VIGS | Mars 2021

LES EFFETS DE LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS

LES REPRÉSENTATIONS ET LES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES JEUNES DUNKERQUOIS

15-25 ANS

SOMMAIRE

Préambule - *Le rapport des jeunes à l'automobilité en 2020* **4**

INTRODUCTION **5**

Méthodologie et description de l'échantillon d'enquête **7**

1 – Connaître et comprendre la mobilité des jeunes Dunkerquois **11**

1.1 - L'organisation publique de la mobilité des jeunes Dunkerquois **11**
1.1.1 L'organisation de la mobilité du public en âge scolaire 11
1.1.2 L'abandon d'un réseau payant inadapté aux besoins des jeunes 12
1.1.3 Des aides financières à la mobilité automobile 13
1.2 - La fréquentation du réseau DK'Bus après le passage à la gratuité **13**
1.2.1 L'absence d'outils adéquats pour connaître le jeune public 13
1.2.2 Des chiffres de fréquentation positifs 14
1.2.3 La promotion du bus gratuit auprès des jeunes Dunkerquois 15
1.3 – L'évolution de la population sur le territoire **17**
1.3.1 Une jeunesse dunkerquoise de moins en moins nombreuse proportionnellement à la population 17
1.3.2 L'émigration des jeunes adultes 17

2 – Les perceptions du bus gratuit par les jeunes dans un contexte du tout-automobile **19**

2.1 - Des situations familiales variées qui renforcent la mobilité automobile **19**
2.2.1 Motorisation des ménages et accompagnement des jeunes en automobile 19
2.2.2 Des pratiques automobiles ancrées culturellement et propices aux reproductions de comportement 21
2.2 - La restructuration du réseau, un motif de satisfaction largement cité **21**
2.2.1 Une offre de transport gratuit jugée efficace par les jeunes 21
2.2.2 Comment profiter des soirées et de la nuit sans permis grâce au bus gratuit 22
2.2.3 L'application DK'Bus a trouvé son public 23
2.3 - La gratuité, une politique de mobilité appréciée à l'unanimité **24**
2.3.1 La gratuité répond aux enjeux sociaux et collectifs de la mobilité 24
2.3.2 La gratuité simplifie la décision d'emprunter les transports en commun 25
2.4 - L'augmentation de la fréquentation génère certaines frustrations **26**
2.4.1 Un inconfort physique lié à la promiscuité 26
2.4.2 L'effet pandémie 28
2.4.3 Un inconfort social marqué chez les plus jeunes 28

3 - Les effets de la gratuité sur les déplacements quotidiens des jeunes 31

3.1 - Les impératifs scolaires comme motifs principaux de l'usage du bus gratuit 31
3.2 - Les trajets en bus des jeunes s'amenuisent après 18 ans 33
3.2.1 L'obtention du permis de conduire comme expression d'une certaine réussite sociale 33
3.2.2 Un transport collectif gratuit parfois inadapté aux caractéristiques de l'emploi des jeunes 34
3.3 - Pratiques de mobilité multimodales et positionnement du bus gratuit 35
3.4 - La gratuité allège les difficultés économiques des ménages 37
3.5 - Le bus gratuit, une solution de mobilité jugée confortable et temporaire 38

4 - Prendre le bus pour vivre la ville : effets sociaux, effets de territoire 41

4.1 - La simplicité d'usage du bus gratuit renforce les sociabilités des jeunes 41
4.1.1 Des adolescents en soif de liberté et de nouveauté 41
4.1.2 Le bus gratuit, un lieu où s'expriment pleinement les sociabilités des jeunes 42
4.2 - Le réseau gratuit permet aux jeunes de s'approprier leur cadre de vie 43
4.2.1 Une expérience collective du sentiment d'urbanité 43
4.2.2 Réseau gratuit et pratiques exploratoires de l'espace 46

CONCLUSION 48
Bibliographie 50

Le rapport des jeunes à l'automobilité en 2020

En 1992, l'ethnologue Jean-François Gossiaux répondait dans une enquête devenue depuis une référence des recherches en sciences sociales sur le rapport des jeunes adultes à l'automobile : « Avoir 16 ans dans les Ardennes », c'était d'abord donner une place centrale à l'accès au permis de conduire. Gagner son indépendance, entrer dans la vie active et la vie tout court passait par le précieux sésame.

Presque trente ans plus tard, les représentations des jeunes urbains du mode automobile semblent avoir évolué et font l'objet de recherches spécifiques. D'abord, au niveau des chiffres : en 2017, Vincent et al. relèvent un certain nombre de métropoles françaises, comme Lille, Rennes, Strasbourg, Grenoble ou Rouen où la part modale de la voiture dans le total des déplacements urbains baisse, toutes classes d'âge confondues, quand plusieurs enquêtes récentes révèlent que les jeunes Français passeraient moins le permis de conduire que la génération de leurs parents. A l'international, en particulier dans les pays européens caractérisés par des niveaux d'automobilité élevés, le recours à l'automobile s'amenuise également chez les 18-30 ans, passant par une diminution du taux de détention du permis de conduire, une stabilisation ou une baisse de la motorisation et une baisse plus nette de l'usage quotidien de la voiture (Vincent et al., 2017).

Deux ans plus tôt, les chercheurs réunis pour le projet EvolMob porté par le Forum Vies Mobiles explorait déjà les pistes explicatives de cette tendance perçue de la transformation du rapport de la jeunesse à l'automobilité, parmi lesquelles l'attractivité des nouveaux services de mobilité en libre-service et le report vers d'autres modes de transports figurent en bonne place au regard des projets lancés par les collectivités et les améliorations des niveaux d'offre de transport en commun. Aussi, dans un contexte économique incertain marqué par des crises successives, le coût de l'automobilité devient de plus en plus lourd : coût du permis, de l'achat d'un véhicule, l'augmentation des prix du carburant etc. Ces contraintes plaident *a priori* pour un report modal des jeunes adultes vers les transports collectifs.

En cela, la gratuité des transports en commun soulève des questions communes à de nombreuses collectivités, aux contextes territoriaux variés :

- Dans quelle mesure la gratuité des transports accompagne-t-elle la transformation des relations des jeunes au mode automobile et aux autres modes de transport ?

