



**2018-2022 ÉVOLUTION DU RAPPORT
DES DUNKERQUOIS.ES À L'AUTOMOBILE**
DANS UN CONTEXTE DE GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX RÉSULTATS

2018-2022 ÉVOLUTION DU RAPPORT _____ DES DUNKERQUOIS.ES À L'AUTOMOBILE

DANS UN CONTEXTE DE GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX RÉSULTATS

En septembre 2018, la gratuité des transports était lancée dans l'agglomération dunkerquoise, accompagnée d'un renouvellement total du réseau et d'aménagements urbains d'importance. Une étude d'un an avait alors permis d'observer les tout premiers effets de cette politique publique.

Quatre ans plus tard, une nouvelle étude qualitative, financée par l'ADEME, met la focale sur l'évolution du rapport des habitants à l'automobile. Pas n'importe quels habitants : les automobilistes ayant librement fait le choix du bus gratuit.

On parle donc

- des usagers du bus titulaires du permis de conduire et disposant d'une voiture (en tant que propriétaires ou au sein du foyer).
- des usagers du bus qui possédaient une voiture mais déclarent s'en être débarrassés ces dernières années.

Objectif _____

Savoir si le bus gratuit se révèle attractif pour les automobilistes et si oui, dans quelles situations. L'étude permet aussi de pointer les freins qui subsistent à la disparition définitive du réflexe automobile dans un contexte de gratuité des transports.

MÉTHODOLOGIE



Plus de 2 000 questionnaires en face-à-face menés aux arrêts de bus de toutes les communes de l'agglomération : 2146 personnes ont été approchées pour parvenir à trouver **589 personnes majeures, titulaires du permis de conduire et ayant le choix entre la voiture ou le bus.**



3 focus groups thématiques :

- économies et pouvoir d'achat
- habitudes de déplacement
- démotorisation



23 entretiens individuels approfondis

LA GRATUITÉ, UN ACCÉLÉRATEUR DE MOBILITÉ MULTIMODALE

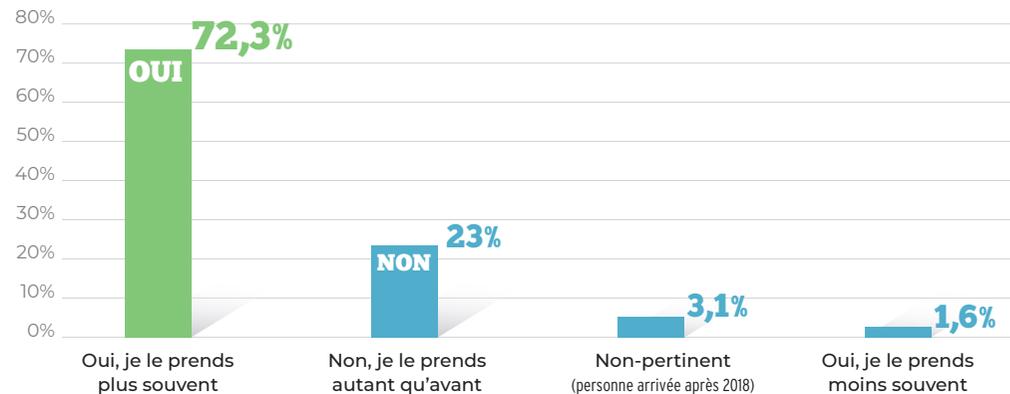
72 % des automobilistes-usagers du bus interrogés déclarent que la gratuité a été le déclencheur d'une utilisation accrue du bus ; 23 % étaient déjà des habitués du réseau.

Les résultats de l'étude menée en 2019 sont confirmés. La gratuité est un levier puissant : elle génère des changements d'habitudes en termes de mobilité et ce, sur le long terme. Les propriétaires d'une automobile et usagers réguliers du bus évoquent le confort de la gratuité, sa simplicité d'usage pour expliquer leur passage à l'action.

Des personnes se déclarant hermétiques aux transports en commun avant la gratuité ont testé « pour voir » et sont restées fidèles à ce mode de transport. Ce changement d'image du bus est particulièrement notable chez les personnes aisées de l'agglomération. Les bus dunkerquois sont devenus des lieux de mixité sociale.



Comparé à avant la gratuité, vos habitudes de déplacements en bus ont-elles évolué ?



