture ? Est-ce pour confronter ces estimations à la réalité qu'elles empruntent le bus ?
- Ou bien est-ce en prenant le bus pour faire des économies qu'elles s'intéressent ensuite au calcul des montants elles épargnent réellement ? Le débat reste ouvert.

« Je suis venue pour étudier, en fait je fais un master à l'université de Lille, mais j'habite à Dunkerque depuis 2018, quelques jours avant le bus gratuit. C'était un plaisir immense de voir l'initiative ici. [...] J'utilise beaucoup le bus, c'est mon moyen de transport privilégié. Au début, moi c'était pour des raisons purement économiques. J'étais étudiante donc je voulais encore faire des économies, au moins à Dunkerque, parce que je payais le train et le métro à Lille, donc ça faisait un budget au bout d'un moment. Après, bon, il y a toutes les raisons écologiques, mais la première des raisons c'était économique. »

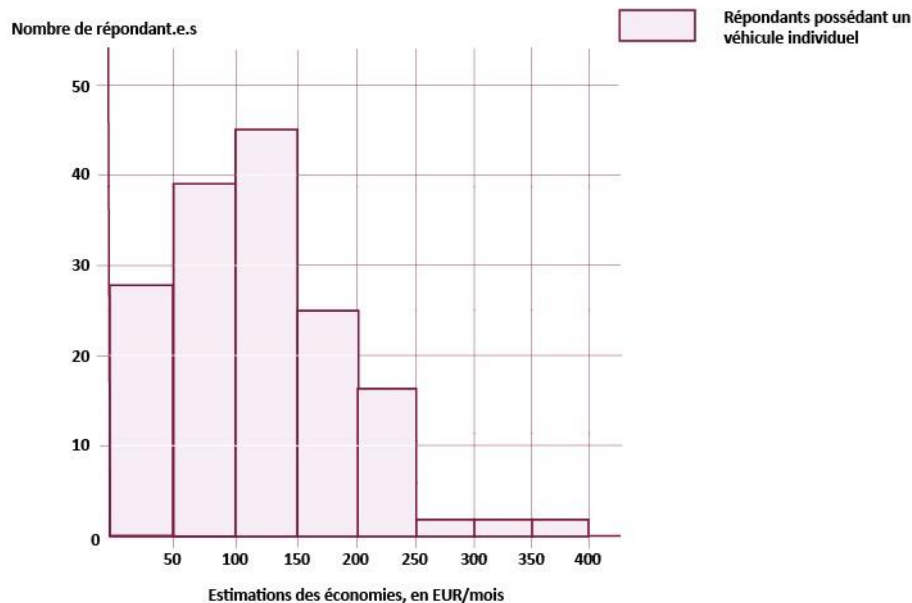
(Leaticia, 44 ans, active en formation, assistante d'éducation, Dunkerque)

Dans la passation des questionnaires, la méthode a consisté à laisser les personnes livrer leurs propres estimations plutôt que d'orienter leurs réponses dans un choix catégoriel (par exemple : entre 10 et 50 EUR, entre 50 et 100 EUR etc.). Il en résulte que les personnes enquêtées utilisent une gamme assez large de montants possibles (**Graph. 13**, à partir des questions 15 et 15a). Aussi, les répondants n'avaient pas tous un abonnement DK'Bus avant le passage à la gratuité, la plupart des réponses peuvent donc se rapporter à deux types d'économies : les dépenses en abonnements (supprimées du fait de la gratuité³⁸) et les dépenses d'usage de la voiture (réduites du fait d'un usage accru du bus). **Dans l'enquête, l'immense majorité des Dunkerquois et des Dunkerquoises annoncent ainsi des économies mensuelles estimées entre 10 EUR et 250 EUR, avec une moyenne de 100 EUR par mois (médiane à 100 EUR par mois).**

³⁶ Dès 1976, le réseau DK'Bus avait décidé de rendre gratuit l'abonnement de bus aux personnes de plus de 65 ans non imposables, les invalides et les demandeurs d'emploi.

³⁷ Comme montré en partie 2.1.3 du présent rapport, la catégorie des Dunkerquois et Dunkerquoises en emploi, impliqués dans une vie familiale avec enfants, représente 35 % des automobilistes qui empruntent les transports en commun dans l'enquête. Ils disent prendre plus régulièrement le bus à la place de leur voiture depuis 2018 dans une perspective liée à la gratuité des transports, où l'option du transport public est celle qui leur paraît la plus économique pour leurs déplacements pendulaires.

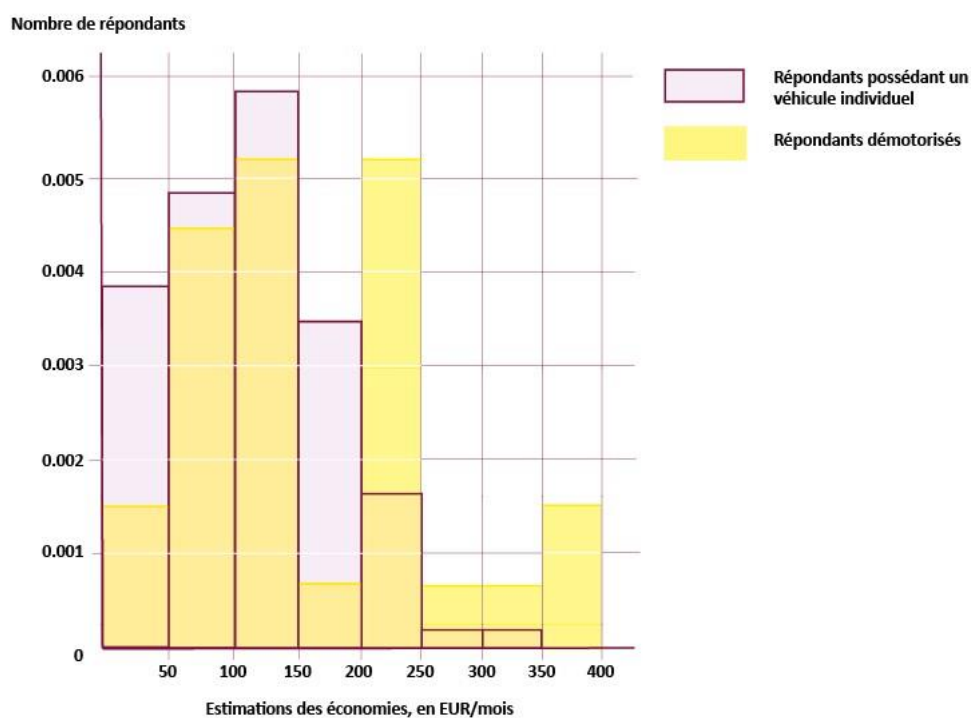
³⁸ La grille de tarification en vigueur avant le 1er septembre 2018 est disponible en annexe du présent rapport.



Graphique 13 : Estimations des économies réalisées mensuellement grâce à la gratuité (N=160, nombre de répondants normalisé)

Une analyse complémentaire été réalisée, consistant à se demander si les estimations étaient sensiblement différentes en fonction de la possession d'un véhicule, pour savoir si les personnes motorisées se distinguent vraiment des personnes démotorisées par des économies plus ou moins grandes réalisées grâce un moindre usage de la voiture.

Visuellement, la distribution des économies estimées est effectivement différente pour les automobilistes-usagers et usagères du bus et les personnes démotorisées. Intuition vérifiée par le t-test³⁹ ($\rho < 0.05$), **la première catégorie estime le montant des économies réalisées grâce à la gratuité à 100 EUR/mois en moyenne, soit un plein de carburant. Les personnes démotorisées, elles, estiment plus haut les économies réalisées, à hauteur de 189 EUR/mois en moyenne (Graph. 14).**



³⁹ La démonstration statistique t, le plus souvent abrégée par la locution t-test est l'une des formes fondamentales d'analyse statistique. Son objectif est de déterminer si les moyennes de deux ensembles de valeurs sont égales lorsque l'on dispose d'exemples des deux jeux. Le questionnaire réalisé pour l'étude n'ayant pas été distribué à l'ensemble des Dunkerquois et Dunkerquoises, le t-test permet de vérifier la fiabilité des démonstrations.

Graphique 14 : Estimations des économies en fonction de la possession d'un véhicule
(N=589, nombre de répondants normalisé)

Cette différence peut s'interpréter facilement lorsque l'on pense que les automobilistes-usagers et usagères du bus continuent de régler une diversité de frais liés à leur véhicule. Au contraire, les personnes démotorisées n'ont plus ces coûts à enregistrer dans leur budget chaque mois. Il est aussi probable qu'une partie de ces personnes démotorisées correspondait auparavant à des abonnés et que les tarifs leur paraissaient conséquents, tandis que les nouveaux automobilistes-usagers et usagères du bus n'avaient pas d'abonnements et n'utilisaient le bus que de manière occasionnelle. Ils n'auraient donc pas le sentiment de faire autant d'économies que les autres.

Les entretiens menés ont permis d'aller dans le détail des dépenses de mobilité qui ont le plus varié depuis le passage du réseau DK'Bus à la gratuité. En amont d'un focus group organisé spécialement pour approfondir cette question, le budget automobile a été subdivisé en trois types de dépenses, sur le modèle récemment proposé par Yoann Demoli⁴⁰ :

- **Les dépenses fixes**, qui sont indépendantes de l'usage. Elles correspondent à l'acquisition d'un véhicule (neuf ou d'occasion, comptant ou à crédit, mensualités et apports du leasing, en tenant compte du montant de l'éventuelle revente d'un précédent véhicule),
- **Les dépenses variables**, qui concernent des dépenses nécessaires à l'usage du véhicule (réparations, pièces détachées, etc.) et dépendent étroitement de sa qualité (c'est notamment le cas pour les dépenses d'assurance),
- **Les dépenses marginales**, qui sont les plus corrélées à l'usage du véhicule et comprennent essentiellement les dépenses en matière de carburant, de lubrifiant et de stationnement et péages, mais aussi les éventuelles amendes.

Dans le cadre de l'étude menée, seule l'évolution des derniers types de dépenses a été questionnée, car celles-ci sont plus susceptibles d'être liées avec l'augmentation de l'usage du bus depuis la mise en place du nouveau réseau gratuit. Le tableau suivant (**Tab. 14**) expose ces dépenses mensuelles, estimées par les Dunkerquois et les Dunkerquoises rencontrés lors du *focus group* sur les économies réalisées avec la gratuité, en moyenne pour la mobilité motorisée⁴¹.

⁴⁰ DEMOLI Y. (2019), « Le budget automobile des ménages depuis les années 1980. Un révélateur d'inégalités sociales et territoriales », *Métropolitiques*, 2019.

⁴¹ Les témoignages des autres personnes rencontrées individuellement s'ajoutent aux témoignages des personnes spécifiquement interrogées sur l'estimation des économies réalisées lors du focus group dédié.

	Montants estimés par mois	Montants estimés par an	Variation estimée depuis 2018 et la mise en œuvre de la gratuité
Carburant	86 <i>"La semaine dernière j'étais presque au fond de mon réservoir, j'ai mis 100 EUR. J'ai JAMAIS mis 100 EUR ! C'est du gasoil en plus, j'ai jamais fait ça à part cette année. Le maximum que je pouvais mettre, c'était 65, 70 euros l'année dernière j'ai eu bcp de frais sur ma deuxième voiture, alors je ne sais plus compter mais on devait déjà être à 5,6000 EUR [...] avec l'assurance, on est à peu près à 120 EUR pour les deux véhicules par mois, en essence on dirait qu'on est presque à 200 EUR pour chacun des véhicules, par mois aussi, et après si on compte juste un entretien dans l'année, on va dire 4/500 EUR en plus, par véhicule, donc ça nous fait environ 1000 EUR d'entretien par an."</i> (Sylvie, 60 ans)	1000	En diminution <i>"Je me suis rendu compte que ça me faisait moins de frais. Donc je me suis dit, je gagne un peu plus d'argent pour mes loisirs... Par mois je suis entre 70-100€ d'économie. [...] Oui, c'est pour le plein d'essence."</i> (Loïc, 24 ans)
Entretien	<i>Une voiture à l'achat c'est 4-5000 EUR, l'assurance voiture de 60 à 80 EUR par mois, après il y a les pleins mais ça dépend de là où tu vas... Mais après de dire de manière mensuelle combien... Mais il y a déjà des milliers d'euros à sortir dans un premier temps pour l'achat, et après de manière mensuelle entre le plein et l'assurance, ceci, cela, je pense que ça tourne entre 150 EUR et 200 EUR finalement</i> (Juliette, 26 ans)	330	Dépend des situations individuelles Pour les personnes démotorisé-e-s depuis 2018, ces dépenses sont automatiquement supprimées tandis qu'elles demeurent à charge pour les usagers et usagères du bus qui demeurent véhiculés.
Assurance		165	
Stationnement	30	/	En hausse <i>"Les places payantes c'est un choix politique de la ville."</i> (Isabelle, 48 ans) <i>"C'est 40 EUR pour un parking commun à Coudekerque, hors frais d'agence. Et à peu près 60 EUR pour un box si vous en trouvez un. Moi faute de garage la mienne dort dehors, je ne trouve pas."</i> (Suzanne, 73 ans)
Péages	/	/	Dépend des situations individuelles <i>"Quand on roule beaucoup en général on a un beau de budget, 1200 EUR/an d'amende et de PV; moi j'avais ça. À côté de ça, l'entretien j'avais 500 EUR tous les deux mois"</i> (Serge, 66 ans)
Amendes	/	200	

Tableau 14 : Estimations des économies réalisées par mois et par an par les enquêté-e-s depuis 2018

Extraits d'entretien
<p>Jean-Louis et Brigitte : Je trouve, en tant que retraités, là ça nous fait 1200€ l'année ; pour le français moyen 1300€ ; je trouve qu'on dépense beaucoup pour ce qu'on utilise la voiture. Ex : Carburant, péage, stationnement, PV : 100€/mois Décôte : env. 0 Entretien, réparation : 400-500€/an Assurance : env. 250 par voiture /an, 30€/mois pour le parking. Ça fait encore cher ouais.</p> <p>Marie-Noëlle et Jean-Marc : Carburant, péage, stationnement, PV : 100€/mois Décôte : env. 0 pour MN ; 1000€/an pour JM Entretien, réparation : 200€/an; neuve pour JM Assurance : 290€/an pour MN ; 300€ pour JM</p> <p>Danielle : Ex : Carburant bah là ça a bien monté. Ça m'a fait 30€ en plus au dernier plein. Ça m'a bien surprise. Carburant, péage, stationnement, PV : 1plein/mois, env. 100€ par voiture Décôte : voiture de 18ans Entretien, réparation : 500€/an Assurance : 150€/an ? Quand on pourra s'en débarrasser d'une au moins... ça sera une bonne chose.</p>

Figure 9 : Extraits d'entretien ayant permis la réalisation du tableau 14

Quels types de dépenses ont varié, à la baisse ou à la hausse, pour ces personnes depuis la mise en œuvre de la gratuité ? Les dépenses de carburant apparaissent comme celles ayant le plus diminué. Pour

prolonger l'enjeu des économies, l'une des questions posées en entretien portait sur les domaines de consommation dans lesquels les Dunkerquois et les Dunkerquoises avaient le sentiment de *réinvestir* les économies liées à la gratuité des transports et la réduction des coûts financiers liés à leurs déplacements motorisés. De manière surprenante, les réponses à cette question apparaissent en décalage avec les sommes à trois chiffres doublement vérifiées par le biais des enquêtes quantitative et qualitative menées.

Il était tout à fait envisageable que les personnes enquêtées disent réinvestir ces économies dans des budgets calculés comme coûteux d'emblée, comme le budget vacances ou le budget des jouets pour enfants. **Mais il semble que les sommes économisées grâce à la gratuité et le moindre usage de la voiture soient fondues de manière plus large dans les dépenses du quotidien, comprenant les courses alimentaires ou l'habillement. Alors que ces budgets font généralement l'objet de coupes, ou du moins d'arbitrages en temps d'inflation, la gratuité des transports permet de les maintenir.**

« Au restaurant maintenant, on peut se permettre, on prend tout. Et il y a aussi l'alimentaire, le quotidien. »

(Suzanne, 73 ans, retraitée, ancienne fonctionnaire, Coudekerque)

« En général, je vais épargner pour après dépenser si je veux partir en vacances, ce genre de chose. Je peux profiter de ces économies-là on va dire. Pour moi ça a vraiment été un gain que ce soit gratuit. »

(Angélique, 28 ans, assistante commerciale, Coudekerque)

Pour Serge et Isabelle, qui ont vendu leur véhicule il y a trois ans et qui ne se déplacent plus qu'à pied ou en bus, il est également difficile de retracer un fléchage précis des économies qu'ils réalisent pour leur mobilité quotidienne dans leurs différents budgets de consommation. Toutefois, ils mettent en avant une **impression générale d'amélioration de leur pouvoir d'achat.**

« On va pas dire qu'on fait des économies pour acheter un meuble, un truc comme ça. Ça, c'est un autre budget. Par contre, on peut acheter des vêtements. La gratuité, ça aide surtout pour la qualité de vie. »

(Serge, 66 ans, retraité, ancien directeur commercial, Malo-les-Bains)

« On investit forcément dans la qualité des produits qu'on achète. On parle beaucoup de l'inflation, des fruits et légumes qui coûtent de plus en plus chers. On fait attention, avec ce qu'on gagne [ce qu'on économise] dans le transport, on peut se permettre des beaux légumes au marché. »

(Isabelle, 48 ans, active en recherche d'emploi, Malo-les-Bains)

Au-delà de la situation conjoncturelle inflationniste, la gratuité des transports peut être considérée comme un soutien important au pouvoir d'achat des populations fragilisées.