- Peut-elle modifier les aspirations des jeunes à la possession d'une automobile personnelle ?

- Permet-elle de soutenir les mesures de revitalisation du centre-ville ?

Fondée sur l'analyse du cas dunkerquois, cette étude a également vocation à intéresser de manière plus large toutes les collectivités intéressées par la mise en gratuité de leur réseau de transports collectifs pour les jeunes.

INTRODUCTION

Première communauté d'agglomération en termes de population à mettre en œuvre la gratuité des transports collectifs en 2018, la Communauté urbaine de Dunkerque a créé un précédent inédit dans la manière d'envisager le fonctionnement d'un réseau de transports public, suscitant de multiples interrogations sur les modalités, la pérennité et les effets d'une telle mesure. Issu d'un partenariat entre l'agence d'urbanisme de Dunkerque (Agur) et l'association VIGS, un large dispositif de production de savoirs sur la gratuité des transports a progressivement été mis en place dans le cadre de l'Observatoire des villes du transport gratuit. Anticipée dès l'inauguration du nouveau réseau de transport dunkerquois, une première étude a été conduite tout au long de la première année de mise en service pour documenter les effets de la restructuration du réseau et du passage à la gratuité totale sur les habitudes et les pratiques des habitants du territoire.

Une enquête quantitative avait été menée dans ce cadre, couplée à la réalisation d'une quinzaine d'entretiens avec des lycéens et des étudiants : seul matériau disponible, les données préexistantes sur les déplacements des jeunes dans le Dunkerquois constituent le point d'entrée de ce focus. Cette étude relatait en effet des évolutions importantes dans les pratiques de mobilité des moins de 25 ans, dont une augmentation générale de la fréquence des trajets effectués en bus et la satisfaction d'accéder à une plus grande autonomie de déplacement, lors des week-ends en 2015 puis tous les jours de la semaine en 2018.

Comprendre les effets de la gratuité auprès des jeunes âgés de 15 à 25 ans n'a pourtant rien d'évident en ce qui concerne la définition de cette catégorie. Du point de vue des politiques publiques, la jeunesse se différencie de l'adolescence et peut être comprise entre les seuils des 15 et 25 ans révolus, qui ouvrent et ferment le droit à des dispositifs sociaux spécifiques d'accompagnement dans la construction d'une situation sociale d'adulte. Représentant formellement une catégorie statistique et générique, les jeunes de 15 à 25 ans présentent toutefois des trajectoires personnelles extrêmement variées, dont les étapes vers la vie d'adulte indépendant des ressources familiales sont de plus en plus largement désynchronisées (Bozon, 2002). Parcours de formation et études supérieures, décohabitation de la cellule familiale, premier travail salarié, construction d'une vie en couple, les évènements s'enchaînent selon des séquences diversifiées et mènent les jeunes à adopter des modes de vie et des comportements de mobilités spécifiques allant de pair avec leur mode de vie. Pour ceux appartenant à cette classe d'âge n'ayant pas encore pris leur indépendance, il est nécessaire de ne pas envisager leur mobilité isolément mais de toujours la replacer dans le contexte, plus général et plus complexe, d'un système de contraintes familiales. S'intéresser à cette catégorie d'âge promet ainsi d'éclairer l'usage du bus gratuit dans une diversité de situations traversées par les jeunes Dunkerquois, tant en termes de contraintes de mobilité que de sens donné au déplacement dans un mode de vie donné.

A ce titre, utiliser les modes de vie types des jeunes Dunkerquois comme grille de lecture présente l'intérêt de comprendre la manière dont la gratuité des transports a participé à l'évolution des façons de se déplacer et donc de s'approprier le territoire. Si la littérature et les bureaux d'études spécialisés dans l'étude des comportements de mobilité, comme le Forum Vies Mobiles, proposent une diversité de sens à la notion de mode de vie, la définition synthétique qu'en font Hossam Adly et Marie-Paule Thomas (2013) se prête volontiers à l'exploration des effets de la gratuité sur le mode de vie des jeunes depuis 2018 :

- un mode de vie, c'est d'abord **habiter un territoire** : comment la gratuité des transports permet-elle aux jeunes d'accéder à ses ressources en termes de formation, d'emploi, de culture ?
- un mode de vie, c'est ensuite choisir le meilleur moyen d'**accomplir son programme d'activités** : comment le bus gratuit est-il utilisé, selon quels motifs et à quelle fréquence ?
- un mode de vie, c'est enfin **vivre avec d'autres** : comment la gratuité a-t-elle facilité les sociabilités propres aux jeunes Dunkerquois en élargissant leurs horizons sociaux ?

Le recul temporel vis-à-vis de la mise en gratuité du réseau permet aujourd'hui de proposer un aperçu plus précis des effets de la gratuité sur les comportements de mobilité constitutifs des modes de vie des jeunes Dunkerquois et leurs représentations symboliques du transport collectif. Il s'agit de mieux connaître ce public particulier et de répondre de manière adaptée aux enjeux exprimés en filigrane dans les discours, dans le cadre d'un contexte sanitaire difficile bousculant depuis un an la liberté même de se déplacer.
En interrogeant les effets de la gratuité à différentes étapes charnières de la trajectoire biographique des jeunes, ce focus répond ainsi à cinq objectifs :

- Evaluer les évolutions d'usage du bus avant et après le passage à la gratuité le week-end (2015) et le passage à la gratuité totale (2018) par les jeunes, selon trois temporalités au moins, le contexte sanitaire et les restrictions de déplacement qui l'accompagnent représentant un moment à part dans l'usage du bus gratuit depuis 2020.

- Capter les différentes perceptions symboliques qui jouent dans les décisions de l'usage ou de non-usage du bus gratuit comme mode de déplacement par rapport aux différents modes de transport accessibles.

- S'intéresser aux modalités d'usage du bus gratuit dans leurs déplacements : comprendre quels motifs de déplacements sont les plus susceptibles de donner lieu à un trajet en bus, mais aussi la fréquence de cette décision et la temporalité au sein d'une journée.