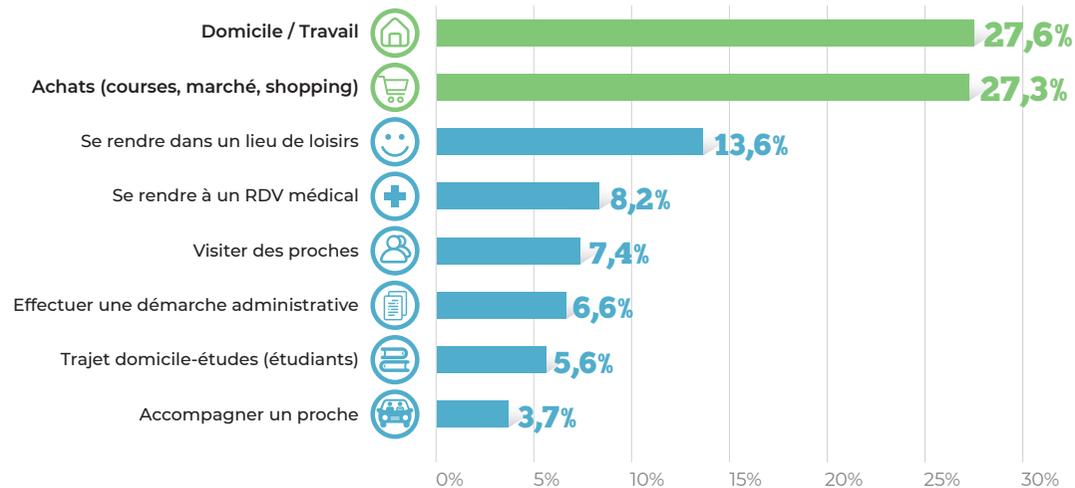
USAGER DU BUS DANS CERTAINES SITUATIONS ; AUTOMOBILISTE DANS D'AUTRES

À la question « Vous arrive-t-il parfois de réaliser ce trajet spécifique en voiture ? », 48% des répondants ont dit « Non ». Le bus est donc entré de manière durable dans les habitudes pour certains types de trajets.

Les automobilistes choisissent le bus quand ils estiment gagner du temps en n'ayant pas à chercher une place de parking, pas d'argent à dépenser inutilement... Ils jonglent davantage entre les modes à leur disposition.

?

Pour quel motif de déplacement allez-vous prendre le bus ?



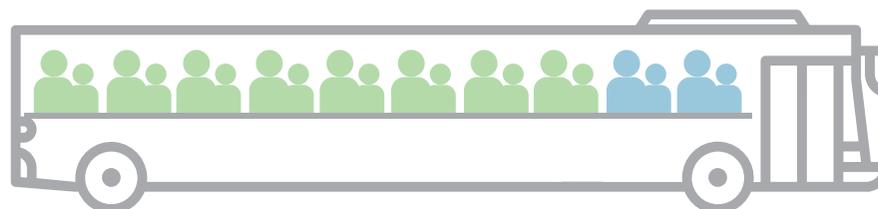
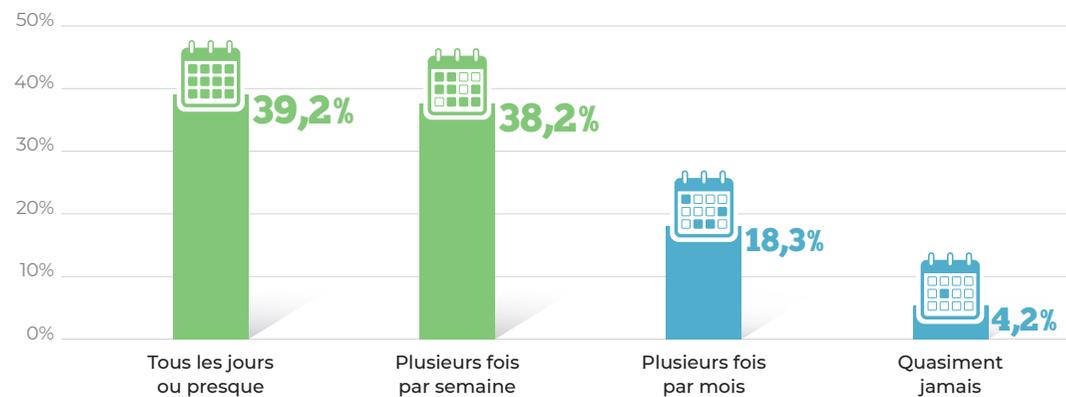
En bus gratuit, les motifs de déplacement sont principalement le travail et les achats.