5.1.3. Être mobile à prix nul : liens entre gratuité et recul du réflexe automobile

Alors que les coûts de la voiture pèsent largement dans le budget des Dunkerquois, comment la gratuité rend-t-elle le bus plus intéressant que la voiture ? Les témoignages révèlent que la gratuité est directement liée à un usage plus important du transport public à la place de la voiture pour un grand nombre d'automobilistes, à partir du moment où ils évaluent les gains qu'ils pourraient en tirer. Il s'agit en majorité de personnes résidant dans l'une des communes centrales de l'agglomération de Dunkerque et qui bénéficient d'une ou plusieurs lignes Chrono à proximité. **De nombreuses expressions et adverbies employés par les enquêtés rendent compte de cette transition dans l'usage du bus : sans la gratuité du nouveau réseau, il semble qu'ils n'auraient pas envisagé d'emprunter le transport public.**

« Avant, c'était qu'exceptionnellement, le week-end, pour aller sur Dunkerque. Mais depuis le changement de tarif du prix de l'essence, depuis que l'essence a fortement augmenté et que j'avais un arrêt de bus à côté de chez moi qui s'arrête à côté de mon travail, j'ai préféré prendre le bus et j'ai gardé ce moyen de transport. [...] Aussi, depuis le covid, ça avait déjà un peu changé. Donc vu que j'étais en télétravail, je suis repassé en normal. Pourquoi pas continuer à prendre moins la voiture comme ce que je faisais pendant le télétravail. J'avais cette solution de gratuité, en plus j'avais un arrêt de bus à côté, donc je me suis dit, pourquoi pas continuer d'aller en bus au lieu d'aller en voiture, cinq jours par semaine. »

(Théo, 24 ans, développeur web, Coudekerque)

Elle [Laurence] m'a dit « ah non les transports en commun, je ne prends pas ». Clairement c'est l'état d'esprit qu'on avait y'a quelques temps. On a commencé petit dans le sens tous les vendredis midi on allait à la piscine. Un jour on s'est dit « mais pourquoi on n'irait pas en bus ? Soyons fous. » Donc ça a commencé comme ça, une fois par semaine. Et puis, avec la montée du carburant on s'est dit « ce n'est pas possible » : c'est pratique, c'est gratuit, et les arrêts sont tellement nombreux. Si on doit aller chez Picard à Rosendaël, on a testé Leroy Merlin près de Auchan en bus. Les rendez-vous médicaux on anticipe, et puis on y va en bus. Mais on se déplace aussi à vélo, à pied, y'a pas que le bus, si y'a pas trop de vent. »

(Pascal, 62 ans, retraité, anciennement électricien, Coudekerque)

« Moi aussi je n'ai jamais pris le bus quand c'était payant. On a de la chance quand même parce que la région lilloise ils payent. J'allais toujours en voiture, maintenant je prends le bus au maximum quand je le peux. Quand je vais à Dunkerque maintenant je ne prends que le bus, je ne prends plus jamais la voiture pour aller à Dunkerque. Je vais qu'en bus. Pendant le confinement, j'avoue que j'ai arrêté de prendre le bus, on est content que c'est fini, on peut reprendre le bus. »

(Marie-Christine, 72 ans, retraitée, ancienne employée de bureau, Coudekerque)

« Quand c'était payant je ne le prenais pas. [...] Quand on travaille, forcément, on paye tout. Moi ça me soulait beaucoup de devoir payer un ticket de bus pour trois minutes et arriver en centre-ville. »

(Danielle, 61 ans, technicienne d'intervention sociale, Petite-Synthe)

« Et la voiture je la prends très très rarement depuis la gratuité des transports. Je la prends que quand le bus ne va pas là où je vais aller. »

(Patricia, 63 ans, retraitée, anciennement agente de banque, Dunkerque)

« Quand on a su que ça allait être gratuit, je m'étais dit que je ferais l'effort quand même d'aller plus en bus travailler. Je l'avais installée [l'application DK'Bus] quand il y a eu la gratuité puisque je le prenais plus souvent. Ça s'est un peu stoppé avec le Covid, c'est vrai. Et maintenant, c'est de temps en temps, quelques fois par semaine. Là, j'ai à peine 5 min de chez moi à l'arrêt de bus et pareil de l'arrêt de bus à mon travail, il n'y a même pas 5 min non plus. Et 10 min de trajet d'arrêt de bus à arrêt de bus, ça me met le même temps qu'en voiture, pratiquement. Franchement, pour le coup, c'est super pratique. »

(Sylvie, 60 ans, employée en centre socio-culturel, Gravelines)

D'autres soulignent le rôle de la gratuité comme déclencheur de nouvelles habitudes en mettant en avant le prix prohibitif du ticket, considéré comme trop cher pour le peu de déplacements qu'ils faisaient en bus auparavant. Plusieurs témoins comparent ainsi volontiers leur usage d'un autre transport public payant ailleurs avec le réseau gratuit, qu'ils ont souvent découvert de manière inopinée. Découvrir le

montant des économies gagnées sans s'y attendre à l'occasion de journées de loisirs les poussent à délaissier la voiture et à intégrer le bus dans leurs routines de déplacements au quotidien. **Le bus apparaît tout à coup comme une option sérieuse une fois supprimé son coût pour l'utilisateur : ce changement de représentations provoque des pratiques nouvelles, et pérennes.**

« Nous on venait régulièrement à Dunkerque, on dormait à l'hôtel, on ne prenait pratiquement pas le bus, on ne savait pas qu'il était gratuit. On venait en voiture, ou en train, on ne faisait pas attention. Et quand on a décidé de s'installer et qu'on avait rendez-vous avec le bailleur, on a découvert qu'il y avait un bus entre la gare et Malo, alors ensuite on a compris très vite. On a commencé par le C4 et on finissait à pied, et ensuite on a vu que le C5 nous emmenait juste derrière la digue. On n'a pas mis quinze jours à l'adopter, même pas trois jours. Avec le côté gratuit on a compris qu'on pouvait aller beaucoup plus loin que notre zone d'utilisation. »

(Serge, 66 ans, retraité, ancien directeur commercial, Malo-les-Bains)

« Si on devait payer à Valenciennes, y'a une partie qui serait en navette mais ça serait entre 8 à 10 EUR par jour, ça ne serait pas tous les jours, mais bon au moins pendant quatre jours. On a chiffré qu'on fait facilement 5-6 voyages par jour, tout seul ou à deux, donc par semaine on dirait 40 EUR. Sur un mois ça fait vite beaucoup, environ 160 à 200 EUR. C'est l'option sans voiture [...]. À Valenciennes, c'est 1,20 EUR le trajet. C'était une carte de 10 tickets. C'est 1h dans un sens, et pour faire le retour faut mettre un billet. »

(Isabelle, 48 ans, active en recherche d'emploi, Malo)

« Il y a la gratuité, dans mon budget ça compte quand même, il faut être honnête. On sait que c'est gratuit, qu'on ne doit pas repayer encore une fois. Moi j'ai eu ce tour quand j'étais à Montpellier. Le ticket de tramway était valable une heure, et ça va très vite une heure. C'était à peu près 12 EUR les 10 tickets, pas le temps d'aller au centre de Montpellier, faire ses courses et revenir. »

(Suzanne, 73 ans, retraitée, ancienne fonctionnaire, Coudekerque)

La recherche d'économies peut aussi être un déclencheur de démotorisation pour les retraités ou actifs plus âgés qui anticipent le changement dans le quotidien que représente la retraite, comme Danielle. En moyenne, les véhicules des enquêtés sont âgés de 10,2 ans, dont un nombre non négligeable sont en circulation depuis plus de quinze ans. Leurs propriétaires égrènent les désavantages de ce parc vieillissant, qui consomme plus et coûte toujours plus cher à réparer, sans compter la crainte latente de voir son véhicule tomber en panne définitivement au pire moment.

« La dernière fois, c'est la pompe d'arrivée de gazoil qui n'a plus voulu fonctionner, donc je suis restée en panne sur un parking. Et puis, une autre fois, y'avait des voyants qui s'allumaient. Elle est partie au garage, et à chaque fois c'était des 200-300 EUR [...] Là c'est arrivé deux fois, mais de toute façon elle a dix-huit ans. Et là j'ai mon carreau de portière qui descend plus, faudra changer le moteur. Ça va être encore une fois un coup comme ça... Mais j'ai encore deux mois à travailler donc je ne vais pas racheter une autre voiture. Après, elle partira à la casse. »

(Danielle, 61 ans, active en emploi, Petite-Synthe)

« Je crois que ma voiture est tombée en panne en 2018, je suis tombée en panne tout bêtement devant chez ma mère. Et elle n'était pas réparable en fait, elle était usée la voiture... »

(Angélique, 28 ans, active en emploi, Coudekerque)

Pour ces personnes, il apparaît bien plus profitable de se déplacer en bus plutôt que de prolonger indéfiniment ces dépenses à perte qui sont presque associées à du gaspillage.

Pour des usagers et des usagères plus jeunes, cette recherche d'économies et la solution qu'apporte le bus gratuit dans leur quotidien les conforte même dans l'idée de ne pas se motoriser, ou du moins d'y réfléchir à deux fois. L'exemple de Juliette, originaire de Téteghem et qui habite dans le quartier de la gare à Dunkerque, est particulièrement parlant. Jeune active poussée par ses parents à passer le permis, elle se déplace majoritairement à pied ou à vélo pour profiter des aménités du centre-ville tout proche, et a pris l'habitude d'emprunter le bus gratuit en 2018 lorsqu'elle résidait dans le quartier des Glacis desservi par les lignes Chrono C2 et C3. Aujourd'hui, elle privilégie l'usage de ces trois modes de déplacements en alternance selon ses impératifs et considère l'achat d'un véhicule comme une option peu judicieuse au regard de son mode de vie.

« J'habite et je travaille à cinq minutes à pied à côté de la gare ; et en même temps à vélo, je ne suis pas très loin non plus du centre dynamique, on va dire vers la plage et le centre-ville de Dunkerque. [...] Pour ce qui est des courses, c'est pareil je vais à pied en centre-ville et après, c'est plus pour les loisirs que je vais utiliser en majorité le vélo. Je m'arrange avec des amis ou mon coloc qui ont le permis si c'est pour bouger en soirée, etc., pour faire du covoiturage.

[...] Le fait de ne pas avoir une voiture, c'est aussi du fait que je me dis dans tous les cas, il y a les bus gratuits à Dunkerque et donc je me dis c'est un peu ridicule d'investir là-dedans, alors qu'ils ont mis ça en place. C'est un peu ridicule. Et en fait, il y a aussi une raison aussi un peu... enfin je ne sais pas si on peut dire « sportive » ou pas, mais si tu me dis que demain j'ai une voiture, je sais que je ferais beaucoup, beaucoup moins de vélo, voire plus du tout. Du coup, c'est aussi un choix de ne pas en vouloir, pour continuer à me déplacer à pied, à vélo, en bus, et à me débrouiller sans, donc que je n'en ai pas l'utilité.

[...] Aujourd'hui, si demain je travaillais dans la pleine campagne, je ne sais où, peut être que je me poserais la question. [...] Après me dire si j'achète une voiture... je pense que je ne suis pas encore prête à passer le pas, je trouve que c'est un gouffre financier. [...] Il y a déjà des milliers d'euros à sortir dans un premier temps pour l'achat, et après de manière mensuelle entre le plein et l'assurance, ceci, cela, je pense que ça tourne entre 150 EUR et 200 EUR finalement. »

(Juliette, 26 ans, conseillère en économie solidaire, Dunkerque)

Vincent, lui, s'est débarrassé de son véhicule en 2019 sans retour en arrière pour privilégier le vélo et le transport public :

« Je souhaite de ne plus jamais avoir à racheter de voiture de toute ma vie, maintenant que j'ai goûté à... et ouais, tu vois des petites villes comme ça, à taille humaine, qui sont bien desservies, où tout est possible à pied, t'as le bus gratuit... T'as la voie verte pour aller jusqu'à Bray-Dunes, au printemps c'est bucolique, il y a les petites fleurs, t'es content, donc je pense que ça s'est bien développé quand même [...]. Si je devais partir dans une grande ville, je regarderais quand même, parce qu'il n'y a rien de pire qu'une ville mal desservie... ce serait important pour moi. »

(Vincent, 40 ans, vendeur en recherche d'emploi, Dunkerque)

5.2. Effets de l'évolution de l'image du bus sur l'utilisation de la voiture depuis 2018

Dans l'introduction de sa thèse sur les représentations individuelles des moyens de transports, M. Flamm (2003) souligne la pertinence de l'analyse qualitative des comportements de mobilité en tenant compte d'un spectre plus large de motivations que celles qui caractérisent ordinairement la notion clé de *coût généralisé des transports*. Ce modèle théorique, qui poursuit les travaux de Y. Zahavi et A. Talvitie (1980) sur le budget-temps moyen d'un déplacement, a pour idée principale qu'un individu choisit son mode de transport en fonction, d'une part, de la valeur personnelle qu'il attribue à son temps, et d'autre part des caractéristiques en termes de coûts et de durée de temps de transport de chacun des modes qu'il a à sa

disposition. La place de l'argument financier dans le choix modal a été approfondie dans la partie précédente, mais elle ne suffit pas à expliquer toutes les évolutions ou inerties des habitudes des Dunkerquois qui subsistent en ce qui concerne leur utilisation du bus gratuit au détriment de leur voiture ni les nuances comportementales qui teintent ces décisions quotidiennes.

S'inscrire dans une vraie démarche de report modal de la voiture vers les transports collectifs suppose, pour les principaux concernés, que leurs vies quotidiennes et leurs déplacements n'en soient pas plus complexifiés encore. **Alors que de nombreux Dunkerquois s'en tenaient au réflexe automobile avant le passage à la gratuité du réseau de transports, ils développent aujourd'hui des routines multimodales bien plus diversifiées.** Cette ouverture se traduit par une image renouvelée des transports publics depuis la gratuité de manière générale, où l'amélioration de la qualité du réseau prend une part essentielle. Comment comprendre, dès lors, la place de choix que la voiture continue d'occuper dans les habitudes des Dunkerquois et des Dunkerquoises, qui insistent volontiers sur ce point ? Quelles catégories de personnes sont les plus susceptibles de se passer de leur véhicule au quotidien ? Pour lesquelles est-ce plus difficile ?

L'objectif de cette sous-partie est d'explorer les logiques mentales qui sous-tendent les pratiques modales pour comprendre la place de la gratuité dans la pérennité des nouvelles habitudes de mobilité, et à l'inverse, comprendre en quoi le nouveau réseau gratuit ne peut pas encore complètement entrer en compétition avec l'automobile pour certains et certaines.

5.2.1. Permanence de la place du véhicule motorisé dans l'organisation de la vie quotidienne

« Je suis toujours pressée... c'est plus facilement des déplacements en voiture. C'est nettement pratique et ça va plus vite... C'est la solution de facilité. »
(Nathalie, 55 ans, éducatrice spécialisée, Coudekerque)

Le volet quantitatif de l'enquête montre que les Dunkerquois motorisés empruntent les transports en commun pour une grande diversité de raisons. Pour rappel⁴² des nouvelles habitudes multimodales prises par les habitants depuis la gratuité, ces derniers accompagnent volontiers des proches à leur destination par le bus, et considèrent, pour 8 % d'entre eux que le transport public est une option intéressante pour se rendre à un rendez-vous médical déjà planifié. Aussi, les trajets liés au travail et aux achats, représentent chacun dans leur catégorie, environ un tiers de l'ensemble des motifs d'usage du bus.

Pour autant, cette évolution positive des habitudes ne se manifeste pas toujours par la vente de tous les véhicules des ménages concernés⁴³. Cette seule perspective projetée dans l'inquiétude de nombreuses personnes pour qui la voiture reste, d'une part, un objet de soutien dans l'élaboration du quotidien, mais aussi un outil de réponse aux aléas de santé qui peuvent survenir dans le futur hypothétique souvent décrit par les enquêtés plus âgés d'autre part, telle une ambulance personnelle.