- Questionner les modalités d'accès à une autonomie de déplacement selon le contexte social et résidentiel des jeunes Dunkerquois et la place du bus gratuit dans ce processus d'acquisition d'une forme d'indépendance.

- Contribuer à résorber la méconnaissance des publics accueillis dans les bus gratuits dunkerquois provoquée par la disparition de la vente de titres.

Le focus s'articule en trois parties principales, précédées par une présentation des outils d'organisation publique de la mobilité locale des jeunes sur le territoire de la CUD, entre coordination des déplacements scolaires et aides financières à l'obtention du permis de conduire.

Méthodologie et description de l'échantillon d'enquête

En parallèle d'une brève revue de la littérature destinée à délimiter le sujet et à enrichir l'étude sur les évolutions de la mobilité des jeunes et les représentations symboliques associées à différents modes de transport, l'application d'une méthodologie qualitative via des entretiens semi-directifs s'est imposée comme la solution la plus propice à l'exploration conjointe des effets de la gratuité inaugurée en 2018 sur les pratiques de mobilité des jeunes et sur leurs perceptions du bus gratuit, prises dans des contextes personnels d'activités variés.

1- Entretiens de cadrage

Quatre entretiens de cadrage, dont un double, avec des responsables de l'entreprise DK'Bus, de la mission locale Entreprendre Ensemble et un conseiller principal d'éducation du lycée Angellier, tous menés en face à face, ont d'abord permis de comprendre la manière dont DK'Bus et les professionnels de l'accompagnement scolaire et professionnel des jeunes appréhendent la présence sur le réseau des moins de 25 ans depuis le passage à la gratuité. Dans le cas des scolaires, une attention particulière a été portée à l'organisation des lignes de renforts scolaires. Ces entretiens ont aussi été l'occasion de recueillir les perceptions de ces acteurs sur la mobilité des jeunes qu'ils fréquentent dans le cadre de leur métier.

2- Conditions de recrutement des jeunes

Subordonnées à l'évolution de la situation sanitaire liée à la pandémie de Covid-19, les conditions de recrutement des enquêté.es et de réalisation des entretiens qualitatifs ont été adaptées pour garantir la sécurité de tous.

Le processus de recrutement s'est déroulé en deux temps. En premier lieu, trois demi-journées de terrain ont été organisées spécifiquement aux abords des établissements scolaires et antennes publiques d'accueil des jeunes (Point Information Jeunesse, Entreprendre Ensemble) pour aborder d'éventuels enquêtés, leur expliquer la démarche et récupérer des numéros de téléphone personnels pour planifier ultérieurement un entretien en visio-conférence. Cette stratégie, appliquée au mois de janvier, s'est révélée assez peu fructueuse : à partir des 15 numéros de téléphone obtenus par ce biais, onze rendez-vous ont pu être convenus mais seuls huit entretiens ont été finalement réalisés. Certains contacts, initialement intéressés pour participer, ont en effet mis en place des stratégies d'évitement, comme l'annulation soudaine du rendez-vous, le report incessant voire le « ghosting[1] », qui s'expliquent de différentes manières. Souvent le fait des plus jeunes, cette attitude témoigne d'une faible acculturation aux démarches d'enquête et aux moyens proto-professionnels d'organisation d'un rendez-vous formel (savoir utiliser une boîte mail personnelle, rédiger un message à un inconnu, respecter un horaire défini), mais peut-être aussi d'une réticence générale à se raconter face à des adultes inconnus, encore moins dans le cadre d'entretiens longs, ce qui reste bien compréhensible en raison du jeune âge de ce type de public.

Une fois le contact noué avec les participants tout au long des différents entretiens, le recrutement s'est finalement fait en sollicitant le groupe de pairs des enquêtés (ami.es, membres de la famille, conjoint.e), ce qui a mené à six nouveaux entretiens, quand les entretiens avec les acteurs publics et des relations personnelles ont été l'occasion d'en remporter cinq derniers.

[1] Cet anglicisme exprime le fait d'arrêter subitement de répondre à quelqu'un, sans donner d'explications.

3- Des conditions d'entretien inédites

Organisés à partir des logiciels de visio-conférence Zoom, Teams ou Skype à la convenance des interviewé.es, les entretiens ont eu lieu à distance dans leur grande majorité. Loin de créer un obstacle à l'échange, la distance et la possibilité de réaliser l'entretien depuis un lieu familier (une chambre, une salle de jeux, un salon) sur son ordinateur ou son téléphone ont souvent participé à l'expression d'une parole plus libre, propice aux anecdotes personnelles de la part des jeunes. Dans les premières minutes d'entretiens, une remarque ou deux sur des objets de décoration visibles dans la pièce en arrière-plan constituaient souvent une prise pour entamer la discussion et rendre l'entretien plus naturel. A l'inverse, certains ont choisi de ne pas activer leur caméra, sans que cela n'indique du désintérêt mais plutôt une forme de contrôle sur les modalités de leur propre participation : les plus jeunes semblaient plus à l'aise, quand l'une des enquêtées a présenté à l'improviste l'une de ses amies pour finalement faire un entretien en binôme, caméra éteinte.

Enthousiastes et plutôt intéressés par les objectifs de l'étude, plusieurs jeunes n'ont pas hésité à exprimer des opinions personnelles fortes sur leurs propres pratiques du bus gratuit et des autres modes de transport qu'ils empruntent dans leur quotidien. Toutefois, de nombreuses relances ont régulièrement été nécessaires pour guider les entretiens, certains confondant parfois l'entretien avec un exercice un peu scolaire et répondant aux questions de manière laconique.

4– Guide d'entretien

Conçu en cinq parties, le guide d'entretien a été ponctuellement adapté pour correspondre au mieux à la situation de l'enquêté.e : la première partie abordait la trajectoire sociale et résidentielle (âge, genre, commune de résidence, situation familiale, activité principale, secteur d'activité), quand la deuxième s'intéressait à l'emploi du temps et à la place des mobilités dans le quotidien avant d'explorer les perceptions du mode de transport principal dans une troisième partie, en s'intéressant de manière spécifique aux différents types d'arguments ayant mené au choix de ce mode par rapport aux autres moyens de transport disponibles. La quatrième partie était l'occasion d'approfondir les perceptions et les pratiques du bus gratuit, avant de conclure sur le rapport personnel des enquêtés à l'automobile.