PRÈS DE 80% DES AUTOMOBILISTES RENCONTRÉS DANS LES BUS SONT DE GRANDS HABITUÉS DU RÉSEAU DE TRANSPORT

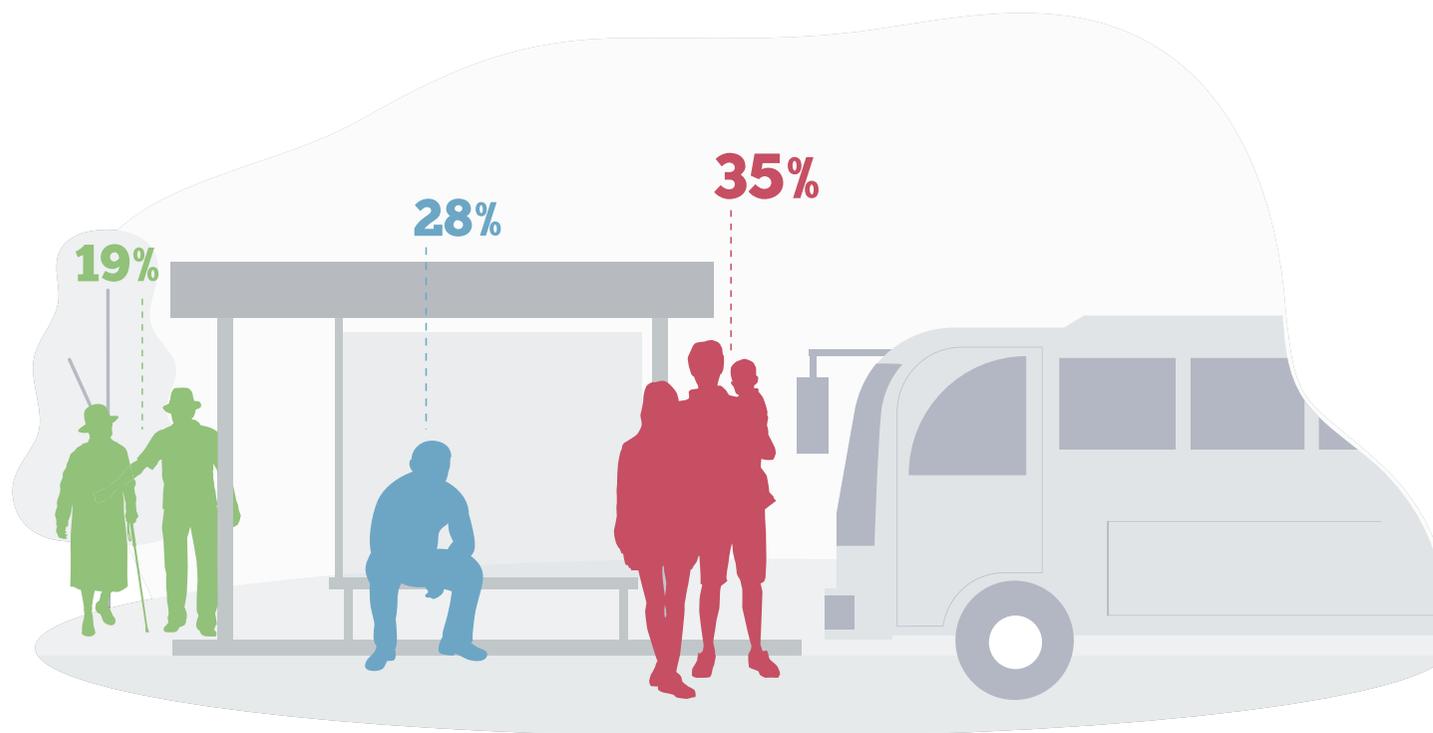
Ils l'utilisent tous les jours ou presque (39,2%), et a minima plusieurs fois par semaine (38,2%).

 À quelle fréquence prenez-vous le bus ?



QUI SONT CES AUTOMOBILISTES-USAGERS DU BUS GRATUIT ?

- À 35% des Dunkerquois.e.s en emploi et impliqués dans une vie familiale avec enfants.
- À 28% des actifs fragilisés (divorce, chômage...).
- À 19% des retraités.