« Avant ça nous on avait connu quatre voitures, on a trois enfants qui étaient étudiants. [...] C'était quatre voitures avec les frais, c'était lié aux horaires décalés, au fait que chacun avait besoin de se déplacer. On a été très content de se débarrasser au fur et à mesure des voitures. Et on se pose la question de savoir si on va se débarrasser de celle que l'on possède... [...] Mais en vieillissant ça reste une sécurité. Si j'avais plus du tout de voiture, je me sentirais perdue un peu ! »
(Brigitte, 62 ans, retraitée, ancienne professeure des écoles, Dunkerque)

⁴² Voir 2.1.2.a. Boulot, ligne Chrono, dodo : l'option opportune du bus pour se rendre au travail, dans le présent rapport.

⁴³ Voir 2.3.3. Arriver à s'en passer avant de vendre, dans le présent rapport.



Le nuage de mots ci-contre illustre l'homogénéité des réponses à la question de l'éventuel abandon total de l'usage de la voiture, autour des notions de confort, de praticité, et des motifs de déplacements liés au travail, aux courses et à la mobilité des enfants (Fig. 10).

Ces trois formes d'impératifs structurent le mode de vie des Dunkerquois, toutes zones d'habitation confondues, et maintiennent encore aujourd'hui la voiture comme un élément constitutif de leur mobilité.

Figure 10 : Réponses à la question 10.c « Pour quelles raisons ne pensez-vous pas pouvoir vous passer complètement de votre véhicule à l'avenir ? » (N=303)

5.2.1.1. La voiture comme outil professionnel

À regarder l'ensemble de la catégorie des actifs interrogés, l'immense majorité des personnes (84 %) qui réalisent un trajet domicile-travail en bus (28 % des trajets) sont des usagers en situation de choisir entre leur voiture individuelle et le transport public, montrant ainsi une bonne appropriation générale du réseau gratuit par les actifs et actives du territoire.

Cependant, nombreux sont les actifs occupant un emploi dont les spécificités et les exigences de déplacement se trouvent en décalage avec les horaires réguliers du réseau de transport public. Malgré une bonne connaissance de l'existence du service nocturne de Taxibus de nuit⁴⁴, le véhicule personnel (camionnette personnelle pour les indépendants ou camionnette de fonction etc.) reste l'un des moyens de transports privilégiés de ces employé-e-s pour simplifier les tâches liées au travail au cours de la journée, ou pour transporter facilement du matériel de réparation ou d'animation en ce qui concerne les éducateurs et professeurs enquêté-e-s.

« Moi, avec mon poste, c'est la voiture... Encore si je travaillais en centre-ville à Dunkerque je pourrais prendre le bus à des heures, on va dire, normales. C'est vrai que mes horaires sont décalés. Je ne prends pas le bus la nuit, y'a pas de bus. Donc ce n'est pas pareil pour les « postés », je pense que ce n'est pas évident. [...] Et est-ce que les chauffeurs veulent travailler la nuit, je ne sais pas moi. Pour avoir un bus pour dix personnes... Est-ce qu'ils vont faire rouler un bus... »

(Francis 57 ans, régleur en plasturgie, Petite-Synthe)

Figure 11 : Un samedi matin dans une rue de Grande-Synthe : plusieurs véhicules professionnels stationnent devant les habitations (Equipe VIGS, novembre 2022)



⁴⁴ Service DK'Bus ouvert à tous (2 EUR le trajet) dont les véhicules circulent entre 22h et minuit, puis entre 4h et 6h du matin pour faciliter les déplacements des salariés postés comme des noctambules, souvent des jeunes en retour de soirée. Une offre étendue de 20h à 6h du matin est en cours d'expérimentation depuis le mois de septembre 2022. La gratuité est prévue dans le cas des trajets domicile-travail pour favoriser les déplacements des travailleurs.

« Je travaille aussi beaucoup avec mon véhicule, quand j'ai des rendez-vous extérieurs pour faire des devis de maisons. Il m'arrive de prendre le bus dans la mesure où, en début de semaine généralement, je suis plus à l'accueil, ce qui me permet de laisser la voiture à la maison. Mais je me déplace quand même pas mal avec ma voiture. »

(Katia, 48 ans, employée en service notarial, Malo-les-Bains)

Les contraintes de mobilité spécifiques de ces travailleurs postés et ouvriers dont les zones d'emploi se situent au-delà des quartiers résidentiels desservis par les lignes régulières de bus contextualisent des habitudes dans lesquelles la gratuité du bus n'est pas la réponse adéquate pour envisager de se déplacer autrement au quotidien. Ils pourraient être compris dans la catégorie des usagers occasionnels définie dans la deuxième partie du présent rapport.

5.2.1.2. La voiture-caddie

Une deuxième clé de lecture de l'importance de la voiture dans la mobilité des Dunkerquois correspond à la place des courses domestiques dans l'élaboration du quotidien. Comme dans d'autres villes moyennes, les personnes rencontrées effectuent la majeure partie de leurs courses alimentaires en grande surface, à un rythme hebdomadaire. Les enseignes concernées sont majoritairement situées en périphérie des quartiers centraux et sont, de fait, plus accessibles en voiture. À ces enjeux de décentralisation des commerces, bien connus des urbanistes et des spécialistes ayant travaillé sur les facteurs de la dépendance à l'automobile⁴⁵, s'ajoute le fait que les Dunkerquois et les Dunkerquoises ont pris l'habitude de visiter plusieurs supermarchés, plus ou moins spécialisés, pour trouver toutes les denrées qu'ils recherchent dans différentes zones commerciales réunissant plusieurs enseignes, telle que la zone commerciale de Grande-Synthe (Auchan, Boulanger, Norauto, Intersport, Leroy-Merlin etc.) ou celle de Coudekerque, le long du canal de Berges à l'entrée de Dunkerque (Grand Frais, Biocoop, Aldi etc.). Il s'ensuit une logique d'optimisation des boucles de déplacements liées aux achats, à laquelle la solution automobile répond d'autant plus systématiquement qu'elle a été planifiée comme telle il y a quelques décennies.

« J'essaye quand même de faire attention et de me dire que... bah, autant mutualiser. Si je dois me rendre sur à Auchan pour faire les courses, y'a un peu de route... Euh, et je sais que y'a un Picard à côté. S'il faut acheter des vêtements pour les enfants, j'essaye de tout grouper le même jour plutôt que d'y aller une fois de temps en temps. Et de faire des allers et retours un peu inutiles quoi. »

(Cécile, 42 ans, comptable, Gravelines)

« Mon mari fait les grandes courses une fois par mois à Lidl [...] Et moi je vais faire 4-5 magasins d'un coup, je vais regrouper. »

(Sylvie, 60 ans, employée en centre socio-culturel, Gravelines)

« Étant tout seul, j'ai quand même besoin d'une voiture. Je pense. On peut... Le bus, c'est pratique la semaine, mais bon, le week-end c'est pour voir autre chose. Même pour les courses en semaine, transporter des choses lourdes, c'est quand même utile d'avoir une voiture. Mais clairement, je l'utiliserai moins qu'aujourd'hui [après son déménagement à Dunkerque]. Je pense qu'il faut composer avec les deux. En termes de confort, le bus est là, mais en termes de flexibilité, la voiture a encore son intérêt. »

(Nicolas, 28 ans, fonctionnaire, Steene)

⁴⁵ Entretien avec Gabriel Dupuy, réalisé par Caroline Gallez, « La dépendance automobile. Retour sur la genèse du concept et ses enjeux politiques », *Flux*, vol. 111-112, no. 1-2, 2018, pp. 104-110.

« Généralement, moi, je vais à Carrefour et donc avec la voiture, c'est plus simple, c'est à côté de la maison. Donc si c'est très peu, je peux aller à pied. Sinon, quand c'est les grosses courses je peux y aller en voiture. »

(Bénédicte, 53 ans, active en recherche d'emploi, Petite-Synthe)

« Pour les courses, il y a obligation de rentrer en voiture parce que pour cinq personnes, je me vois mal aller en bus avec quatre ou cinq sacs ! »

(Jérôme 40 ans, employé en service visio-conférence, Grande-Synthe)

Les courses d'appoint moins encombrantes sont réalisées à pied, à vélo, mais aussi bien plus volontiers en bus depuis la mise en œuvre de la gratuité, comme suggéré dans la deuxième partie du présent rapport sur les habitudes de mobilité des automobilistes usagers et usagères : en lien avec la facilité d'usage du nouveau réseau, il est plus simple pour les Dunkerquois et Dunkerquoises d'envisager de faire quelques courses en rentrant de la journée de travail par les transports en commun. Le bus offre dans ce cas une plus grande flexibilité dans la programmation des activités journalières.

« Pour les achats alimentaires je vais aussi en bus et des fois je reviens à pied ou l'inverse. Je vais à pied et je reviens en bus, c'est bien pratique. »

(Chantale, 57 ans, agente d'entretien, Dunkerque)

« Je fais des achats aussi à pied. C'est à côté de chez moi, je vais à Lidl. Et en bus aussi, quand je vais à Leclerc, plus dans le centre-ville de Dunkerque. »

(Leaticia, 44 ans, active en formation, assistante d'éducation, Dunkerque)

« Pour faire des courses, je continue de prendre la voiture, sauf pour les courses de proximité, où je vais évidemment à pied. La voiture ça dépend, ça peut être une fois par semaine, parfois deux ou trois fois par semaine si je dois aller à Leroy-Merlin par exemple. Mais il y a des semaines où la voiture n'est pas utilisée du tout. »

(Jean, 73 ans, retraité, ancien psychosociologue, Malo-les-Bains)

5.2.1.3. La voiture-poussette

Si la voiture reste une option de confort pour un certain nombre d'habitants, elle l'est particulièrement pour les parents d'enfants de moins de douze ans, pour qui la socialisation à l'usage des transports en commun en autonomie est un cap dépassé au moment de l'entrée de l'enfant au collège. Certains comportements décrits par des travaux de sociologie sur l'intégration des jeunes dans l'espace public, comme la systématisation des déplacements en voiture à la naissance des enfants ont été mentionnés à la marge par les parents rencontrés. Ces quelques personnes justifient leur usage familial de la voiture pour se déplacer au détriment du bus en évoquant la crainte de participer à l'encombrement à bord dû aux poussettes d'une part, et le fait de s'éviter les regards désapprouvateurs des autres passagers que la simple présence de jeunes enfants peut provoquer d'autre part.

« Ma nièce est venue de Biarritz passer quelques jours ici. Elle est venue seule donc elle, ça va, transport collectif donc. Mais si elle doit venir avec son mari et ses deux gamines. Qu'est-ce qu'elle fait avec une gamine de six ans, une gamine de huit ; la gamine de six ans étant une pile électrique qui va hurler, qui va faire des caprices de colère. Elle n'a pas voulu les amener cette fois-ci. Et elle viendra en voiture parce qu'elle en a honte, quoi. »

(Roselyne, 75 ans, retraitée, ancienne enseignante, Bray-Dunes)

Mais plutôt que différentes formes d'inconfort à bord, la majorité des parents rencontrés au cours de l'enquête expose les autres raisons qui les encouragent à utiliser plutôt la voiture avec leurs enfants à la place du bus. Dans un quotidien où leur temps est compté, les mères en particulier font la liste des activités extrascolaires auxquelles sont inscrits les enfants et le planning serré de celles-ci au cours de mercredis après-midi qui se vivent tambour battant, rythmés par d'autres contraintes qui peuvent se superposer à l'organisation initiale, comme des rendez-vous professionnels ou médicaux.

« En fait on a un vieux véhicule. On en avait qu'un et c'est l'arrivée des enfants qui fait qu'on a dû en prendre deux. Parce que... Par sécurité, parce que la première voiture était assez vieille, c'était un peu dangereux pour les enfants, j'ai trois enfants. Il faut que je les dépose à trois endroits différents le matin et je n'ai pas le temps d'attendre des bus à chaque fois, ils ne prennent pas la route que je prends non plus. Les courses c'est pareil, je ne peux pas faire un plein de course en bus [rire]. Pas possible. Et les conduire, y'a que mon aîné qui a des activités sportives, le mardi soir et le samedi, et c'est pareil, y'a pas de bus qui m'amène vraiment là où je veux aller, donc c'est que la voiture. C'est les trois enfants qui font qu'on a deux voitures. »

(Céline 42 ans, employée du secteur culturel, Warhem, mère de trois enfants de 2, 4 et 9 ans)

« J'ai pris pas mal la voiture à l'époque où ils avaient beaucoup d'activités, il fallait jongler entre les horaires, prendre le petit qui faisait sa sieste le mettre dans la voiture, partir etc... »

(Corinne, 54 ans, professeure au lycée, mère de quatre enfants âgés de 16 à 25 ans)

« Les enfants ont des activités, ils font du basket. Ils en font à Grande-Synthe. La petite, ce n'est pas très loin, je la ramène en bus. La voiture nous sert tout de même, pour les enfants, pour voir les matchs de basket, pour nos déplacements, pour aller à Lille, voilà... Là, on a été déposer mon fils à Liévin par exemple. On ne pourrait pas faire ça... À Dunkerque oui, mais quand on sort de l'agglo... Puis pour les grosses courses... Souvent, c'est celui [le parent] qui a les enfants qui est prioritaire pour la voiture. Il l'utilise vraiment quand on est cinq ou quand on fait un trajet pour les enfants et qu'on ne peut pas faire avec les transports en commun parce que les horaires ça ne correspond pas... »

(Sonia, 43 ans, infirmière-puéricultrice, Grande-Synthe, mère de trois enfants de 7, 11 et 13 ans)

« Sinon, généralement, quand on se déplace, comme on est à cinq, c'est vrai que c'est compliqué de prendre le bus. [...] Après moi, j'avais les contraintes des enfants. J'en ai trois. Donc prendre le bus quand je dois aller chercher les enfants à l'école ou quoi que ce soit, c'était pas possible. Donc au départ, je sais que je l'avais fait avec un abonnement... Bon après, c'est sûr et certain, quand on voit le prix de l'abonnement... Il y a près d'un an après, on avait acheté une deuxième voiture, le temps de nos enfants grandissent. »

(Jérôme, 40 ans, employé en service visio-conférence, Grande-Synthe, père de trois enfants âgés de 6 à 14 ans)

Dans cette perspective, l'usage de la voiture permet d'alléger grandement la charge de stress qu'un bus malencontreusement laissé passer pourrait venir amplifier, et apporte à l'inverse du confort dans l'organisation du quotidien.

5.2.2. Du confort d'usage au confort du choix modal

Le confort relatif à l'usage de tel ou tel mode de déplacement est l'un des thèmes privilégiés des études de satisfaction menées par les opérateurs de transports. En fonction des résultats, qui pointent souvent les conditions d'attente et l'affluence à bord, des solutions sont généralement pensées pour améliorer l'expérience de trajet des usagers et viser, sinon le confort, au moins une absence d'inconfort. Au-delà de la recherche constante de l'amélioration du service, ce confort comprend d'abord le bien-être apporté par tous les agréments qui peuvent être mis en place par l'opérateur, tel que le wifi et des ports USB à bord des véhicules DK'Bus.

De manière plus large, le confort peut aussi se rapporter à un état de tranquillité psychologique, où l'individu se sent libéré d'une partie de ses préoccupations et garde son énergie pour les tâches les plus importantes de sa journée. Dans un quotidien toujours plus marqué par la mobilité et le besoin de se déplacer, le confort peut justement correspondre à la répétition d'une routine de déplacements systématiquement gagnante, reposant toujours ou presque sur l'usage d'un ou plusieurs modes de transports. Dans quelle mesure les aménités du nouveau réseau gratuit permet-il de faire du transport public une option confortable pour une partie des automobilistes Dunkerquois et Dunkerquoises ?

5.2.2.1. L'amélioration de l'expérience-usager à bord du réseau DK'Bus

L'une des facettes du projet de mobilité de l'agglomération dunkerquoise *DK'Plus de Mobilité* (2015-2018) avait pour objectif d'améliorer les conditions d'attente et de voyage sur le réseau DK'Bus. Un maillage des arrêts densifié et doté de lignes Chrono promettant une fréquence de passage de 10 à 15 minutes en journée, une application smartphone pour suivre à la fois les horaires, les itinéraires et l'affluence à bord des prochains bus, l'installation de nouveaux panneaux d'affichage numériques et des abribus configurés pour mieux protéger les usagers des récurrentes intempéries font par exemple partie du chapelet de mesures prises pour faciliter les déplacements en transports en commun. Les usagers rappellent volontiers cette évolution bénéfique et insistent sur les mesures prises pour améliorer l'efficacité du réseau et l'expérience-usager.