5– Description de l'échantillon

D'une durée moyenne de 40 minutes, 19 entretiens semi-directifs ont été menés au cours du mois de janvier et de février 2021 avec des jeunes âgés de 15 à 26 ans.

Leurs principales caractéristiques sont résumées dans les figures 1 et 2. Une attention particulière a été accordée à la diversité des âges, du genre et de l'activité (lycéen.ne.s, jeunes en formation, étudiant.es, actif.ve.s en emploi ou en recherche d'emploi), mais aussi à la diversité du lieu de résidence au sein du territoire desservi par le réseau gratuit et à l'usage ou non du bus. Ces objectifs ont dans l'ensemble été respectés, hormis en ce qui concerne les jeunes actif.ve.s en emploi, dont aucun n'a accepté de participer à un entretien. Plusieurs enquêtés témoignent cependant d'un parcours professionnel de plusieurs années précédant l'entrée dans la formation qu'ils suivent actuellement, ce qui consolide malgré tout la pertinence de l'échantillon. Aussi, le rapport d'étude quantitative sur les jeunes entre 16 et 29 ans dans le Dunkerquois (AGUR, 2013) rappelle que presque un emploi sur deux occupé par un jeune correspond à un emploi précaire, quand les actif.ve.s de cette classe d'âge représentent de manière plus générale près de 21% des demandeurs d'emploi du territoire.

Au sein du groupe, deux enquêtés ont indiqué au début de l'entretien résider en dehors du territoire de la CUD, avant d'en préciser la fréquentation quotidienne dans le cadre de leur formation. Légèrement

en décalage avec les objectifs initiaux de l'enquête, leurs témoignages apportent toutefois un éclairage sur les représentations du réseau de bus gratuit dunkerquois en comparaison avec les réseaux payants des autres territoires.

Interviewer des mineur.es : précautions déontologiques

Suivant les clauses du Règlement général sur la protection des données, une attestation encadrant l'usage anonyme et non-commercial des témoignages a été signée et remise par voie électronique dans les 24h suivant l'entretien à l'ensemble des participants à l'enquête. Dans le cadre des entretiens passés avec les jeunes mineurs du lycée Angellier (Dunkerque), le dispositif de consentement à l'usage des données qualitatives a été renforcé en accord avec le conseiller principal d'éducation par le biais d'une autorisation écrite préalable et obligatoire de la part des responsables légaux des lycéen.ne.s.

Prénom	Age	Genre	Résidence	Activité	Type de ménage
Gabriel	18	H	Leffrinckoucke	Service civique	Seul, domicile parental
Marianne	20	F	Dunkerque	Service civique	Seule, domicile maternel
Léo	20	H	Douai	En formation	Seul, domicile parental
Renaud	20	H	Dunkerque	En formation	Seul, domicile paternel
Robin	21	H	Téteghem	Actif en formation	Seul, domicile parental
Dylan	26	H	Cappelle-la-Grande	Actif en formation	Couple sans enfant(s)
Antoine	26	H	Dunkerque	Actif en formation	Seul
Rebecca	19	F	Malo-les-Bains	Etudiante	Seule, domicile parental
Allison	24	F	Cappelle-la-Grande	Active en recherche d'emploi	Couple sans enfant(s)
Assani	23	H	Tourcoing	Etudiant	Seul, domicile parental
Julien	21	H	Malo-les-Bains	Etudiant	Seul
Alexandre	23	H	Gravelines	Etudiant	Seul, domicile parental
Chloé	18	F	Saint-Pol-sur-Mer	Lycéenne	Seul, domicile parental
Nathan	17	H	Fort-Mardyck	Lycéen	Seul, domicile parental
Maël	17	H	Cappelle-la-Grande	Lycéen	Seul, domicile parental
Manon	16	F	Dunkerque	Lycéenne	Seule, domicile parental
Louise	18	F	Rosendaël	Etudiante	Seule, domicile parental
Aimée	16	F	Malo-les-Bains	Lycéenne	Seule, domicile parental
Charlotte	15	F	Téteghem	Lycéenne	Seule, domicile parental

Figure 1 - Caractéristiques des enquêté.e.s

TOTAL : 19 entretiens	
Homme	**11**
Femme	**8**
15-17 ans	**5**
18-22 ans	**9**
23-25 ans	**3**
Plus de 25 ans	**2**

Lycéen.ne	**6**
Etudiant.e - en formation	**7**
Actif.ve en recherche d'emploi	**1**
Actif.ve en formation	**3**
Service civique	**2**
Permis de conduire	**6**
Permis en cours d'obtention	**3**
Pas de permis	**10**
Véhicule personnel	**6**
Nouveaux résidents CUD depuis 2018	**1**

Figure 2 – Age, activité et possibilités personnelles de déplacement automobile de l'échantillon

6 – Des jeunes de classes populaires et de la petite classe moyenne

Les jeunes interviewé.e.s sont majoritairement issus de classes populaires, douze d'entre eux mentionnent que le métier de leurs pères relève de la catégorie socio-professionnelle ouvrière (soudeur, peintre-sableur, cheminot, couvreur, manutentionnaire etc.) et que certains en sont retraités (N=2), quand les mères sont largement représentées dans le secteur de l'aide à la personne (garde d'enfants, aide aux personnes âgées, personnel de ménage). Cinq jeunes sont issus de la classe moyenne, dont les parents ont établi leur carrière dans la fonction publique (professeur.e, infirmier.ère), dans les sphères secondaires de décisions au sein d'entreprises privées : assistant.e de direction, conducteur de travaux, ou bien ont créé leur entreprise dans le secteur de la restauration (N=2).
Ce panorama s'accorde avec les données disponibles sur les caractéristiques d'emploi de la population active de l'arrondissement dunkerquois (Insee, 2017 ; carte interactive DataFrance, 2021), qui portent à 27% la part des ouvriers, à un peu plus de 30% la part des employés, contre 13% et 17% pour l'ensemble de la France.