RAISON 1 DE CHOISIR LE BUS :

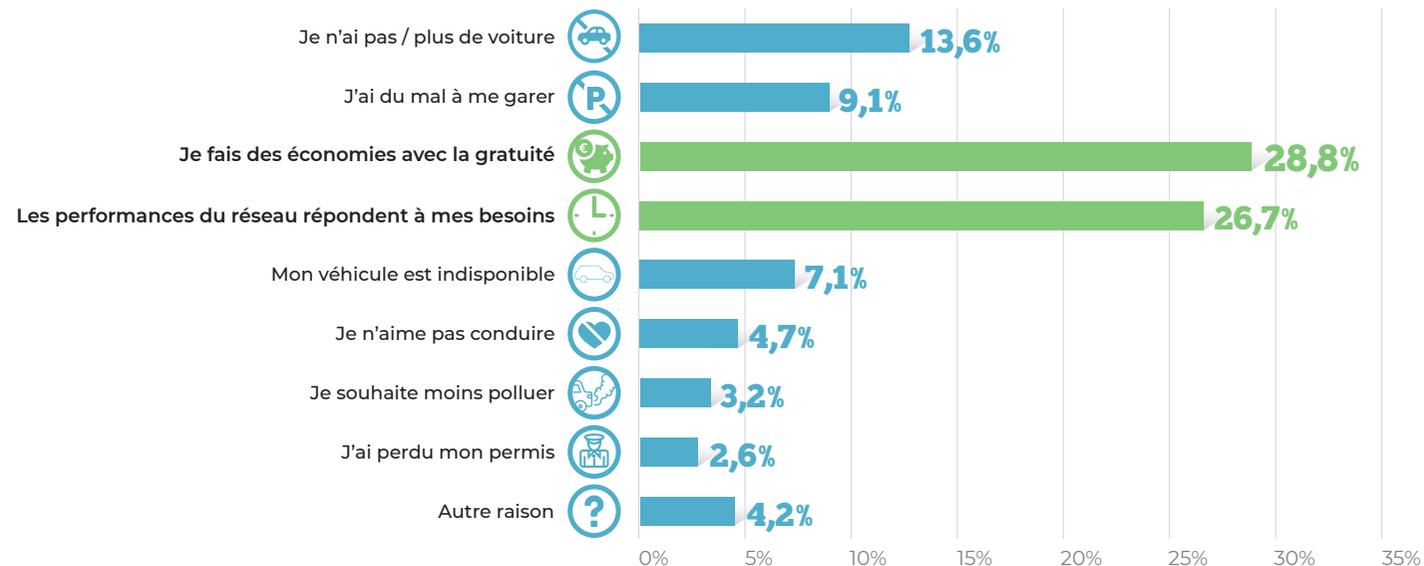
FAIRE DES ÉCONOMIES POUR 29% DES AUTOMOBILISTES-USAGERS

Selon l'ADEME (Chiffres clés "Agir pour la transition" 2023), une voiture coûte environ 5000 € par an aux ménages français et reste en moyenne 95 % du temps stationnée.

Seules 30% des personnes interrogées ont une idée précise des économies réalisées grâce au bus. **Les propriétaires d'une voiture les évaluent à 100 euros par mois ; ceux qui n'en possèdent plus, 189 euros/mois en moyenne.**

Que deviennent ces économies ? Elles permettent notamment de maintenir le même niveau de vie (loisirs, courses alimentaires et d'habillement) en temps d'inflation.

? Pour quelle raison faites-vous ce trajet en bus plutôt qu'en voiture ?



L'AUGMENTATION DES PRIX DE L'ESSENCE RESSENTIE COMME UN CHOC

Confrontés à la fin du pétrole bon marché, plusieurs témoignages font état d'un 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 explique avoir changé ses habitudes au profit du bus :

L

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".

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

Théo, jeune actif, tient le même discours :

T

Depuis que l'essence a fortement augmenté, comme 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.

Théo, 24 ans. développeur web, Coudekerque-Branche



RAISON 2 DE CHOISIR LE BUS :

LA PERFORMANCE DU RÉSEAU POUR PRÈS DE 27% DES RÉPONDANTS

La rapidité et l'efficacité du réseau dunkerquois sont cités comme des éléments importants apportant un confort d'usage auquel s'ajoutent la tranquillité d'esprit et le fait de n'avoir rien à penser pour prendre le bus.