« Les lignes Chrono sont quand même assez performantes, puisqu'il y a des sections en site propre, une priorité aux feux etc. Donc je me dis, ce sont des lignes assez efficaces qui sont assez, comment dire ça... attractives ? »

(Nicolas, 28 ans, fonctionnaire, Steene)

« Il y a un avantage ici, c'est qu'il vous passe la petite voix qui annonce tous les arrêts de bus, systématiquement à Dunkerque. Bon je ne dis pas, des fois c'est en panne ou y'a des déviations, mais en général, ils le disent. Tandis qu'à Lille, ils ne disent rien. Mais il faut vraiment faire attention... Ça c'est appréciable d'attendre les annonces. »

(Anne, 55 ans, retraitée, ancienne comptable, Bray-Dunes)

Ces avis partagés font des améliorations apportées à l'expérience-usager du réseau DK'Bus un point objectif qui a encouragé les Dunkerquois et les Dunkerquoises à diversifier leurs habitudes de déplacements et de gagner en confort dans leurs routines. La disparition du système de billetterie et des dossiers justificatifs aux différents abonnements des grilles de tarifications courante et solidaire, mais aussi la fin de la validation obligatoire à bord participent aussi à une forme de confort dans l'usage du bus. Les voyageurs occasionnels, que la logique de rentabilité d'un abonnement pouvait auparavant décourager d'emprunter les transports en commun, en bénéficient particulièrement.

« L'abonnement, c'était un prix. Voilà maintenant que c'est gratuit, j'ai carrément zappé, je me suis plus préoccupé de tout ça. Mais c'était... Je sais qu'il fallait faire la queue pour remplir des documents. Il fallait les payer sur place ou il fallait prendre des tickets... des tickets demi-tarif ? Je ne sais plus. Il fallait que j'aille chercher mes billets. Bon, c'était un peu complexe. Perte de temps aussi, il fallait aller sur place. Il fallait faire la queue, il fallait ramener des papiers. Et quand on allait au travail, il faut tomber dans les bons horaires. Mais depuis un an, je le prends tout le temps le bus, tout le temps pour aller au travail. [...] Et puis le bus, c'est plus cool, on n'a pas à se soucier de tout ça ! [les dangers, obstacles sur les pistes cyclables] J'avoue franchement, depuis que je prends le bus, il peut pleuvoir ! Je suis 20 minutes dans le bus, je ne suis pas mouillé alors que 20 minutes en vélo, là je suis trempé. C'est un peu l'inconvénient, je dirais. Là, j'ai un petit confort supplémentaire en prenant le bus plutôt que le vélo [...] Les jours de pluie, je suis en bus. »

(Jérôme, 40 ans, employé en service visio-conférence, Grande-Synthe)

Il est ici utile de rappeler que la pandémie de Covid-19 ne semble pas avoir eu un impact à long terme sur ces pratiques, bien que les périodes récurrentes de confinement sanitaire étalées entre les années 2020 et 2021 aient crispé les usagers du bus et rendu les déplacements par le transport public intrinsèquement stressants et ainsi peu confortables à ce moment-là.

« J'ai un peu diminué les allers en bus, je l'avoue quand il y a eu le Covid, parce que les autres ne mettaient pas toujours leurs masques. »

(Jean-Marc, 73 ans, retraité, ancien chaudronnier, Coudekerque)

« En temps d'épidémie de Covid, le bus ça fait un petit peu peur. J'étais plus vélo, à la limite, dans ces temps-là. »

(Nathalie, 55 ans, éducatrice spécialisée, Coudekerque)

5.2.2.2. Emprunter le bus gratuit plutôt que la voiture, le confort du libre-arbitre

Il est aussi notable que les remarques plus nuancées, voire négatives, percent systématiquement au cours d'un récit où l'on comprend que l'utilisateur ou l'utilisatrice ne considère pas le bus comme le mode de transport le plus efficace pour se déplacer jusqu'à un lieu donné. **Le bus gratuit est bien plus apprécié, et de fait emprunté, lorsque les Dunkerquois considèrent qu'ils le prennent librement, sans y être obligés, pour les trajets qu'ils ont eux-mêmes choisi de faire par ce moyen de transport.** Les usagers les plus enthousiastes sont les personnes ayant intégré volontairement l'autobus dans leurs habitudes de déplacements à la place de la voiture.

Ayant eux-mêmes défini les différentes variables de leurs déplacements (lieu visé, distance à parcourir, temps de déplacement considéré comme acceptable, etc.), ils sont bien plus enclins à considérer rapidement le bus comme l'option de confort et à l'intégrer dans leurs habitudes de mobilité. Leurs premières expériences à bord du réseau gratuit sont souvent opportunistes mais donnent lieu à des recherches complémentaires sur l'organisation pratique de ces déplacements. Cette socialisation à l'usage des transports en commun provoquée par la gratuité, loin d'être toujours évidente, se développe par étapes. Elles représentent autant d'occasions de s'apercevoir de la rapidité d'un trajet réalisé en bus, comparé à un trajet en voiture pour un même déplacement donné. Par exemple, le temps *perdu* à chercher d'une place de stationnement une fois arrivé sur le lieu d'activité est *retrouvé* lorsque le trajet est réalisé en bus.

Les mobilités décrites sont majoritairement des déplacements réalisés en porte-à-porte dans le centre de l'agglomération desservi par les lignes Chrono. Les habitants des communes en périphérie du territoire dunkerquois, eux, seraient moins susceptibles de faire l'expérience du confort du choix entre plusieurs modes.

« Au départ on y allait mollo parce qu'on ne connaissait pas les arrêts. On ne savait pas quelles lignes menaient où, si on devait aller à tel endroit, quel bus il fallait prendre. Donc faut anticiper, il faut faire des recherches, etc. Bon après, changer les habitudes c'est même pire que ça, c'est vraiment... On devait planifier nos déplacements, alors que prendre sa voiture, c'est un réflexe on ne réfléchit même pas. Tandis que là c'était vraiment un travail en amont, au début je parle. Maintenant on commence à mieux connaître les lignes. Donc c'est plus rapide, et on a moins à chercher. Ça nous demande moins de réflexion et d'anticipation. »

(Laurence, 56 ans, professeure des écoles, Coudekerque)

« Le C4 c'est plus rapide en fait que la voiture en fait, je sais où je vais, je vais à Dunkerque pour me promener, et je reprends le bus, il est là toutes les 10min. Ce n'est pas plaisant de prendre la voiture pour faire des petits trajets. Si y'a beaucoup de circulation, faut qu'on quitte Grande-Synthe et y'a des gros ronds-points, si c'est en heure de pointe, on prend plus de temps à attendre sur le rond-point. Quand on prend le bus, il passe direct, il ne s'arrête pas, on va plus vite. C'est une raison pour laquelle je ne prends pas la voiture pour aller au marché. Y'a de la circulation, y'a du monde... On met du temps à trouver une place qu'on va payer. Et puis en plus le trajet n'est pas agréable quoi. En bus c'est plus rapide, et c'est gratuit. »

(Sonia, 43 ans, infirmière puéricultrice, Grande-Synthe)

« Ce qui est cool aussi, c'est qu'en fait, t'as des voies bus. Donc j'étais trop contente de voir que toutes les voitures qui attendaient le feu, on passait à côté et du coup j'y étais en 8 min [à la gare de Dunkerque, depuis le quartier des Glacis] grâce aux voies qui ont été mises en place pour des voies dédiées... ça, je pense que c'est un truc qui devrait être développé. »

(Juliette, 26 ans, conseillère en économie solidaire, Dunkerque)

« On ne cherche pas de place, on a moins de risques d'accident, qu'on fasse des accrochages en ville ou des trucs comme ça. Toutes les 10 min, c'est bien le bus. C'est utile. Rien que pour chercher à se garer, on ne doit pas chercher à se garer, rien du tout. C'est très bien. »

(Frédéric, 48 ans, auto-entrepreneur dans le bâtiment, Dunkerque)

Il est intéressant de constater que les personnes plus âgées, moins confiantes en leurs capacités de conduite, considèrent davantage le bus comme l'option de sécurité. Se laisser conduire plutôt que conduire serait une formule appropriée pour résumer l'état d'esprit de ces nombreux Dunkerquois et Dunkerquoises, et expliquerait la grande proportion de cette catégorie d'automobilistes usagers et usagères sur le réseau DK'Bus.

« Dans le temps j'aimais bien conduire, maintenant je n'aime plus. Parce que bon, on n'a plus les mêmes réflexes qu'il y a vingt ans. Et maintenant avec tout ce qu'on voit, moi j'ai la trouille quand je conduis. Tandis que quand je suis dans le bus, je ne suis pas stressée je suis relax, je cause avec les dames et tout, et je regarde à la fenêtre, je regarde le paysage. »

(Marie-Christine, 72 ans, retraitée, ancienne employée de bureau, Coudekerque)

« À la limite quand je vais en bus, ça me fait des sas de détente que je n'ai pas en voiture quoi. Alors je ne dors pas, mais ça me fait un petit temps de relaxation et ça me ressource pour repartir après le soir. Pour moi c'est un temps de respiration cette petite marche entre les arrêts de bus. »

(Sylvie, 60 ans, employée en centre socio-culturel, Gravelines)

« Le bus, ça ne m'a jamais dérangé, au contraire, c'était un moment à moi, je ne réfléchissais pas au fait de pas être dans la voiture justement et de me laisser transporter. Ça permet de faire d'autres choses, de réfléchir à la liste de courses, à... je ne sais pas, à faire d'autres trucs. Je me laisse porter par les transports en commun, c'est pratique. »

(Céline, 42 ans, salariée du secteur culturel à Dunkerque, Warhem)

Le témoignage complémentaire de Simone, une ancienne usagère captive des transports publics, éclaire aussi **le fait que certains Dunkerquois non-motorisés, une fois en situation d'accéder à la mobilité individuelle permise par la voiture, ne choisissent pas davantage de se déplacer en auto si le bus demeure la meilleure option.** Après avoir habité l'un des quartiers centraux de Dunkerque il y a trois ans, Simone a emménagé en 2020 à Leffrinckoucke. Se déplaçant exclusivement à pied, à vélo ou en autobus,

elle vit très mal la part du temps hebdomadaire consacré à se mouvoir par ces modes de transports jugés trop lents et inadaptés à son mode de vie. Après avoir passé son permis de conduire pour raisons professionnelles il y a six mois, elle envisage aujourd'hui de revenir dans le centre, sans pour autant privilégier l'usage de la voiture d'occasion qu'elle vient tout juste d'acquérir. Si son choix de retrouver une localisation résidentielle centrale est d'abord motivé par l'envie personnelle de créer une colocation, il lui permettra aussi de retrouver du confort dans ses déplacements par la proximité du réseau de transports en commun et la possibilité d'arbitrer par elle-même ses choix en matière de modes de transports.

« C'était une longue haleine, d'aller à Leffrinckoucke en transports ou en vélo... Fallait être motivée quoi. Pour le travail, je travaillais au fin fond de Saint-Pol, c'était 10km donc ça je le faisais en vélo. Avant c'était en bus, mais ça mettait 50min à porte-à-porte. En vélo, ça mettait 35-40min. Et après j'ai pris la voiture, ça prenait 17min donc c'est beaucoup plus confortable et plus simple. [...] En fait si je dois prendre le bus, sachant que mon arrêt de bus est à 10min de chez moi, dès que je dois faire un déplacement ça me met direct une demi-heure rien que pour l'aller. J'ai calculé en début d'année, avant je perdais 3h par jour dans les transports. Trois heures pour Dunkerque, ça fait beaucoup quand même, c'est pas du tout agréable. Si je voulais sortir le soir, mes copains étaient disponibles vers 18h-18h30, et même si j'étais en vélo, je finissais à 16h30 donc je ne pouvais pas rentrer chez moi, il fallait que j'attende 18h30 avec mes affaires d'école... Dunkerque-centre c'est extrêmement bien desservi mais dès que tu sors un peu de Dunkerque c'est quand même très compliqué, je le vois à Leffrinckoucke, je suis à côté de la plage et il faut que je remonte toute la rue.... Je pense à ceux qui sont à Bray-Dunes, à Zuydcoote, c'est encore moins pratique quoi. Parfois tu as quatre bus qui passent au même endroit mais qui ne passent pas la rue derrière. Place Jean-Bart, t'as tous les bus. Mais il faut habiter Place Jean-Bart, si t'habites près du Cuir Center tu prends quel bus ? Tu dois revenir à côté à [l'arrêt] Royer... Ça a l'air de rien mais le matin quand tu es à la bourre... »

« Avant je faisais tout en bus et en vélo et maintenant un peu plus la voiture. Je l'ai depuis un mois, et si c'est moins de 5 km je ne prends pas la voiture. Aujourd'hui si, parce que j'ai encore d'autres trucs à faire après. Mais sinon j'évite de prendre la voiture pour tout et rien, je fais tout sur une demi-journée en voiture, si j'ai des choses à porter, des courses. Je fais en sorte d'utiliser la voiture qu'une fois. [...] Là je vais re-déménager dans Dunkerque-centre, et je vais revenir pour pratiquement pas me servir de ma voiture. Je serai proche de la place Jean-Bart pour prendre tous les bus. »

(Simone, 33 ans, professeure des écoles, Leffrinckoucke)

5.2.3. Des représentations en faveur de la voiture ?

Dans la lignée méthodologique de la sociologie compréhensive, l'enquête a parfois nécessité de se mettre à la place des personnes enquêtées pour déterminer précisément leurs schémas de pensée les incitant à prendre le bus plutôt que la voiture, et inversement. Il en résulte d'abord que les Dunkerquois et les Dunkerquoises se posent la question suivante : *sur quel mode de transport puis-je compter ?*

Le bus gratuit apparaît comme une option rassurante pour les usagers fatigués ou frigorifiés, qui se souviennent de la fréquence rapide de passage des véhicules pour envisager de façon inopinée un trajet retour confortable à bord, leur faisant découvrir le réseau par la même occasion.



« C'est un parachute on va dire. Si on est fatigué, on se dit tiens... »

(Isabelle, 48 ans, active en recherche d'emploi, Malo-les-Bains)

Figure 12 : Matin brumeux à l'arrêt Môle 1 sur la ligne n°16 (Equipe VIGS, mars 2022)

S'agissant de trajets planifiés et quotidiens, nombre d'utilisateurs regrettent ce qu'ils désignent comme des « ratés » dans la grille horaire des lignes, où un bus presque trop efficace, passé avec une ou deux minutes d'avance sur l'horaire indicatif de l'application mobile DK'Plus, peut décourager la motivation à prendre les transports publics, surtout dans les cas de correspondances. Jérôme et Simone, par exemple, rapportent ce type d'éléments qui viennent nuancer le confort que la gratuité apporte à leur mobilité quotidienne.

« Je ne vais pas dénigrer le bus, c'est bien fait à Dunkerque, on peut pas du tout se plaindre. J'étais en covoiturage de Leffrinckoucke à Gravelines, je mettais quand même 1h30 parce qu'il fallait que je prenne le bus de chez moi jusque Dunkerque : 40min. Donc 1h30 de trajet c'était horrible. Une autre fois je n'étais pas bien, j'ai pris le bus retour : 3h, il fallait vraiment le vouloir. C'est le gros point noir depuis qu'ils ont changé les bus... Pour aller jusqu'à Gravelines avant tu avais le A, t'allais direct, c'était 1h. Maintenant tu as trois bus différents à prendre. C'est atroce. Il faut le vouloir. Limite c'est désolidariser la ville, ce n'est pas bien fait quoi. C'est parfois compliqué, pourtant même moi qui le fais, je peux comprendre que la voiture puisse rester attractive. »

(Simone, 33 ans, institutrice, Leffrinckoucke)

« Le petit défaut au début c'est parfois l'attente. Et là, j'ai eu... Il y a eu un problème de bus début juillet où il y a deux C2 qui sont arrivés et il n'y a pas eu de C4 donc en fin de compte, je croyais pouvoir quitter mon travail plus tôt pour retrouver mes enfants qui étaient en vacances, mais j'ai mis 1h pour rentrer chez moi puisque j'ai perdu 20 minutes d'attente de bus. C'est pas souvent. J'aurais préféré être en vélo et pouvoir rentrer directement chez moi. Ça dépend du bus... C'est peut-être un défaut aussi, c'est de dépendre du bus, quoi, s'il a du retard, si la circulation est dense. »

(Jérôme, 40 ans, employé en service visio-conférence, Grande-Synthe)

Face à cette réalité, la voiture individuelle est toujours associée à des représentations positives de disponibilité, permettant une plus grande flexibilité dans le quotidien. Les personnes démotorisées rencontrées en entretien évoquent elles-mêmes volontiers la solidarité familiale qui leur permet d'emprunter le véhicule d'un parent proche résidant à proximité dans les heures qui suivent leur demande.

D'autres représentations de la voiture comme étant le mode le plus efficace s'appuient sur les éléments du paysage urbain de l'agglomération dunkerquoise, marquée par la présence de nombreux canaux, écluses et ponts. Ces infrastructures à franchir constituent pour certains habitants et certaines habitantes un défi mental dans leurs représentations de l'espace et les encouragent à rechercher les itinéraires les plus économiques en matière de distance-temps.