Les discours des jeunes rencontrés dans le cadre de ce travail sont donc aussi représentatifs de certaines valeurs pro-automobiles comme marqueurs des capitaux culturel, économique et social des ménages dont ils font encore souvent partie, en raison de leur jeune âge ou de leurs difficultés financières à décohabiter du domicile parental. Cependant, cette promotion de l'automobile ne peut pas être considérée comme une fatalité, ni les opinions familiales comme un déterminisme : dans la trajectoire de vie des individus, la jeunesse est un moment au carrefour des influences sociales, dont certaines seront plus tard remises en cause, d'autres approfondies. L'usage de la voiture au détriment du transport collectif, aussi gratuit soit-il, ne peut faire exception et cette étude-focus dédiée à la jeunesse, lancée dans un contexte sanitaire difficile, pourra faire l'objet d'une actualisation dans les années à venir pour vérifier la permanence de ces représentations pré-conçues, biaisées par la quête d'indépendance et l'entrée récente dans une vie d'adulte.

1. Connaître et comprendre la mobilité des jeunes Dunkerquois

Cette première partie de cadrage vise à exposer les modalités d'organisation publique de la mobilité du public scolaire par l'entreprise DK'Bus depuis 2018, la place de la jeunesse dans la fréquentation du réseau avant le passage à la gratuité totale et les efforts de communication fournis pour maintenir ces publics sur le réseau au moment où ils accèdent à une mobilité automobile.

1.1. L'organisation publique de la mobilité des jeunes Dunkerquois

1.1.1. L'organisation de la mobilité du public en âge scolaire

La réorganisation du réseau et l'amélioration globale de ses infrastructures, couplées au passage à la gratuité totale ont engagé des conséquences techniques pour l'ensemble des offres de service préalablement proposées aux Dunkerquois par l'entreprise délégataire de transports collectifs DK'Bus. L'offre supplémentaire dite de « renfort scolaire », déjà en place avant le passage à la gratuité pour supporter la fréquentation importante des lycéens captifs sur le réseau et desservir les établissements scolaires, est également concernée. Elle a fait d'abord l'objet d'une rationalisation pour qu'une partie du public lycéen emprunte plutôt les nouvelles lignes urbaines régulières, les lignes rapides Chrono et les lignes de connexion selon leur lieu de résidence :

> « *Ils sont quand même moins importants qu'avant du fait de la montée en puissance de la desserte du réseau, parce qu'on a une augmentation de l'offre très significative depuis septembre 2018, avec la refonte totale du réseau. On avait déjà un réseau, euh, pas mal, mais qui était très renforcé de services supplémentaires scolaires. Aujourd'hui avec le re-dessin du réseau et la nouvelle fréquence des lignes, notamment Chrono, cette augmentation a fait qu'on a aussi diminué le nombre de renforts scolaires nécessaires pour absorber la charge, on est à 25% de service supplémentaire, donc forcément.* »
>
> Service Exploitation DK'Bus, janvier 2021.

Au niveau contractuel, le passage à la gratuité a été l'occasion pour DK'Bus d'intégrer l'offre scolaire supplémentaire par autocars, historiquement organisée hors de la délégation de service public en régie intéressée par des transporteurs. Devenus sous-traitants de DK'Bus en 2018, les autocaristes Tis, Chonard, et Trandev Nord Littoral (TNL, filiale-sœur de DK'Bus au sein du groupe Transdev pour le transport interurbain), sont particulièrement mobilisés de septembre à fin juin sur toute la période scolaire pour faciliter les déplacements des lycéens scolarisés à Dunkerque et habitant les communes à l'ouest du territoire de la CUD : Gravelines, Grand-Fort, Loon-Plage, mais aussi Bourbourg. Une vingtaine de cars circulent ainsi chaque jour sur ces circuits éloignés du centre d'agglomération. Par ailleurs, ces modalités spécifiques de déplacements par les bus de renforts scolaires ou en autocar semblent avoir renforcé les capacités d'adaptation des jeunes à se repérer spatialement au sein du réseau restructuré en 2018 de sorte à atteindre leur destination :

> « *Comme j'avais déménagé à Téteghem j'avais déjà un bus qui m'emmenait au collège, c'était un bus de ville mais un spécial pour le collège, du coup il faisait plusieurs arrêts et tout ça donc je voyais déjà un peu le chemin, tout ça, donc repérer déjà… les lignes dans les bus et tout ça, je connaissais, même si c'est vrai que je l'ai plus pris quand il est passé à la gratuité du coup.* »
>
> Charlotte, 15 ans, lycéenne, Téteghem.

Du point de vue des établissements scolaires concernés, le sujet n'est pas figé et reste soumis à quelques aléas, comme la fréquentation plus ou moins nombreuse chaque année par une classe d'âge.

> « *Ça ne change pas grand-chose pour nous, on a ce travail de reprise à faire chaque année, on fait le point avec DK'Bus mais ça ne change pas grand-chose.* […] *On a juste des fois des problèmes de correspondance de bus mais ça c'est plus sur les bus en extrascolaire, enfin les autocars, où des fois les élèves doivent prendre deux bus et peuvent rater leur correspondance, mais globalement on a un très bon partenariat. Après on a toujours des parents qui voudraient qu'on ramasse leur enfant devant leur maison mais bon… Mais sinon on peut avoir des problématiques par exemple sur le 7h20 le matin, parce que ça nous va pas, on doit mettre du personnel même pour 15-20 minutes avant pour accueillir les élèves mais on a discuté, on a intégré, et on ouvre avant pour que les élèves qui arrivent avant, arrivent avant et soient en présence d'un adulte.* »
>
> CPE du lycée Angellier, février 2021.