Plus surprenant, le confort du libre arbitre transparait dans les réponses : avoir le choix rend l'option bus plus appréciée.

Ressort psychologique connu : une option choisie entre plusieurs génère davantage de satisfaction que la même, imposée.

S

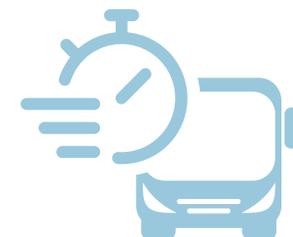
Le C4 est plus rapide que la voiture, je sais où je vais, je vais à Dunkerque pour me promener, et je reprends le bus, il est là toutes les 10 min. Ce n'est pas plaisant de prendre la voiture pour faire des petits trajets. [...] Il y a de la circulation, du monde... On met du temps à trouver une place 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

J

Ce qui est cool aussi, c'est qu'il y a des voies réservées aux bus. J'étais trop contente de voir que toutes les voitures qui attendaient au feu, on les dépassait, et du coup j'y étais en 8 min (à la gare de Dunkerque, depuis le quartier des Glacis). Ça, je pense que c'est un truc qui devrait être développé.

Juliette, 26 ans, conseillère en économie solidaire, Dunkerque



CES CAS OÙ LES AUTOMOBILISTES-USAGERS NE PRÉFÈRENT PAS LE BUS

Dans certains cas, la voiture est préférée au bus gratuit.
On parle alors de voiture-travail, voiture-caddie, voiture-poussette...

F

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. C'est pareil pour tous les salariés "postés", je pense que ce n'est pas évident.

Francis 57 ans, régleur en plasturgie, Petite-Synthe

K

Je travaille 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 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

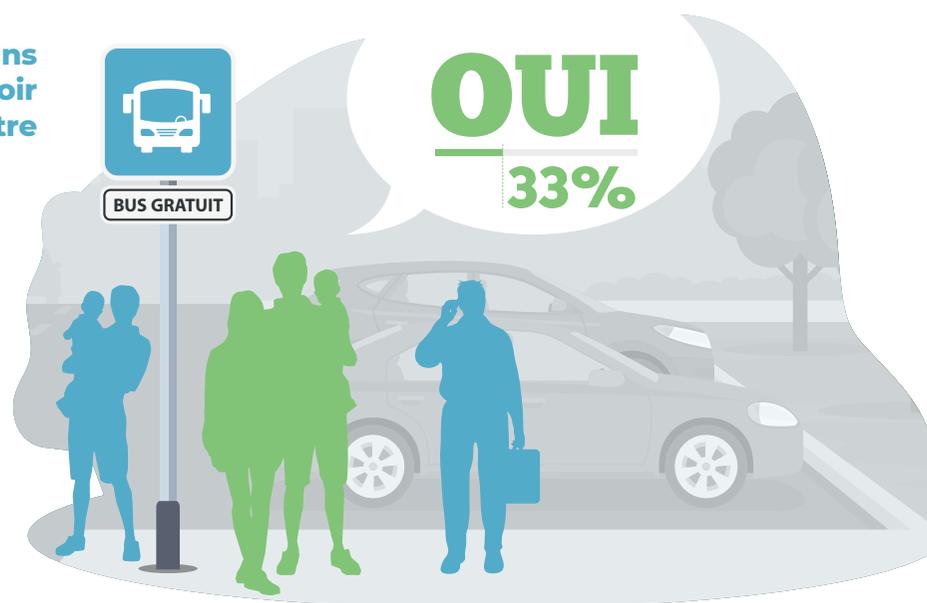


SE SÉPARER DE SA VOITURE, PAS SI FACILE... ET POURTANT, UNE ENCOURAGEANTE PROJECTION DANS UN AVENIR DÉMOTORISÉ

La gratuité engendre-t-elle un phénomène de démotorisation ? 2018 apparaît comme une date pivot : sur 589 répondants, 48 (8,1%) ont déclaré avoir abandonné leur voiture entre 2018 et 2022. Un tiers (33%) des automobilistes-usagers du bus envisagent de se passer de leur voiture dans les 5 à 10 ans à venir. Dans un contexte local où les contraintes pesant sur l'automobile sont minimales, ce chiffre est encourageant.