Plutôt que le bus, dont le parcours de desserte suppose nécessairement des détours par de nombreux quartiers, des Dunkerquois et des Dunkerquoises situés hors du cœur d'agglomération prennent leur voiture pour se rendre à leur destination via les départementales qui maillent en lignes droites le territoire. Loin de représenter un défaut du réseau, la refonte du maillage des stations entre 2015 et 2018 a permis

de desservir des quartiers denses de l'agglomération jusqu'alors isolés et contournés par le réseau de transport public pour tenir la promesse portée par la Communauté urbaine de Dunkerque et DK'Bus de rapprocher les transports publics de la population, avec un maillage d'arrêts de bus tous les 300 mètres.

Cependant, en ce qui concerne les habitants des quartiers et communes relevant du périurbain, il est intéressant ici de citer l'exemple de Nathalie, qui réside à quelques encablures du terminus du C3 Jardins de Steendam. Le canal de Bourbourg sépare son quartier d'habitation du reste de l'agglomération à l'ouest où se situe son emploi. S'y rendre nécessite *a minima*, selon l'itinéraire le plus facile, une correspondance entre les lignes C3 et C2 au niveau du pôle d'échanges de la gare de Dunkerque avant de sillonner l'ensemble des communes de Petite-Synthe et Saint-Pol-sur-Mer pour arriver à destination, rendant l'option du bus gratuit trop désavantageuse à ses yeux. À l'inverse, prendre sa voiture ne lui réclame qu'effectuer que deux virages entre les départementales D916 et D601 une fois entrée dans le cœur d'agglomération.

« Pour aller travailler, je ne vais pas dire que je n'ai pas trop le choix, parce qu'il y a les transports gratuits. Après, s'il y avait un bus qui faisait Coudekerque-Saint-Pol direct, peut-être que je le prendrai plus facilement. Comme ça n'existe pas, je ne le fais pas. Je n'ai pas envie de faire 3h de trajet. Il faudrait que je passe à la gare... Si un jour, il y avait cette ligne directe, oui, je le ferais sans doute. »

(Nathalie, 55 ans, éducatrice spécialisée, Coudekerque)

De manière générale, l'enquête confirme que l'appréciation des distances jusqu'à un lieu considéré comme proche ou loin et l'appréciation du temps de parcours jugé court, acceptable ou trop long, relèvent d'une perception individuelle de la valeur que les individus accordent à leur propre temps passé dans les transports.

Cette valorisation du temps varie aussi en fonction de la localisation des personnes, et leur ferait préférer tel ou tel mode de transport (Baudelle et al., 2004). Associée à d'autres facteurs individuels, cette cause spatiale est centrale et explique la différence de disposition des Dunkerquois entre des personnes enquêtées favorables à une substitution de leur mode de transport principal par un autre, c'est-à-dire ici la voiture par les transports en commun.

Sans décrire une généralité absolue, une personne située en cœur d'agglomération de la CUD sera bien plus susceptible de faire évoluer ses habitudes de mobilité automobile vers un peu plus de trajets en bus car le temps passé dans les transports en commun jusqu'à sa destination sera perçu comme court. À l'inverse, plus le temps passé dans les transports en commun est important, plus la valeur du temps est élevée et le temps passé à se déplacer est plus difficilement supporté. **Les personnes rencontrées moins enclines à un usage régulier du bus, malgré l'intérêt qu'elles trouvent à sa gratuité, expriment dans des réponses à la formulation polie qu'il ne leur est tout simplement pas possible de se reporter vers un autre mode de transport car les coûts en temps et la charge mentale du changement qui y seraient associés seraient trop importants. Il s'agit majoritairement d'habitants des communes situées en périphérie du cœur d'agglomération dunkerquois.**

« Quand je suis en voiture, je suis toujours à la bourre parce que je veux toujours en faire plus. À la limite ce serait plus reposant pour moi de prendre le bus ! Mais il faut que je me trouve une autre organisation. C'est un rythme de vie que je me suis donné et que je devrais freiner, je pense que je ne m'en porterais que mieux, personnellement. Je ne sais pas si c'est une question de choix, mais plutôt si j'avais le courage de changer d'organisation, je le ferais. J'ai tenté d'aller plus souvent en bus, mais comme je vous le dis, ce n'est pas toujours facile. »

(Sylvie, 60 ans, employée en centre socio-culturel, Gravelines)

Les qualités du nouveau réseau gratuit ont participé à transformer l'image du transport public, résolument plus fiable et disponible à présent. En revanche, la facilité et la vitesse avec lesquelles il reste possible de se déplacer en voiture sur le territoire permet à l'automobile de garder un tour d'avance dans le processus mental de choix modal de nombreux Dunkerquois et Dunkerquoises.

5.2.4. Convictions des Dunkerquois en faveur des modes alternatifs

Les habitudes de mobilité, autant que l'ensemble de nos autres comportements, sont en partie façonnées par des dynamiques d'influence plus ou moins conscientes qui trouvent leur source dans les relations sociales développées par les individus entre eux. Le prix monétaire d'un déplacement (ou une baisse de prix), l'efficacité du réseau de transport du point de vue de l'utilisateur, ou l'ensemble des services rendus par tel ou tel mode peuvent être considérés par les personnes selon un prisme sans cesse ajusté et remodelé en fonction de ce que les autres en disent par ailleurs. Dans le chapitre introductif de leur ouvrage universitaire sur l'influence sociale, Mugny et al. (2017)⁴⁶ définissent les phénomènes d'influence comme les « processus par lesquels les individus et les groupes façonnent, maintiennent, diffusent et modifient leurs modes de pensée et d'action lors d'interactions sociales directes ou symboliques ». L'enquête a permis de distinguer plus nettement le fait d'avoir un proche sensible aux enjeux sociaux et environnementaux associés à la gratuité comme un marqueur qui encourage d'autant plus l'usage du bus au quotidien, ou du moins à l'essayer malgré des contraintes de localisation par rapport aux lieux visés.

5.2.4.1. Amis, parents, enfants : quelle portée d'influence sociale ?

L'un des éléments forts de l'enquête qualitative est qu'une partie importante des automobilistes rencontrés disent volontiers avoir été poussés par leurs famille et amis à tenter l'expérience du bus à la place de la voiture, quand certains évoquent même le fait d'essayer d'influencer les autres, en mettant en avant les avantages du bus sur le plan environnemental. Si les effets directs de la gratuité sur ce plan ne sont aujourd'hui pas avérés faute de protocole méthodologique suffisamment efficace, il se trouve que cet argument s'est peu à peu imposé dans les consciences des usagers. Les quadras et quinquas sont par exemple d'autant plus réceptifs à cet argument que ce sont leurs propres enfants qui leur reprochent gentiment l'usage de la voiture, quand les parents plus jeunes évoquent le souhait d'un avenir écologiquement durable pour leurs enfants.

Au sein d'un même foyer, deux situations peuvent co-exister : celle, d'une part, où les parents continuent d'exercer une certaine pression auprès de leurs adolescents pour passer le permis de conduire⁴⁷ et une autre, où les plus jeunes motivent leurs parents à s'engager dans une démarche multimodale où le bus tient une place.

« Avant 2018, non, non, je ne prenais pas le bus, je dirais que c'est plus mon fils qui m'incitait. Je le prenais de temps en temps avec les personnes qu'on accompagne au travail. Mais c'est pareil, je me souviens on avait fait une sortie au pôle Leffrinckoucke, il y en avait pour trois quarts d'heure. En voiture c'est plus rapide, il y en a pour vingt minutes... Mais je pense que c'est notre fils qui nous fait prendre le bus. C'est lui qui nous informe de tout ça, il nous fait connaître ça, et puis voilà. Mais mon conjoint il l'utilise beaucoup la voiture, il n'est pas encore au bus. Notre fils, il tente mais... je crois que ça va être difficile. »

(Nathalie, 55 ans, éducatrice spécialisée, Coudekerque)

« Mon fils, pour l'instant il a quatorze ans, il ne sort pas non plus trop souvent seul avec ses copains. Mais bon, plus tard, quand il va grandir, quand il aura envie d'aller sur Dunkerque, je lui dirais « Mais t'as le bus gamin ! Prends le bus avec tes copains », et lui, ça le dérange pas, il est content de prendre le bus. [...] Moi mon ado, il prend le bus pour aller à la piscine. Et d'ici un an ou deux, il prendra le bus pour aller dans Dunkerque et retrouver ses copains. Ça au moins je suis tranquille là-dessus, je n'aurais pas besoin de prendre ma voiture pour aller le déposer ! »

(Jérôme, 40 ans, employé en service visio-conférence, Grande-Synthe)

⁴⁶ MUGNY G., FALOMIR-PISCHASTOR J.-M., QUIAMZADE A. (2017), Influences sociales, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble.

⁴⁷ CALNIBALOSKY J., HURÉ M. (2021), Les effets de la gratuité des transports. Représentations et comportements de mobilité des jeunes Dunkerquois âgés de 15 à 25 ans, Rapport de l'association VIGS, 52p.

On observe aussi un *effet domino* au sein des groupes d'amis dont plusieurs membres sont impliqués dans un mode de vie qui prône souvent les éco-gestes du quotidien et parmi lesquels prendre le bus plutôt que sa voiture est une évidence. Ce phénomène se retrouve particulièrement dans les discours des enquêtés.e.s au capital culturel plus élevé du fait d'avoir réalisé des études longues, et qui expriment avec aisance des convictions personnelles écologistes bien marquées comme un élément constitutif de leur personnalité. Ce serait l'histoire de Sonia et de son mari, qui ont conjointement décidé de vendre le second véhicule familial au profit de solutions alternatives (vélo, bus gratuit, marche à pied), et qui ont nourri par leurs témoignages les réflexions de leurs amis eux aussi actifs, parents de jeunes enfants et membres d'associations écologistes par ailleurs.

Cet exemple est très fort et il n'est pas question ici de conclure que le modèle donné à voir par des proches ayant « franchi le pas » est un argument suffisamment solide pour encourager durablement à l'abandon de la voiture. En revanche, il donne la mesure de **la puissance du levier relationnel dans l'adaptation des habitudes de mobilité : les personnes rencontrées ne sont pas fondamentalement rétives à une mobilité moins tournée vers l'automobile, mais ont besoin de témoignages sur lesquels ils peuvent projeter avec facilité leur mode de vie.**

« On a deux amis qui sont à peu près comme nous, avec trois enfants, et c'est vrai que quand ils nous ont vu vendre cette voiture, ils nous ont dit « quand même, vous faites comment quand vous devez tous les deux sortir ? ». Alors c'est sûr qu'on doit plus s'organiser avec cette voiture en commun. Mais déjà ce n'est pas sa voiture, c'est la nôtre. L'argument d'avoir deux voitures dont on se sert très peu et qu'on doit quand même entretenir, c'est qu'avec une seule on doit vraiment se prévenir. Mais résultat, ils ont vendu aussi, et ils ont acheté une trottinette électrique. Et maintenant quand elle a un truc à faire en ville elle prend le bus, quand il y a des rendez-vous médicaux c'est le bus. »

(Sonia, 43 ans, infirmière puéricultrice, Grande-Synthe)

5.2.4.2. Des représentations qui évoluent au cours des âges de la vie

À l'opposé de ce spectre de pensée ouvert aux changements, une partie importante des seniors du territoire continuent d'investir émotionnellement l'objet-automobile. Pour les générations plus jeunes, la voiture est considérée tel un outil au regard des services qu'elle rend au quotidien, tandis que pour les personnes âgées s'ajoute à cela un filtre symbolique. Le modèle acheté peut rappeler une tranche de vie et se faire l'écho de leur jeunesse. Certains témoignages rappellent même les lignes *mythologiques* de Roland Barthes⁴⁸ dans le rapport affectif à la voiture qu'ils laissent transparaître, y compris chez des retraités engagés d'un point de vue citoyen.

« C'est mon paradoxe. Je suis un fervent défenseur de l'économie d'énergie, j'ai une volonté écolo, mais je ne peux pas me séparer de ma vieille R Nevada diesel. Donc... c'est parce que c'est une espèce d'attachement oui, une sorte de totem. Je suis un amoureux des R 21 ! C'est pour moi une bagnole fétiche, qui pour moi réunit toutes les qualités : c'est la bagnole la plus résistante que je connaisse, qui a un moteur absolument hors pair, qui est brillantissime quoi. Et quasi inusable. [...] Celle que j'ai là maintenant, je l'ai depuis 2018, mais j'en avais une avant, que j'ai emmenée quasiment jusqu'à 450 000 kilomètres, et celle-là que j'ai, je l'ai eu à 171 000 kilomètres, elle en est à 230 maintenant et elle en a encore le double sous le capot. J'adore cette bagnole ! [rire] »

(Jean, 73 ans, retraité, ancien psychosociologue, Malo-les-Bains)

Ce *faible* pour l'automobile de la part des personnes âgées met au clair certains comportements que l'enquête quantitative laissait deviner, comme le fait de ne pas se séparer d'un véhicule sur deux au sein du ménage dans une forme de rétention qui, reproduite à une échelle indéfinissable ici, pourrait avoir des conséquences sur la place et la visibilité de la voiture dans l'espace public. Jean-Marc, 73 ans, est atteint d'une maladie liée à une exposition à l'amiante plus tôt dans sa carrière de chaudronnier. Il

⁴⁸ BARTHES R. (1957), « La nouvelle Citroën », Mythologies, éditions du Seuil.

explique qu'il ne se sert pas de la voiture achetée à son nom du fait de ses difficultés à la conduite, sans pour autant accepter de s'en séparer malgré des coûts importants pour lui et son épouse Marie-Christine.

« Toi tu roules plus, mais moi je roule avec la mienne. Parce que moi j'en ai une, toi t'en as une, il faudrait peut-être en liquider une. Elle ne sert à rien l'autre ! Moi je tiens à la mienne parce qu'il y a des situations où je dois le conduire, il a beaucoup de rendez-vous pour sa santé. »

(Marie-Christine, 72 ans, retraitée, ancienne employée de bureau, Coudekerque)

« Ma voiture elle est neuve, elle a 2000 kilomètres [au compteur]. En deux ans, j'ai fait 400 kilomètres avec la voiture. Je peux vous dire, depuis le début d'année, le plein de l'année passée y est encore. Je pense que je perds au moins 1000 EUR par an. Mais c'est dans ma tête j'ai toujours espoir de pouvoir conduire beaucoup. J'ai toujours fait ce que j'ai voulu. C'est-à-dire j'allais à la pêche, à la chasse, et au travail naturellement, mais depuis deux ans, et avec cette saloperie de Covid, j'ai du mal à comprendre, je ne conduis plus beaucoup. Mais je garde bon espoir de reconduire ! »

(Jean-Marc, 73 ans, retraité, ancien chaudronnier, Coudekerque)

À RETENIR 3.

Dans la continuité d'une importante littérature scientifique à ce sujet, l'étude sur l'évolution du rapport des Dunkerquois et des Dunkerquoises à l'automobile depuis 2018 est l'occasion d'identifier et de comparer les coûts généralisés de l'usage du nouveau réseau gratuit et de la voiture individuelle. Alors que la majorité des travaux disponibles se concentre sur la valeur du temps, l'enquête revient sur les **effets spécifiques de la disparition du coût du ticket de bus pour l'usager sur les représentations**. Le contexte inflationniste généralisé fait s'envoler le coût monétaire de la voiture et pousse de **nombreux automobilistes Dunkerquois à interroger leurs propres habitudes de mobilité motorisée, plus loin qu'un usage ponctuel du bus gratuit les week-ends**. Ils recourent aussi plus régulièrement aux transports publics pour des déplacements contraints tels que les trajets domicile-travail, et entendent pérenniser ces pratiques.

D'autres déterminants non-monétaires liés à la réorganisation du nouveau réseau gratuit, comme le niveau de desserte ou le confort perçu lors des déplacements en bus font des transports publics **un mode de transport réellement alternatif à la voiture pour les Dunkerquois dans la mesure où il est facile, voire agréable, de les emprunter**. Il est important de souligner que la gratuité seule ne résout pas les problématiques de desserte vécues par certains habitants des communes périurbaines malgré une envie nouvelle d'emprunter les transports en commun que la gratuité a provoqué.

Pour une partie de ces habitants situés en dehors du cœur d'agglomération, en majorité des actifs pris dans des programmes d'activités denses, la vitesse de l'automobile serait la clé de voûte de son utilisation préférentielle pour réaliser en un minimum de temps toutes les obligations du quotidien. Pour eux, le coût mental inhérent à l'organisation d'un trajet en bus, comme l'anticipation de l'attente aux arrêts, est encore trop élevé pour penser à renoncer définitivement à la conduite. Pour autant, ces mêmes Dunkerquois et Dunkerquoises reconnaissent aisément une plus grande attractivité des transports en commun depuis 2018, et en sont devenus depuis des usagers plus réguliers. Ainsi, plus qu'une inadéquation de l'offre de transports gratuits avec les besoins de mobilité, **ces hésitations à s'engager vers des changements de comportements importants confirment plutôt que le report modal tient d'abord à la proposition d'alternatives solides, qui font ensuite l'objet d'un processus d'appropriation plus ou moins rapide de la part de ces automobilistes ancrés dans un système de pratiques bien rodées**.