1.1.2. L'abandon d'un réseau payant inadapté aux besoins des jeunes

L'une des particularités du réseau payant dunkerquois était d'offrir un aller et un retour gratuit par jour d'école aux élèves dont le domicile se situait à plus de trois kilomètres de l'établissement scolaire fréquenté. Ce système fondé sur l'oblitération d'un ticket journalier, dans le bon sens de surcroît selon le trajet aller (recto) ou retour (verso), était jugé peu pratique par de nombreux lycéens scolarisés au centre de Dunkerque en ce qu'il restreignait effectivement la liberté de se déplacer « en illimité » dans le centre, notamment sur l'horaire du midi. Il constituait un élément d'explication de la fraude :

> « *Des fois on sait que les jeunes fraudaient là-dessus, parce qu'ils sortaient le midi avec, en prenant le risque de pas pointer en disant qu'ils avaient oublié, ou alors c'était le soir mais du coup c'était le soir qu'ils fraudaient quoi.* »
>
> Service Exploitation, DK'Bus, janvier 2021.

La pluralité des abonnements disponibles avant la gratuité pour les jeunes de moins de 18 ans, dont l'un au tarif solidaire de 7,20€ pour les moins de 18 ans et de 13,50€ pour les jeunes âgés de 18 à 25 ans, compliquait en outre les stratégies économiques des ménages, puisqu'au sein d'une même fratrie, les jeunes pouvaient posséder des abonnements différents, conduisant à une sphère de déplacements différente et à des contraintes dans l'organisation du quotidien.

> *« L'aller-retour gratuit par jour ils payaient juste 12€ de frais de dossier par an […] ensuite ils avaient l'occasion s'ils le souhaitaient de prendre un abonnement à tarif réduit à 120 euros à l'année au lieu des 240 qui sont demandés, à l'époque, donc moitié prix pour aller où ils voulaient. Ceux qui habitaient à moins de 3km, donc c'était une question de distance, eux ils devaient payer le prix normal.*
> *Et c'est vrai que quand il y avait un gamin qui avait droit et l'autre qui avait pas droit, la maman quand sur la carte d'un gamin elle payait 12€ et sur la carte de l'autre 240€ pour l'abonnement, ça râlait un peu quoi. Après c'était pas nous qui décidions de ça, parce que c'était le Conseil général qui finançait tout ça, donc il fallait faire une demande au Conseil général pour faire une demande d'aller et retour gratuit et c'était pas forcément garanti, parce que ça dépendait vraiment de la distance...* »
>
> Service Marketing-Communication DK'Bus, février 2021.

1.1.3. Des aides financières à la mobilité automobile

A destination prioritaire des jeunes peu ou pas diplômés et sans piste de formation ou d'emploi, l'association d'insertion sociale et professionnelle locale Entreprendre Ensemble met en œuvre le dispositif « Un permis, un emploi », financé par la CUD depuis 2018. Il vise à accompagner ces publics fragiles jusqu'à l'obtention du droit de conduire en prenant en charge 80% des dépenses liées à l'apprentissage du Code de la route et à la réalisation d'une trentaine d'heures de conduite, dans la limite de 1650€ au total.

Les finalités de ces dispositifs d'aide, dont les premières campagnes dans le Dunkerquois datent du milieu des années 2000, semblent a priori s'opposer à la mesure de la gratuité, d'autant plus que leur mise en œuvre a été lancée en même temps. En réalité, il s'agit moins d'une mesure de mobilité en tant que telle qu'un outil d'insertion professionnelle : il ne s'agit pas de promouvoir une mobilité automobile pour tous les motifs de déplacement, mais plutôt de valoriser l'acquisition du permis comme diplôme dans une optique professionnalisante en le finançant, quand le réseau gratuit et restructuré doit donner le choix aux jeunes dans le cadre de leurs déplacements pour d'autres motifs.

> « *En termes de chiffres on est à presque 80% de ceux à qui on a financé le permis qui ont trouvé un emploi derrière, juste après, parce que c'est comme un prérequis*. »
>
> Service Développement des compétences, Entreprendre Ensemble, janvier 2021.

1.2. La fréquentation du réseau DK'Bus après le passage à la gratuité

1.2.1. L'absence d'outils adéquats pour connaître le jeune public

Ces imprécisions sur la part du public en âge scolaire dans l'ensemble des utilisateurs des lignes du réseau urbain sont liées à l'abandon de la vente de titres et d'abonnements. D'une part, il rend obsolète le suivi des évolutions de la fréquentation par les clés de mobilités, mais il fait aussi disparaître la possibilité de réaliser des statistiques de fréquentation par type de public. Dans le cas de la fréquentation du réseau par les jeunes de moins de 18 ans scolarisés, dont l'analyse était auparavant séparée entre les scolaires dits « subventionnés » par le système de l'aller-retour gratuit par jour d'école et les autres, il n'existe plus de distinction pour connaître leur usage des lignes urbaines. La fréquentation peut uniquement être relevée par des enquête de charge sur les cars scolaires appartenant aux autocaristes partenaires et non équipés de cellules de comptage.

> *« Ce qui est un peu compliqué pour nous pour l'instant, c'est qu'avec la gratuité on a beaucoup de données quantitatives, mais très peu, voire pas du tout de données qualitatives, c'est-à-dire que pour l'instant, on peut pas qualifier nos clients. Savoir qui prend les bus actuellement, je suis incapable de vous le dire, je peux vous dire le nombre, le nombre de personnes qui voyagent par jour dans les véhicules puisqu'on a des cellules compteuses à chaque fois*. »
>
> Service Marketing-Communication DK'Bus, février 2021.

En dehors des résultats de l'enquête quantitative menée par VIGS (2019) sur 2000 usagers du nouveau gratuit, il est actuellement impossible pour l'entreprise DK'Bus de retrouver via les cellules de comptage une visibilité sur les caractéristiques de sa base-usagers depuis le passage à la gratuité. Concernant le jeune public, l'exploitant estime que la gratuité ne conjure pas le phénomène de désertion des transports en commun, jugé systématique une fois la majorité dépassée et le droit de conduire obtenu,

avant un retour sur le réseau lorsqu'ils s'installent en ménage et évaluent l'utilité de l'achat d'un second véhicule. Ces remarques reprennent toutefois les observations valables pour la période antérieure à la mise en place de la gratuité sur un réseau renouvelé : en l'absence de données signalétiques sur les usagers du réseau gratuit, il est actuellement impossible, deux ans et demi après la mise en service du nouveau réseau, de déterminer ce qu'il en sera dans quelques années.