On peut aussi faire l'hypothèse que si des mesures fortes visant à décourager la pratique automobile étaient prises, les chiffres de fréquentation du bus s'envoleraient encore davantage.

 **À l'avenir, dans environ 5 ou 10 ans par exemple, pensez-vous pouvoir complètement vous passer de votre véhicule au quotidien ?**



CHIFFRES CLEFS

Socle de répondants : 589 automobilistes-usagers du bus



72% déclarent que la gratuité a été LE déclencheur de nouvelles habitudes pour eux



Près de 80% l'utilisent très régulièrement



Raison 1 de choisir le bus : les économies pour 29%



Raison 2 de choisir le bus : la performance du réseau pour près de 27%.



Des motifs de déplacement principalement axés sur le travail (27,6%) et les achats (27,3%)



1/3 des automobilistes-usagers du bus envisagent de se passer de leur voiture dans les 5 à 10 ans qui viennent

CONCLUSION

Depuis la mise en œuvre de la gratuité totale sur le nouveau réseau en 2018, il semble que l'inertie collective, tournée vers la mobilité tout-voiture, soit en train de fléchir. Les automobilistes dunkerquois.es envisagent plus naturellement l'intégration du transport public gratuit dans leurs routines quotidiennes. Ils découvrent que la voiture ne leur est plus si impérative.

En termes de représentations symboliques, de gains financiers et organisationnels, la voiture a visiblement cédé du terrain. Pour nombre des nouveaux usagers du bus, la gratuité du réseau a déclenché de nouvelles habitudes, maintenues et consolidées tout au long des quatre dernières années.

La gratuité semble aussi 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.

Pour télécharger l'intégralité de l'étude, rendez-vous sur le site de l'Observatoire des villes du transport gratuit.

 | <http://www.obs-transport-gratuit.fr>

MENÉE PAR :

L'Observatoire des villes du transport gratuit

Créé à l'initiative conjointe de l'AGUR et de VIGS, l'Observatoire des villes du transport gratuit poursuit trois objectifs principaux : améliorer l'état des connaissances concernant la gratuité – quels territoires l'ont adoptée, en France comme à l'international, et selon quelles modalités –, suivre en temps réel l'évolution de la gratuité et enfin, évaluer les effets des politiques publiques de transport gratuit.

Les activités de l'Observatoire sont soumises au contrôle et à la validation d'un comité scientifique indépendant. L'Observatoire est aussi un outil d'aide à la décision pour les territoires qui envisagent des mesures de gratuité des transports : tous y trouveront des ressources utiles et fiables pour parfaire leur connaissance du sujet.

 | <http://www.obs-transport-gratuit.fr>

PILOTAGE STRATÉGIQUE :

L'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR)

L'AGUR intervient dans l'aménagement du territoire de la région Flandre-Dunkerque et ses grands projets. Elle est une agence d'étude, de conseil, d'animation dont les expertises servent à la prise de décision des acteurs publics et des différents partenaires.

L'AGUR mène des missions très diverses : elle élabore des études et analyses, rédige des documents d'urbanisme, observe, assiste la maîtrise d'ouvrage, énonce des préconisations urbaines, architecturales, paysagères. L'agence travaille sur les politiques de gratuité des transports depuis 2015, et dispose d'une rubrique « Le Labo du bus gratuit », animée par son média Urbis le Mag.

 | <http://www.agur-dunkerque.org/>
<https://www.urbislemag.fr/>

RÉALISATION :

VIGS Mobilité, territoires, innovation

VIGS est un bureau de recherche en sciences politiques et sociales, composé de chercheurs et de chargés d'études spécialisés sur les politiques de mobilité et de transports, en particulier des mesures de gratuité des transports publics.

La recherche menée à Dunkerque s'inscrit ainsi dans la continuité de plusieurs études explorant les différentes facettes des effets de la gratuité des transports comme politique publique : 2017 sur la gratuité partielle le week-end, 2018-2019 sur la gratuité totale, 2021 sur la mobilité des jeunes et la réorganisation de l'entreprise délégataire de transport. Fruit d'une collaboration pluridisciplinaire, VIGS conseille les acteurs publics et déploie son expertise par des études résolument qualitatives.

 | <http://vigs-conseil.com>

2018-2022 ÉVOLUTION DU RAPPORT DES DUNKERQUOIS.ES À L'AUTOMOBILE

DANS UN CONTEXTE DE GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

Avril 2023