Depuis 2018, il semble que l'inertie collective, tournée vers la mobilité tout-voiture, soit en train de fléchir. Les automobilistes Dunkerquois **envisagent plus naturellement l'intégration du transport public gratuit dans leurs routines quotidiennes et découvrent que la voiture ne leur est plus si impérative**. Pour nombre de ces nouveaux usagers, **la gratuité du nouveau réseau a déjà déclenché de nouvelles habitudes, maintenues et consolidées tout au long des quatre dernières années**.

C. CONCLUSION

Quatre ans après la mise en œuvre de la gratuité totale du nouveau réseau de transports urbains de la Communauté urbaine, observe-t-on les effets sur la dépendance collective des Dunkerquoises et des Dunkerquois à la mobilité automobile ?

Sur ce territoire reconstruit après-guerre de façon à faciliter les déplacements individuels motorisés, l'enquête s'est intéressée, de manière inédite, à l'évolution des habitudes des automobilistes-usagers et usagères des transports publics en lien avec la gratuité. Ses principaux enseignements peuvent être présentés en s'inspirant des étapes du changement, à l'origine théorisées par les psychologues Prochaska et DiClemente à la fin des années 1970 pour représenter le processus de sortie d'addiction au tabac (Fig. 13).

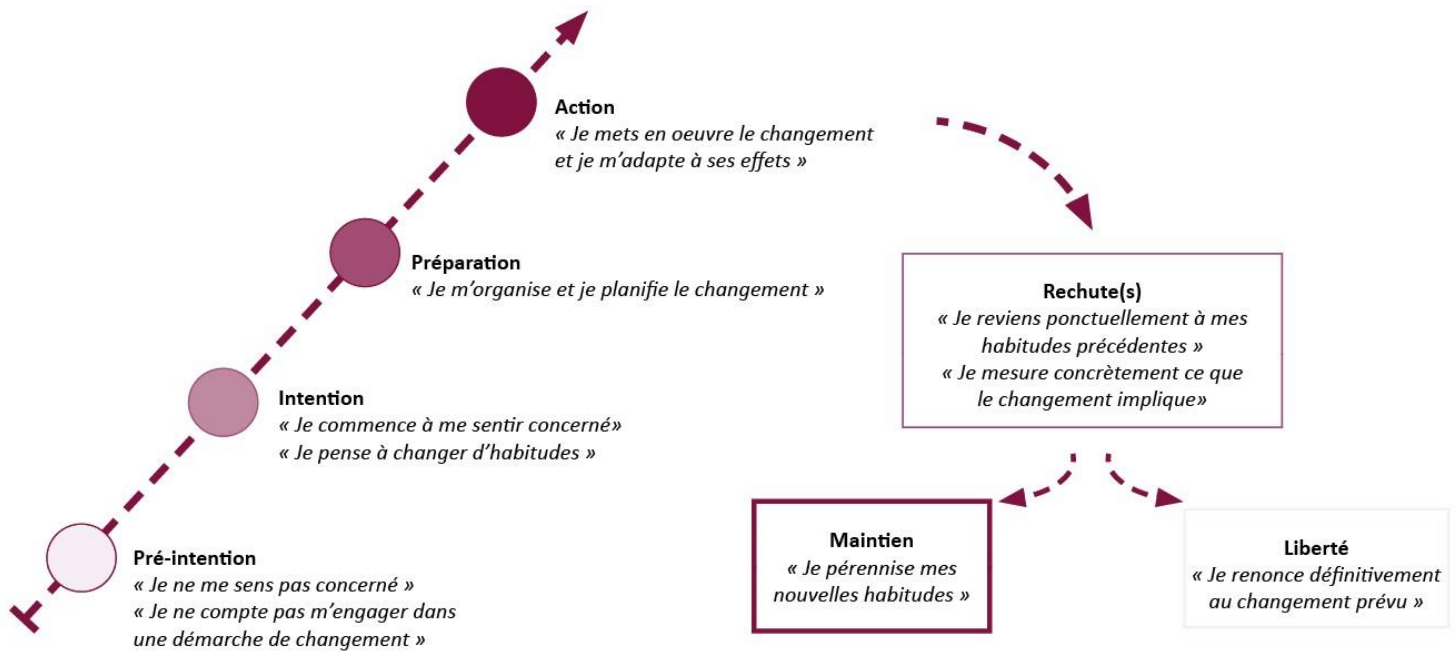


Figure 13 : Cycle de Prochaska et DiClemente décrivant les étapes d'un changement de comportement

Le *déclat* provoqué par la suppression du coût des transports pour l'utilisateur et l'utilisatrice, dont les effets symboliques et sociaux ont été décrits avec précision dans les premiers travaux menés à Dunkerque, se caractérise chez nombre d'automobilistes par le passage mental d'une situation où l'usage de la voiture apparaît comme indispensable, sans aucune intention de changer, à une situation où les individus envisagent pour la première fois de réintégrer concrètement les transports en commun dans leurs habitudes de déplacements.

La gratuité rend tangible le choix de se déplacer autrement dans un contexte où les besoins de mobilité individuelle se maintiennent à un haut niveau après la pandémie du Covid-19 et où les coûts financiers de l'entretien d'un véhicule personnel, entraînés par des hausses régulières du prix du carburant depuis 2018, ne cessent de peser sur le budget des ménages des classes moyennes. L'expérience des transports gratuits les week-ends menée entre 2015 et 2018 a sans nul doute joué un rôle dans l'émergence de cette nouvelle façon de penser. Les automobilistes, qui avaient les moyens de s'acquitter du montant des titres de transport lorsque le réseau était payant, reconsidèrent alors la pertinence d'emprunter davantage les transports publics à l'aune de la gratuité et de la disparition de tout abonnement à rentabiliser.

Avec la mise en œuvre de la gratuité totale sur un réseau aux performances renouvelées, le *mal nécessaire* du recours systématique à la voiture se dissipe de façon variée pour les automobilistes de la CUD.

- L'étude révèle qu'une partie des automobilistes-usagers et usagères des transports en commun se trouve depuis 2018 dans **une situation intermédiaire**, tiraillée entre l'intention de faire évoluer ses habitudes pour bénéficier des gains financiers de l'usage du bus à la place de la voiture, et le manque d'énergie à réorganiser ses habitudes automobiles, encore peu contraintes par ailleurs en termes de vitesse, de stationnement et de circulation par l'action publique. Plutôt

domiciliés dans les communes périurbaines de l'agglomération, ces automobilistes témoignent de l'importance du temps passé à se déplacer dans leurs modes de vie. Rendus sensibles pour la première fois à l'usage des transports en commun depuis la mise en œuvre de la gratuité, ils les empruntent davantage les week-ends pour se rendre dans le centre de Dunkerque, lorsque les déplacements sont moins contraints et l'usage de la voiture rendu moins optimal par les conditions de circulation dans le centre, très fréquenté à ce moment-là.

- La majorité des automobilistes usagers et usagères du bus sont des utilisateurs réguliers des transports en commun : les analyses quantitatives et qualitatives conjuguées dévoilent que la gratuité a été l'un des arguments majeurs du passage à l'action. Celui-ci se manifeste par le fait nouveau d'alterner plus souvent des trajets réalisés en voiture et en bus, mais aussi de remplacer par les transports en commun une partie des petits trajets précédemment réalisés en voiture. Les Dunkerquois et les Dunkerquoises en emploi, mais aussi les couples avec enfants et les retraités sont les grands gagnants de ces nouvelles habitudes multimodales, que le nouveau réseau gratuit a permis de rendre plus souples et adaptées à leurs enjeux de mobilité. Pour les habitants et habitantes les mieux desservis en cœur d'agglomération, le bus est peu à peu devenu une option aussi confortable que la voiture individuelle pour effectuer des trajets directs à l'échelle de la Communauté urbaine. Les entretiens approfondis menés au cours de l'enquête ont aussi permis d'analyser plus largement l'évolution des rapports entre l'usage de la voiture, des transports en commun et des modes actifs : ils révèlent que les cyclistes, comme les adeptes de la marche à pied, bénéficient aussi de la mesure de gratuité, sans envisager pour autant renoncer à leurs habitudes.
- Au-delà du rééquilibrage modal en faveur des transports collectifs que la gratuité a participé à faire émerger, certains habitants et habitantes multi-motorisés ont aussi profité des quatre années passées pour remodeler complètement leurs pratiques de déplacements autour des transports en commun et des modes actifs et vendre l'un de leurs deux véhicules. Les représentants de ce mouvement minoritaire ne sont toutefois pas que des actifs plus âgés, en passe d'arriver à la retraite. S'il n'a pas été possible de quantifier ce phénomène, il est notable que des ménages d'actifs en emploi et avec de jeunes enfants soient aussi concernés par cette décision forte qui vient achever matériellement des réflexions mûries depuis 2018 par l'appropriation au long court du fonctionnement du nouveau réseau gratuit.

Ces tendances viennent aussi réactiver l'idée que la gratuité des transports se porte en faveur d'une **plus grande mixité sociale sur le réseau**. En redorant l'image des transports collectifs et portant en elle des promesses d'économies pour le budget des ménages, la gratuité a directement contribué à ce que des publics plus stables socio-économiquement comparent concrètement les coûts généralisés du bus et de la voiture et qu'ils s'ouvrent positivement à l'idée que les transports en commun peuvent aussi s'adresser à leurs contraintes de mobilité.

Ainsi, la mise en œuvre de la gratuité totale sur le nouveau réseau a progressivement encouragé les automobilistes du territoire à (re)considérer les transports publics comme un mode de transport pertinent pour la réalisation de nombre de leurs déplacements. **D'autre part, la gratuité semble faire du bus un mode de transport aux qualités résilientes**, en capacité de s'adapter aux diverses crises traversées individuellement par les habitants du territoire. En cela, l'étude invite finalement à enrichir la notion de report modal, en prenant en compte une acception plus large des facteurs d'évolution du rapport des Dunkerquoises et des Dunkerquois à la mobilité individuelle motorisée, en termes de représentations symboliques, de gains financiers et organisationnels.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Données publiques

- Communauté urbaine de Dunkerque (2019), « Délibération du conseil de communauté du 25 avril 2019 – candidature “Destination pour tous”, marque nationale ».
- INSEE, Dossier complet Communauté urbaine de Dunkerque, mis à jour en juillet 2022 : <https://bit.ly/3WetYky>
- INSEE, Taux de motorisation par IRIS 2018, France.
- INSEE, « La croissance et l’inflation à l’épreuve des incertitudes géopolitiques », Note de conjoncture, 16 mars 2022 : <https://bit.ly/3PWdji6>
- INSEE, « Guerre et prix », Note de conjoncture, 24 mai 2022, <https://bit.ly/3AU92am>
- INSEE, Point de conjoncture, 7 septembre 2022, <https://bit.ly/3EzeK2W>
- URSSAF, « Nouveaux taux de versement mobilité au 1^{er} juillet 2022 », Lettre circulaire portant sur le nouveau taux en vigueur dans la Communauté urbaine de Dunkerque, juin 2022, pp. 48.

Études, actes et rapports

- 1949-2009, *la Reconstruction de Dunkerque*, Livret de l’exposition présentée à l’occasion des Journées Européennes du Patrimoine (septembre-octobre 2009), Archives de Dunkerque, Centre de la mémoire urbaine d’agglomération.
- Agence d’urbanisme et de développement de Flandre-Dunkerque (2027), *Comment se déplace-t-on en Flandre-Dunkerque ? Les résultats de l’Enquête déplacements grand territoire 2015*, fiches focus.
- BRICHE H. (2017), *Dunkerque, "laboratoire" de la gratuité des transports en commun. Retour sur les effets de la gratuité partielle*, rapport de l’association de recherche VIGS, 250 p.
- BUSQUETS J., DESVIGNE M. (2012), *Projet de réaménagement du centre-ville de Dunkerque*.
- CALNIBALOSKY J., HURÉ M. (2021), *Les effets de la gratuité des transports. Représentations et comportements de mobilité des jeunes Dunkerquois âgés de 15 à 25 ans*, rapport de l’association de recherche VIGS, 52 p.
- Institut Paris Région (2020), *Les déterminants du choix modal. Synthèse des connaissances scientifiques*, 70p.
- HURÉ M., JAVARY C-M. (2019), *Le nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque. De la transformation des mobilités aux mutations du territoire*, Rapport de l’association de recherche VIGS, avec la participation de Vincent J., 248 p.
- FIZE E., MARTIN P., PARIS H., RAULT M. (2022), *La situation financière des ménages en début de crise énergétique*, Focus n°088-2022, Conseil d’analyse économique, 7 p.
- KAUFMANN V., GONZÁLEZ J., BERNIER E., DREVON G., MESSER M-A. (2020), « Analyse des logiques de choix modal auprès de la population active urbaine : étude comparée du Grand Genève, du Canton de Vaud, et des agglomérations de Berne et de Bienne », Cahiers du LASUR 33e, EPFL, 105 p.

Articles scientifiques

- APPERT M. (2009), « La dépendance automobile, une addiction individuelle et collective », *Géococonfluences* (en ligne), 2009.

- BAUDELLE G., DARRIS G., OLLIVRO J., PIHAN J. (2004), « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages », *Cybergeog : Revue européenne de Géographie*, n°287, 2004.
- BLAVIER P. (2018), « Les réaménagements de la consommation en contexte de récession », *Revue française de sociologie*, vol. 59, no. 1, 2018, pp. 7-36.
- BLAVIER P. (2020), « Que nous apprennent les sciences sociales sur les Gilets jaunes, et ceux-ci sur la société française ? Une entrée par les enjeux socio-économiques », *Revue Française de Socio-Économie*, vol. 24, no. 1, 2020, pp. 219-229.
- CACCIARI J. (2018), « Une enquête bibliographique sous le regard de la sociologie de la socialisation », *Mobilités spatiales, méthodologies de collecte, d'analyse et de traitement*, MSFS2018, 2018, Tours.
- CACCIARI J., BELTON-CHEVALLIER L. (2020), « La démotorisation des ménages comme analyseur de la diversité des expériences de socialisation à la « norme automobile », *Flux*, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, pp. 59-72.
- CIRILLO C. et al. (2004), « Les enquêtes sur les comportements de mobilité, et après ? », *Reflets et perspectives de la vie économique*, vol. 43, no. 4, 2004, pp. 111-121.
- CHOLEZ C., DIAZ OLVERA L., MIGNOT D., PAULO C. (2005), « Mobilité quotidienne et inégalités : le cas des personnes les plus démunies », in BUISSON M-A., MIGNOT D. (2005), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, De Boeck Université, 2005, pp. 263-284.
- DEMOLI Y. (2019), « Le budget automobile des ménages depuis les années 1980. Un révélateur d'inégalités sociales et territoriales », *Métropolitiques*, 2019.
- DUPUY G. (1999), « La dépendance automobile : symptômes, analyse, diagnostic, traitements », compte-rendu par KAUFMANN V., *Les Annales de la recherche urbaine*, n°86.
- EMERY J., MOTTE B., HIVERT L. (2021), « Motifs de démotorisation des actifs et retraités dans les aires urbaines françaises : premiers résultats statistiques de l'enquête MoDe », RTS - Recherche Transports Sécurité, IFSTTAR, 2021, 22 p.
- GALLEZ C., (2018), « Entretien avec Gabriel Dupuy. La dépendance automobile ; retour sur la genèse du concept et ses enjeux politiques », *Flux*, vol. 111-112, no. 1-2, 2018, pp. 104-110
- HÉRAN F. (2020), « La remise en cause du tout automobile », *Flux*, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, pp. 90-101.
- HIVERT L., MADRE J-L., PAPON F., RIZET C. (2005), « Hausse du prix du pétrole, quels impacts sur les comportements ? », *Axes, la lettre mensuelle de l'INRETS*, no. 11, INRETS, 2005, pp. 4-6.
- LAVIOLETTE J., MORENCY C., WAYGOOD O. (2020), « Persistance de l'automobilité ? Analyse en trois perspectives », *Flux*, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, pp. 142-172.
- MOTTE-BAUMVOL B. (2008), « L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien », *Espaces du quotidien*, no. 14, 2008, p.149-164.
- PATERSON M. (2010), « Ennui de voiture », *Écologie & politique*, vol. 39, no. 1, 2010, pp. 103-128.
- PROCHASKA J., DICLEMENTE C., (1982), « Transtheoretical therapy: Toward a more integrative model of change », *Psychotherapy: Theory, Research & Practice*, 19(3), pp. 276-288.
- RICHER C. (2007), « Quelles politiques intermodales dans la planification territoriale ? Analyse des pôles d'échanges dans les plans de déplacements urbains », *Flux*, vol. 69, no. 3, 2007, pp. 35-48.
- ROMERO C. (2019), « Représentations et pratiques des mobilités quotidiennes dans l'aire urbaine d'Orléans : entre anxiété de la durabilité du mode de vie et aspiration à la proximité », *Norois*, vol. 253, no. 4, 2019, pp. 85-98.