> *« On les perd à 20 ans : première voiture, permis de conduire, et « allez hop ! je prends la bagnole !* [rire] *donc on les perd un petit peu, on a du mal à… enfin c'est DK'Bus mais c'est aussi tous les réseaux en France, c'est population qui est captive depuis plusieurs années, depuis les années lycée donc ils vont à la fac, ils passent le permis, et généralement il y a la voiture qui arrive derrière quoi et là c'est l'échappatoire, c'est la liberté, au revoir le bus pendant quelques années mais voilà, généralement on les récupère un peu plus tard, vers 30-35 ans.* »
>
> Service Marketing-Communication DK'Bus, février 2021.

> « *On a tendance à perdre les scolaires, qui eux pour le coup sont captifs parce qu'ils n'ont pas d'autres moyens de transport que le bus. Comment on fait pour s'assurer de les conserver sur le réseau, ça va quand même dépendre de leurs activités professionnelles… Aujourd'hui notre attention sur les jeunes ça se limite à la fréquentation des établissements scolaires avant tout* […] *Autant la gratuité ça facilité l'accès à bord, autant nous on perd ce qui nous permettait de jauger, de comprendre ce qui fonctionnait, ce qui fonctionnait pas. On avait déjà la gratuité un petit peu le week-end, mais au 1er septembre 2018, plus personne, on sait pas qui va où, qui fait quoi etc. Enfin avec les établissements* [scolaires] *on peut avoir quelques infos mais c'est compliqué, ça ne représente pas bien notre base client. »*
>
> Service Exploitation DK'Bus, janvier 2021.

1.2.2. Des chiffres de fréquentation positifs

Après le constat d'une augmentation de 85% sur l'ensemble du nouveau réseau restructuré et gratuit entre 2018 et 2019 (VIGS, 2019), les services de l'exploitant DK'Bus ont observé un pic de fréquentation, le 14 février 2020, à 71.870 voyages en une journée sur les lignes du réseau urbain, avant de subir comme l'ensemble des réseaux publics de transports collectifs une baisse drastique de la fréquentation due au contexte sanitaire. Puis, suite aux vacances d'été marquées par des chiffres de fréquentation stables en comparaison de 2019, les cellules de comptage ont enregistré une reprise très forte de la fréquentation à la rentrée des classes, le 4 septembre 2020, à 65.000 voyages, contre 50.000 l'année précédente à la même date. Cela permet à la fois de supposer de manière générale que le réseau attire de nouveaux usagers, au moins de manière occasionnelle mais sans que leurs caractéristiques signalétiques ni leurs motivations (améliorations des performances du réseau ; gratuité) ne puissent être connues, mais aussi que le public scolaire garde une place très importante parmi les usagers. Le service Exploitation précise la situation avant l'application de la mesure :

> « *Vous voyez qu'on a des baisses de fréquentation à chaque période de vacances scolaires, c'est normal parce que si on se fonde sur nos clés de mobilité d'avant la gratuité, on peut dire que 50% de nos clients sont des jeunes, et plutôt donc des moins de 25 ans, alors c'était un peu moins les collégiens car il y a des collèges de secteurs, mais surtout des lycéens et aussi des étudiants qui prenaient le bus.* »
>
> Service Exploitation DK'Bus, janvier 2021.

Excepté la période du premier confinement national entre les mois de mars et mai 2020, l'apparition du Covid ne semble pas avoir ainsi fondamentalement changé l'utilisation du bus par les jeunes Dunkerquois, même si certains parents inquiets reprennent le contrôle de la mobilité de leurs enfants :

> « *Le Covid ça n'a pas vraiment changé, parce que je sais bien que quand on touche une barre de bus, comme dans n'importe quel endroit public c'est pas… enfin j'évitais déjà mais maintenant il y a du gel hydroalcoolique partout dans les bus, c'est même mieux tout court je trouve.* »
>
> Manon, 16 ans, lycéenne, Dunkerque.

> « *A part le port du masque… après les règles de distanciation sociale, elles ont été retirées parce que c'était pas possible de tenir un bus plein quoi, mais au début non, on était juste un peu fébriles parce qu'on savait pas trop où se laver les mains et tout ça, enfin c'était un peu nouveau quoi, mais je me suis vite réhabituée et puis ça m'a pas empêchée de le reprendre régulièrement, et correctement quoi.* »
>
> Louise, 18 ans, étudiante, Rosendaël.

> « *Moi en ce moment vu qu'il y a le Covid, en fait ma mère elle préfère, m'accompagner en voiture* [au lycée] *ou venir me rechercher en voiture parce qu'avec le Covid c'est mieux, mais sinon je me débrouille tout le temps pour prendre le bus. Avec le variant anglais elle fait plus attention, c'est-à-dire que si elle est là elle préfère que… me conduire ou me rechercher, pour éviter tout risque. Avant le Covid, elle m'accompagnait vraiment pas, elle m'accompagnait jamais.* »
>
> Aimée, 16 ans, lycéenne, Malo-les-Bains.

Au-delà de l'usage des transports collectifs gratuits pour les déplacements scolaires par les jeunes en situation de captivité vis-à-vis de ce mode, la mesure de gratuité tout le week-end était déjà très appréciée en 2015 par les jeunes, y compris par les jeunes venus visiter leur famille ou leurs amis :

> « *Je me souviens que c'était gratuit, c'était un week-end, mais c'était il y a 3-4 ans. C'est mon frère qui m'avait dit que c'était gratuit, j'étais entré en me disant « bon, d'accord, on verra », en fait j'avais jamais entendu parler de ce concept-là, c'était super pratique du coup.* »
>
> Assani, 23 ans, étudiant à Dunkerque, originaire de Tourcoing

> « *Le week-end ? Oui à un moment je le prenais pour aller à mon match de foot parce que je jouais au foot, j'ai joué pendant 10 ans au foot, donc j'allais, après quand c'était gratuit je me déplaçais aussi en bus pour aller jusqu'au terrain de foot, ou alors je prenais le bus pour aller voir mes anciennes copines, ou pour… mais je le prenais jamais la semaine, jamais.* »
>
> Gabriel, 18 ans, en service civique, Leffrinckoucke.