- SAJOUS P., SALZE P., BAILLY-HASCOËT V. (2020), « Système automobile et modèles de transports : quelles évolutions pour planifier la mobilité de demain ? », *Flux*, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, pp. 173-184.
- SANTAMARIA F. (2012), « Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d'aménagement du territoire : vers de nouvelles perspectives ? », *Norois*, 223, 2012, pp. 13-30.
- SARAIVA M., PINHO P. (2017), « Spatial modelling of commercial spaces in medium-sized cities », *GeoJournal*, vol. 82, no. 3, 2017, pp. 433-454.
- WIERSMA J., BERTOLINI L., STRAATEMEIER T. (2016), « How does the spatial context shape conditions for car dependency? An analysis of the differences between and within regions in the Netherlands », *Journal of Transport and Land Use*, vol. 9, no. 3, 35–55.

Ouvrages

- *À pied, à cheval ou en voiture ? Une histoire des déplacements dans le Dunkerquois*, Livret de l'exposition présentée à l'occasion des Journées Européennes du patrimoine 2017, Archives de Dunkerque, Centre de la mémoire urbaine d'agglomération.
- BARTHES R. (1957), « La nouvelle Citroën », *Mythologies*, éditions du Seuil.
- CHARBONNEAU B. (1967), *L'Hommauto*, Ed. Denoël, 2003, 140 p.
- DESJARDINS X. (2017), *Urbanisme et mobilité, de nouvelles pistes pour l'action*, Ed. de la Sorbonne, 225 p.
- DUC G., PERROUX O., SCHIEDT H-U., WALTER F. (2014), *Histoire des transports et de la mobilité : entre concurrence modale et coordination (de 1918 à nos jours)*, Ed. Alphil – Presses universitaires suisses, 460 p.
- FLONNEAU M., GUIGUENO V. (2009), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? : état de lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Presses Universitaires de Rennes, 331 p.
- FLONNEAU M., LEVESQUE S. (dir.) (2016), *Choc de Mobilités, histoire croisée au présent des routes intelligentes et des véhicules communicants*, Ed. Descartes & Cie, 179 p.
- MUGNY G., FALOMIR-PISCHASTOR J-M., QUIAMZADE A. (2017), *Influences sociales*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble.
- ROSA H. (2010), *Accélération. Une critique sociale du temps*, Ed. La Découverte, coll. « Sciences humaines et sociales », 2013, 486 p.
- WALDROP R. (1978), *La route est partout*, Ed. de l'Attente, traduit de l'américain par LANG A., 2011, 124 p.

Thèse

- ROCCI A. (2007), *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale*, Thèse de sociologie sous la direction de DESJEU D., Université René Descartes – Paris V, 543 p.

Points de vue sur la gratuité des transports publics

- « La gratuité des transports publics est une mauvaise idée, qui pénalise d'abord le vélo et la marche », par Frédéric Héran, *Le Monde*, 7 septembre 2018 : <https://bit.ly/2YAg12Z>

- « Derrière les mots : Gratuité(s) des transports publics », La Fabrique de la Cité, 8 juin 2020 : <https://bit.ly/3RdYgBn>
- « L'effet limité de la gratuité des transports en commun sur la pression automobile », par Quentin David, *The Conversation*, 7 avril 2022 : <https://bit.ly/3wsoB6w>
- « La gratuité des transports fait-elle ses preuves ? », Regards croisés entre Philippe Duron et Arnaud Passalacqua, Forum Vies Mobiles, 13 avril 2022 : <https://bit.ly/3KjMyTj>
- « Gratuité des transports : comprendre un débat aux multiples enjeux », par Arnaud Passalacqua, *The Conversation*, 17 mai 2022 : <https://bit.ly/3QRnLbL>

Articles de presse

- « Dunkerquois : nouvelles lignes, transport à la demande... DK'Bus fait le plein de nouveautés », *La Voix du Nord*, 12 janvier 2022 : <https://bit.ly/3CAOMMx>
- « Janvier 2021, janvier 2022 : les prix des carburants battent de nouveaux records », Caroom.fr, 4 février 2022 : <https://bit.ly/3As7lu5>
- « Dans une période de hausse brutale des prix en France, une partie du pays se serre la ceinture », *Le Monde*, 8 juin 2022 : <https://bit.ly/3uQj8VT>
- « Covid-19 : les réseaux gratuits souffrent aussi », Urbis le mag (en ligne), 13 octobre 2020 : <https://bit.ly/3xsAlpH>

Sites Internet

- Observatoire des territoires (indicateurs des communes CUD) : <https://bit.ly/3PIXgUI>
- Ministère de la Transition Écologique : <https://bit.ly/2SBEC4o>
- Site Caroom, outil de visualisation des prix du carburants à Dunkerque : <https://bit.ly/3Bu9k7I>

Autres supports

- « Vers des transports durables. Des métropoles en mouvement », Johan von Mirbach pour ARTE, 2022, 52min.
- *La Covid, un bouleversement dans le monde des mobilités*. Webinaire CEREMA, 19 mai 2022, présentation de Hasiak S. (équipe ESPRIM), « Les transports collectifs à l'épreuve du Covid-19 ».

INDEX DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET FIGURES

TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Tableau 1 : Fréquences horaires de l'enquête par questionnaires.....	13
Tableau 2 : Fonctionnement des lignes du réseau DK'Bus en mars 2022.....	14
Figure 1 : Appel à témoignage diffusé à bord des véhicules DK'Bus entre juin et juillet 2022 (réalisation Agur et VIGS)	Erreur ! Signet non défini.
Tableau 3 : Caractéristiques des personnes rencontrées dans le cadre de l'enquête qualitative.....	16
Tableau 4 : Résumé des caractéristiques des personnes rencontrées dans le cadre de l'enquête qualitative.....	17
Figure 2 : L'accès à la place Jean Bart par le boulevard Alexandre III (années 1960, colorisé, Archives de Dunkerque).....	19
Figure 3 : Séparation des circulations boulevard Paul-Verley : une place importante pour la circulation automobile.....	19
(années 1960, colorisé, Archives de Dunkerque).....	19
Figure 4 (ci-contre) : La place Jean-Bart dans les années 1950 (colorisé, Archives de Dunkerque).....	23
Figure 5 (en bas à gauche) : La place Jean-Bart avant 2014 et le lancement du projet DK'Plus de mobilité	23
Figure 6 (ci-dessous à droite) : La place Jean-Bart après 2018 et la réalisation du projet DK'Plus de mobilité.....	23
Figure 7 : Carte du stationnement dans le centre-ville de Dunkerque, 2021 (à jour, CUD/Agur, réalisation SIG Agur).....	25
Tableau 5 : Évolution de la fréquentation des réseaux de transports au premier semestre 2020.....	28
Graphique 1 : Réponses à la question 14 sur les effets du Covid-19 sur les déplacements des enquêté-e-s (N=589).....	29
Graphique 2 : Réponses à la question 7 sur la fréquence d'usage du bus dunkerquois par les enquêté-e-s (N=589).....	29
Graphique 3 (a) : Réponses à la question 3 sur les motifs de déplacements en bus des enquêté-e-s (N=589).....	30
Graphique 4 : Répartition résidentielle des enquêté-e-s répondant effectuer un trajet domicile-travail (N=147).....	30
Graphique 5 : Analyse multivariée des trajets domicile-travail	31
(échelles données en écart-types par rapport à la moyenne de base).....	31
Graphique 3 (b) : Réponses à la question 3 sur les motifs de déplacements en bus des enquêté-e-s (N=589).....	32
.....	33
Graphique 6 : Motifs de déplacements des enquêté-e-s descendant du bus à l'arrêt DUNKERQUE-GARE	33
Graphique 7 : Motifs de déplacements des enquêté-e-s descendant du bus à l'arrêt JEAN-BART	34
Graphique 8 : Analyse multivariée des trajets réalisés pour des achats	35
(échelles données en écart-types par rapport à la moyenne de base).....	35
Tableau 6 : Catégorie d'automobilistes sensibles à la gratuité n°1 / Les actifs	36
Tableau 7 : Catégorie d'automobilistes sensibles à la gratuité n°2 / Les actifs fragilisés	37
Tableau 8 : Catégorie d'automobilistes sensibles à la gratuité n°3/ Les retraités.....	38
Tableau 9 : Catégorie d'automobilistes sensibles à la gratuité n°4/ Les usagers occasionnels.....	39
Graphique 9 : Réponses à la question 12 sur l'évolution de la fréquence d'usage du bus	41
depuis la mise en œuvre de la gratuité (N=447, enquêté-e-s conduisant actuellement)	41
Tableau 10 : Réponses à la question 11.a parmi les enquêté-e-s ayant le permis mais plus de véhicule (N=98).....	45
Graphique 10 : Taux de démotorisation annuel (en nombre de démotorisés/an).....	46
Tableau 11 : Réponses à la question 11.b « Pour quelles raisons n'avez-vous plus de véhicule ? », extrait (N=98).....	47
Tableau 12 : Réponses à la question 10 (N=437 personnes véhiculées).....	47
Graphique 11 : Analyse multivariée des conditions envisagées par les Dunkerquois et Dunkerquoises pour vendre définitivement leur véhicule (échelles données en écart-types par rapport à la moyenne de base)	49
Tableau 13 : Évolution des prix à la pompe sur le territoire dunkerquois entre 2021 et 2022 (gazole et SP95).....	53
Figure 8 : Nuage des termes employés spontanément en réponse aux questions.....	54
sur les coûts financiers de la mobilité motorisée.....	54

Graphique 12 : Réponses à la question 5 "effectuer un trajet en bus plutôt qu'en voiture : arguments" (N=447).....	55
Graphique 13 : Estimations des économies réalisées mensuellement grâce à la gratuité.....	57
(N=160, nombre de répondants normalisé).....	57
Graphique 14 : Estimations des économies en fonction de la possession d'un véhicule.....	58
(N=589, nombre de répondants normalisé).....	58
Tableau 14 : Estimations des économies réalisées par mois et par an par les enquêté-e-s depuis 2018....	59
Figure 9 : Extraits d'entretien ayant permis la réalisation du tableau 14.....	59
Figure 10 : Réponses à la question 10.c « Pour quelles raisons ne pensez-vous pas pouvoir vous passer complètement de votre véhicule à l'avenir ? » (N=303).....	65
Figure 11 : Un samedi matin dans une rue de Grande-Synthe :.....	65
plusieurs véhicules professionnels stationnent devant les habitations.....	65
(Equipe VIGS, novembre 2022).....	65
Figure 12 : Matin brumeux à l'arrêt Môle 1 sur la ligne n°16.....	73
(Equipe VIGS, mars 2022).....	73
Figure 13 : Cycle de Prochaska et DiClemente décrivant les étapes d'un changement de comportement.....	79

FIGURES

Figure 1 : Appel à témoignage diffusé à bord des véhicules DK'Bus entre juin et juillet 2022 (réalisation Agur et VIGS).....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 2 : L'accès à la place Jean Bart par le boulevard Alexandre III (années 1960, colorisé, Archives de Dunkerque).....	19
Figure 3 : Séparation des circulations boulevard Paul-Verley : une place importante pour la circulation automobile (années 1960, colorisé, Archives de Dunkerque).....	19
Figure 5 (en bas à gauche) : La place Jean-Bart avant 2014 et le lancement du projet DK'Plus de mobilité.....	23
Figure 6 (ci-dessous à droite) : La place Jean-Bart après 2018 et la réalisation du projet DK'Plus de mobilité.....	23
Figure 7 : Carte du stationnement dans le centre-ville de Dunkerque, 2021 (à jour, CUD/Agur, réalisation SIG Agur).....	25
Figure 8 : Nuage des termes employés spontanément en réponse aux questions.....	54
sur les coûts financiers de la mobilité motorisée.....	54
Figure 9 : Extraits d'entretien ayant permis la réalisation du tableau 14.....	59
Figure 10 : Réponses à la question 10.c « Pour quelles raisons ne pensez-vous pas pouvoir vous passer complètement de votre véhicule à l'avenir ? » (N=303).....	65
Figure 11 : Un samedi matin dans une rue de Grande-Synthe :.....	65
plusieurs véhicules professionnels stationnent devant les habitations.....	65
Figure 12 : Matin brumeux à l'arrêt Môle 1 sur la ligne n°16.....	73
Figure 13 : Cycle de Prochaska et DiClemente décrivant les étapes d'un changement de comportement.....	79

SIGLES ET ACRONYMES

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AGUR	Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque
CCHF	Communauté de communes des Hauts de Flandre
CEREMA	Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CUD	Communauté urbaine de Dunkerque
EDGT	Enquête déplacements grand territoire
EMC ²	Enquête mobilité certifiée CEREMA
JOB	Jour ouvrable de base
TAD	Transport à la demande
VIGS	Association Villes Innovantes et Gestion des Savoirs

SYNTHÈSE DE LA LITTÉRATURE SUR LE PROCESSUS DE DÉMOTORISATION

Dans son « Enquête bibliographique sous le regard de la sociologie de la socialisation », le sociologue Joseph Cacciari souligne d'abord que « les travaux portant précisément sur les processus de démotorisation des ménages sont loin d'être nombreux » (Cacciari, 2018). La nouvelle vie des enquêté·e·s *sans véhicule* est aujourd'hui essentiellement abordée par la littérature scientifique par le prisme des changements au sein du ménage qui font évoluer le niveau de motorisation.

Ces variations sont observées, à la hausse ou à la baisse, en fonction des événements de la vie (arrivée ou départ d'un enfant, mise en couple, changement ou perte d'emploi etc.) ou les contextes résidentiels.

Comment estimer les évolutions du niveau de motorisation ?

Le moyen le plus intuitif d'estimer la démotorisation d'un ménage est de comparer le nombre de véhicules du ménage entre deux périodes temporelles. Si celui-ci a décréu sans atteindre zéro, le ménage s'est partiellement démotorisé, s'il atteint zéro le ménage s'est entièrement démotorisé.

D'autres approches plus fines pourraient être envisagées, en considérant par exemple qu'un ménage diminuant sensiblement le nombre de passagers.kilomètres effectués en voiture est engagé dans un processus de démotorisation, sans aller jusqu'à vendre un ou plusieurs véhicules. Au-delà de la difficulté de calcul de cette approche, il est important d'envisager la démotorisation comme un processus discontinu, d'abord marqué par une réduction de l'usage de la voiture, puis son abandon progressif jusqu'à la vente comme point final. Le processus inverse, pour des ménages ayant déjà été motorisés, est désigné par le terme de « remotorisation ».

Quels facteurs favorisent le processus de démotorisation ?

Les événements de la vie (arrivée ou départ d'un enfant, mise en couple, changement ou perte d'emploi, problème de santé, accident de la route etc.) et les contextes résidentiels sont essentiels pour comprendre ce qui déclenche un processus de démotorisation.

Selon la littérature scientifique, le processus suit le schéma suivant : un ménage motorisé avec certaines caractéristiques socio-économiques, se démotorise partiellement ou entièrement à la suite d'un événement renforçant une caractéristique favorisant la démotorisation (ou affaiblissant une caractéristique limitant la démotorisation).

Par exemple :

- Une famille ouvrière avec un seul actif en emploi se voit obligée de vendre la deuxième voiture suite à la perte d'emploi du père de famille,
- Un retraité choisit de se démotoriser entièrement après avoir eu un accident de voiture,
- Un couple de cadres déménage en centre-ville parfaitement desservi par les transports en commun avec peu d'offre de stationnement et choisissent de vendre leur voiture.

La démotorisation trouve donc son origine dans la modification d'une situation stable qui déclenche le choix d'un ménage de se motoriser entièrement ou partiellement.

Sources

CACCIARI J. (2018), « Une enquête bibliographique sous le regard de la sociologie de la socialisation », Mobilités spatiales, méthodologies de collecte, d'analyse et de traitement, MSFS2018, 2018, Tours.

CACCIARI J., BELTON-CHEVALLIER L. (2020), « La démotorisation des ménages comme analyseur de la diversité des expériences de socialisation à la « norme automobile », Flux, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, pp. 59-72.

EMERY J., MOTTE B., HIVERT L. (2021), « Motifs de démotorisation des actifs et retraités dans les aires urbaines françaises : premiers résultats statistiques de l'enquête MoDe », RTS - Recherche Transports Sécurité, IFSTTAR, 2021, 22p.

LAVIOLETTE J., MORENCY C., WAYGOOD O. (2020), « Persistance de l'automobilité ? Analyse en trois perspectives », Flux, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, pp. 142-172.

QUESTIONNAIRE ADMINISTRÉ AUPRÈS DES AUTOMOBILISTES USAGERS ET USAGÈRES DU BUS GRATUIT

Prénom :

Pôle de départ / Groupe :

Date	Heure	Jour de la semaine	Nom de l'arrêt de bus	Numéro de la ligne

0. Questions filtre

1. Êtes-vous majeur-e ? (Si « NON », STOP questionnaire)

2. Est-ce que vous conduisez un véhicule motorisé ?

- Oui, une voiture Oui, un deux roues Non, je ne conduis plus Non, je n'ai jamais conduit
(Si « NON, je n'ai jamais conduit », STOP questionnaire)

Compter les questionnaires stoppés à la question 1 par un « bâton » :

1. Votre trajet immédiat

3. Pour quel motif de déplacement allez-vous prendre le bus ? *Pas de questionnaire commencé à bord*

- Trajet domicile-travail ou professionnel (hors domicile-travail)
 Trajet domicile-études Achats (courses, marché, shopping)
 Démarches administratives Loisirs (se rendre dans un lieu de loisirs)
 Accompagner des proches jusqu'à un lieu (amis, enfants, famille...)
 Visiter des proches (amis, famille...) Se rendre à un rendez-vous médical
 Autre, à préciser :

Compter les questionnaires stoppés à la question 2 par un « bâton » :

4. À quel arrêt descendez-vous ? Sur quelle ligne ?

5. Pour quelles raisons faites-vous ce trajet en bus plutôt qu'en véhicule motorisé ? *Plusieurs réponses possibles*

Souligner la 1^{ère} réponse évoquée par l'enquêté.e puis lire les autres propositions

- Le réseau de bus répond à mes besoins : arrêt à proximité du lieu de départ/d'arrivée, rapidité du trajet...
 Je fais des économies (gratuité des transports)
 Mon véhicule est indisponible : prêt à un proche, en réparation...
 Je rencontre des difficultés à conduire / je n'aime pas conduire
 Je souhaite moins polluer En raison des intempéries
 Je n'ai pas/plus de voiture Je n'ai plus le permis de conduire
 J'ai du mal à me garer Autre, à préciser :

6. À l'inverse, est-ce qu'il vous arrive de réaliser ce trajet en voiture ? Oui Non

2. Vos déplacements en bus

7. À quelle fréquence prenez-vous le bus, tous motifs de déplacements confondus ?

- Tous les jours ou presque Plusieurs fois par semaine Plusieurs fois par mois Quasiment jamais

8. Vous arrive-t-il aussi le prendre bus le week-end ?

Oui Non

→ Si oui, 8.a. Pour quel motif de déplacement généralement ? *Plusieurs réponses possibles*

- Trajet domicile-travail ou professionnel Achats (courses, marché, shopping)
 Trajet domicile-études Loisirs (se rendre dans un lieu de loisirs)
 Démarches administratives Se rendre à un rendez-vous médical
 Accompagner des proches jusqu'à un lieu (amis, enfants, famille...)
 Visiter des proches (amis, famille...) Autre, à préciser :

3. Votre véhicule motorisé

9. Possédez-vous un véhicule ? Oui Non

→ Si oui,

9.a. En avez-vous l'usage exclusif ? Oui Non (usage partagé avec un autre membre du foyer)

9.b. Au sein de votre foyer, combien de véhicules avez-vous ?

9.c. Est-ce un véhicule à carburant alternatif (électrique, biogaz, bioéthanol) ? Oui Non

→ Si non, passer à la question 10 directement.

→ Si la personne a répondu « je n'ai pas/plus de voiture » à la question 5, passer à la question 10 directement.

10. À l'avenir, dans 5 ou 10 ans par exemple, pensez-vous pouvoir vous passer complètement de votre véhicule au quotidien ? *Hors vacances* Oui, absolument Eventuellement Non pas du tout

→ Si « Oui, absolument » ou « Eventuellement »,

10.a. Quel mode de transport pourriez-vous utiliser à la place de votre véhicule personnel ?

Plusieurs réponses possibles

- Le bus Le covoiturage Le train
 La marche à pied Le vélo Autre, à préciser :

10.b. Dans les prochaines années, seriez-vous prêts à vendre votre véhicule et à ne pas en racheter ? Oui Non

→ Si « Non, pas du tout »,

10.c. Pour quelle raison ?

.....

11. Aujourd'hui vous ne possédez pas de véhicule: en avez-vous déjà eu un ?

Oui

→ Si oui,

11.a. Depuis quand vous n'avez plus de véhicule ? (*durée*)

Noter la réponse de l'enquêté

11.b. Pour quelles raisons vous n'avez plus de véhicule ?

Plusieurs réponses possibles

- Ça me coûtait trop cher (carburant, entretien, assurance)
 L'accès au bus est plus facile depuis la gratuité
 Mon véhicule était en mauvais état Je n'en avais plus l'utilité
 J'avais du mal à me garer Pour moins polluer
 Je voulais faire le choix de me déplacer autrement, par exemple à pied, à vélo, en bus...
 Autre, à préciser :

11.c. Envisagez-vous d'acheter un nouveau véhicule dans un futur proche ?

Oui Non

Non

→ Si non,

11.d. Est-ce un choix de votre part ?

Oui Non

Continuer le questionnaire

4. Vos habitudes de déplacements

12. Comparé à avant la gratuité (il y a 2, 3 ans), vos habitudes de déplacements en bus ont-elles évolué ?

Oui, je le prends plus souvent Oui, je le prends moins souvent Non, je le prends autant qu'avant

→ *Si oui, 12.a.* Pourriez-vous préciser pourquoi ? *Plusieurs réponses possibles*

- Je n'ai plus le permis / J'ai obtenu le permis *Entourer*
- Je n'ai plus de véhicule / J'ai un véhicule *Entourer*
- En raison de la crise sanitaire : j'évite le risque de la contamination Télétravail
- La gratuité du bus me permet de faire des économies
- Ma situation professionnelle a changé Le réseau DK'Bus est efficace
- Ma situation familiale a changé Autre, à préciser :

13. Comparé à avant la gratuité (il y a 2,3 ans), diriez-vous aujourd'hui que vous prenez plus souvent le bus à la place de... ?

- La voiture : Ou Non
- Le vélo : Ou Non
- La marche à pied : Ou Non

14. Avez-vous le sentiment que la crise sanitaire a eu pour conséquence de réduire le nombre de vos déplacements quotidiens ?

Ou Non Je ne sais pas

5. Estimation des économies réalisées

15. Avez-vous une idée du montant que votre foyer économise chaque mois avec la gratuité du bus ?

Ou Non

→ *Si oui, 15.a.* À combien d'euros l'estimez-vous ? *Noter la réponse de l'enquête : par semaine, mois, année ?*

.....

6. Pour mieux vous connaître...

- Vous êtes : Un homme Une femme - Quel est votre âge ?

- Dans quelle commune résidez-vous ?

- Quelle est votre situation familiale ?

Chez mes parents // Je vis seul.e // Je vis en couple, sans enfants // Je vis en couple, avec enfants // Je vis seul.e, avec enfants + Si enfants à charge au sein de votre foyer, précisez le nombre : Enfants mineurs : Majeurs :

- Quelle est votre situation professionnelle ? *Entourer*

En emploi // En études-formation-stage // Sans activité professionnelle – en recherche d'emploi // À la retraite

- Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ? *Entourer et demander le métier :*

Agriculteurs // Commerçants, artisans, chefs d'entreprise // Cadres et professions intellectuelles supérieures // Professions intermédiaires // Employés // Ouvriers // Retraités // Inactifs : étudiants

- Votre situation familiale et/ou professionnelle a-t-elle changé depuis 2-3 ans? *Entourer* Oui

Non

→ *Si oui,* Au point d'avoir un effet sur vos habitudes de déplacements ? Ou Non

7. Contacts de l'enquêté(e)

Seriez-vous d'accord pour être recontacté(e) à partir du mois d'avril afin de témoigner plus en détails ?

→ Si non, **terminer le questionnaire.**

→ Si oui :

a. Votre adresse mail

.....

b. Votre numéro de téléphone

.....

Merci pour le temps que vous nous avez consacré !

TES REMARQUES D'ENQUÊTRICE / D'ENQUÊTEUR ...

Exemples d'éléments à indiquer : les conditions de passation du questionnaire : heure de pointe, intempéries, etc., les détails donnés par les enquêtés sur leurs situations personnelles, leurs habitudes de déplacement etc.

PHOTO-INTERPRÉTATION DU STATIONNEMENT À L'ÉCHELLE DE LA CUD

Source : Géomatique CUD, réalisation dans le cadre du PLUi HD (2010-2011)

Commune de Dunkerque

COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE



GRILLE TARIFAIRE DU RÉSEAU DK'BUS AVANT 2018

Abonnements : usagers réguliers Tarifs pour les 4-18 ans en 2015-2016		
Titres	Tarifs	Conditions
Scolaire : un aller-retour par jour d'école	Gratuit +12€ de frais de carte	Collégiens – Lycéens domiciliés à + 3km de leur établissement scolaire
Abonnement Mensuel 4-18 ans	13.50€	Circulation illimitée sur tout le réseau
Abonnement Mensuel 4-18 ans - Tarif Solidaire	7.20€	Circulation illimitée sur tout le réseau – Fournir photo et pièce d'identité + justificatif de quotient familial inférieur à 450€
Abonnement Annuel 4-18 ans	121.50€	Circulation illimitée sur tout le réseau

Tarifs pour les 19-25 ans en 2015-2016		
Titres	Tarifs	Conditions
Abonnement Mensuel 19-25 ans	27.00€	Circulation illimitée sur tout le réseau
Abonnement Mensuel 19-25 ans Tarif solidaire	7.20€ : Quotient > 450€ 13.50€ : Quotient entre 450-650€	Circulation illimitée sur tout le réseau – Quotient familial inférieur à 450€
Abonnement Annuel 19-25 ans	243.00€	Libre circulation sur le réseau

Tarifs pour les 26-64 ans en 2015-2016		
Titres	Tarifs	Conditions
Abonnement Mensuel 26-64 ans	36.00€	Circulation illimitée sur tout le réseau
Abonnement Mensuel 26-64 ans	7.20€ : Quotient < 450€ 13.50€ : Quotient entre 450 et 550€	Circulation illimitée sur tout le réseau – Fournir justificatifs de quotient familial
Tarif solidaire	27.00€ : Quotient entre 550 et 650€	
Abonnement Annuel 26-64 ans	224.00	Circulation illimitée sur tout le réseau

Tarifs pour les 65 ans et plus en 2015-2016		
Titres	Tarifs	Conditions
Abonnement Mensuel 65 ans et +	36.00€	Circulation illimitée sur tout le réseau
Abonnement Mensuel 65 ans et +	GRATUIT	Circulation illimitée sur tout le réseau Personnes non imposables
Abonnement Anciens Combattants + 60 ans	GRATUIT	Circulation illimitée sur tout le réseau - carte ancien combattant

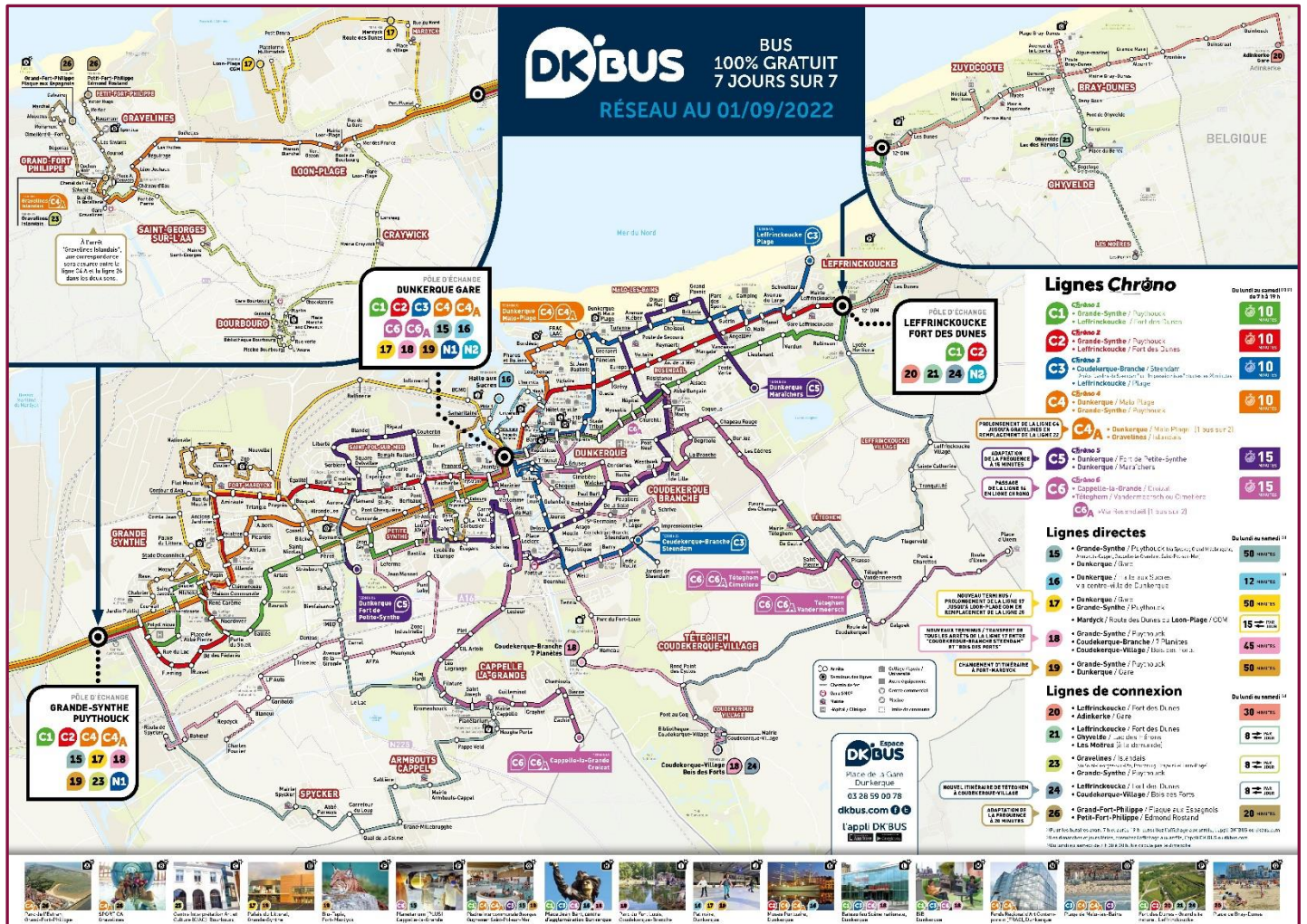
Titres occasionnels		
Titre	Tarifs	Conditions
Unité	1.40€	Délivré par les conducteurs
Journée	3.50€	Valable le jour de la vente - Délivré par les conducteurs
10 voyages	10.00€	Délivré à l'espace DK'Bus et chez les partenaires – peut être chargé sur la carte Pass-Pass
10 voyages Solidaires	7.00€	Délivré à l'espace DK'Bus et chez les partenaires – peut être chargé sur la carte Pass-Pass Pour l'obtenir fournir justificatif de quotient familial < 650 € ou être non imposable
Frontière	1.00€	Valable pour un trajet vers la gare d'Adinkerke - Délivré par les conducteurs
Groupe voyage	7.00€	Carte Pass-Pass rechargeable à l'espace DK'Bus - Réservé aux associations, structures éducatives et sportives, ouverte de droit sur carte Pass-Pass pour 5€/an

Ces tableaux sont issus des annexes du rapport de l'association VIGS :

HURÉ M., JAVARY C-M. (2019), *Le nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque. De la transformation des mobilités aux mutations du territoire*, Rapport de l'association de recherche VIGS, avec la participation de Vincent J., 248 p.

LE RÉSEAU DK'BUS 2022 - 2023

Pour plus d'informations : <https://www.dkbus.com>



L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.



Évolution du rapport des Dunkerquois à la mobilité automobile (2018-2022)

Quatre ans après la mise en œuvre de la gratuité totale du nouveau réseau de transports urbains de la Communauté urbaine de Dunkerque, l'objectif de la recherche est d'en déterminer les effets sur la dépendance collective des Dunkerquois et des Dunkerquoises à la mobilité individuelle motorisée.

Il est question de s'intéresser aux conditions par lesquelles la gratuité du réseau de transport collectif serait susceptible de détourner de la voiture une partie des habitantes et habitants dont le quotidien est ancré depuis toujours dans le système automobile.

Essentiel à retenir

Menée auprès des usagers et usagères non captifs et captives du réseau de transports urbains dunkerquois, l'enquête permet d'analyser les arbitrages qu'ils réalisent quotidiennement entre la voiture et le transport public, et de déterminer la place de la mesure de gratuité totale dans l'évolution de ces habitudes.