1.2.3. La promotion du bus gratuit auprès des jeunes Dunkerquois

Le service Marketing et Communication de l'entreprise DK'Bus a vocation d'informer au mieux l'ensemble des usagers présents sur le réseau de transports collectifs et de répondre à leurs besoins. Aucune campagne de communication n'est donc dédiée à la jeunesse depuis le passage à la gratuité pour les encourager à utiliser les transports en commun, mais les entretiens révèlent que les nouveaux services à bord des bus sont particulièrement appréciés, surtout par les étudiants habitués à utiliser les réseaux en commun payants comme Assani et Julien, après une courte période d'adaptation.

« Au début je croyais qu'il y avait des couleurs par rapport aux lignes… c'est bien ça le problème pour moi, c'est qu'il y a des bus de plusieurs couleurs, qui correspondent pas aux couleurs des pastilles, enfin les pastilles des lignes, qui correspondent à rien en fait, au début je me disais « ah c'est super malin d'avoir fait ça » mais en fait c'était pas ce que je croyais du coup c'était pas fou, je me suis trompé de ligne. […] *Bon le changement après il était facile hein, ça va j'ai retrouvé facilement, mais ça m'a surpris !* [rire] »

Assani, 23 ans, étudiant à Dunkerque, originaire de Tourcoing.

« Juste avant d'arriver je me suis renseigné j'ai vu du coup que le bus il était gratuit. C'est une information très facile à trouver en vrai. La ville, à Dunkerque, ils en font une assez grosse promo donc c'est logique. Ensuite la couverture réseau à Dunkerque elle est… elle est bien, il y a pas de problèmes, et puis il y a le wifi dans le bus. Des fois je reçois des mails et quand je suis dans le bus, si je peux répondre tout de suite ça m'arrange quoi, parce que sinon dans le bus je fais rien. »

Julien, 21 ans, étudiant, Malo-les-Bains, originaire de Lens.

Certains jeunes ont également été marqués par des stratégies marketing de promotion du bus gratuit, comme la mise en service de bus thématiques et d'animation qui a été pensée expressément pour développer une nouvelle forme de convivialité urbaine, quand l'application DK'Bus permettait à leur lancement entre le printemps 2019 et le début de l'année 2020 de suivre leurs itinéraires en temps réel et favoriser ainsi l'usage quotidien du bus sous une forme plus ludique.

« *On a les bus thématiques et les bus d'animation, et au global en fait on appelle ça les bus de vie.* […] *Par exemple au moment du Carnaval, bon pas en 2020, on a un bus d'animation entièrement décoré et on a un animateur sur plusieurs lignes et pendant des périodes bien précises, il sera dans les bus et il va faire gagner des places de carnaval. On a eu le printemps des poètes aussi, on a le bus de Noël…* […] *Mais en fait on a pas fait d'enquête pour savoir si ça fait réagir, si les gens prennent vraiment plus le bus, c'est aussi fait pour enchanter un voyage.* »

Service Marketing-Communication DK'Bus, février 2021.

« *Je crois que je suis déjà monté dans un bus où il y avait… une borne de jeux je crois ? Où on pouvait se prendre en photo aussi, mais bon ça je l'ai fait quand j'étais un peu seule quoi parce que bon…* [rire]. *C'est vrai que c'est sympa, ça fait une petite distraction pour ceux qui font des longs trajets, qu'ils soient seuls ou entre amis, en groupe… ah il y a le bus du sport aussi ! C'est celui où il y a les noms des équipes de sport de Dunkerque sur les sièges, et ça je trouvais vraiment que c'était une super bonne idée parce que ça fait de la pub pour la ville quoi, les équipes de la ville.* »

Manon, 16 ans, lycéenne, Dunkerque.

Quelques enquêté.es se souviennent aussi des activités pédagogiques portées par DK'Bus, avant le passage du réseau à la gratuité, qui ont constitué un moments clé de leur apprentissage du bus, comme pour Chloé, dont la sœur aînée l'accompagnait en voiture à l'école primaire.

« Il y a eu une action qui a duré des années et là avec le lancement du nouveau réseau et puis le Covid on a un peu perdu le fil mais on va refaire, on faisait de la sensibilisation au bus en fait, on allait dans les classes, on faisait venir des classes ici aussi carrément [au dépôt DK'Bus] mais pour des raisons de sécurité on a arrêté. On allait en fin de collège, donc 4ème-3ème pour préparer la transition avec le lycée, dire comment ça fonctionne, où trouver les informations et aussi avoir les bons gestes dans les bus. »

Service Marketing-Communication DK'Bus, février 2021

« Une fois avec le centre aéré on avait fait une sortie à DK'Bus je sais plus pourquoi, quand j'étais petite, et je rappelle qu'il y avait des chauffeurs, et que les chauffeurs ils disaient toujours qu'il fallait dire bonjour, et donc moi j'oublie jamais de dire toujours bonjour, normal, mais ça m'a marqué un peu. »

Chloé, 18 ans, lycéenne, Saint-Pol-sur-Mer.

Enfin, DK'Bus cherche à inscrire le secteur des transports collectifs comme une filière d'emploi, le passage à la gratuité ayant eu pour effet de renforcer les liens avec les structures d'insertion pour faciliter le recrutement et la formation de jeunes conducteurs de sorte à accompagner les fortes évolutions de la fréquentation.

1.3. L'évolution de la population sur le territoire

1.3.1. Une jeunesse dunkerquoise moins nombreuse en proportion de la population

Selon les derniers scénarios disponibles sur l'évolution de la classe des 16-29 ans au sein de la Région Flandre-Dunkerque (AGUR, 2013), le nombre de jeunes sur le territoire a en effet connu une baisse plus rapide qu'ailleurs, diminuant de près de 16% entre 1999 et 2009, contre 7,7% dans le Nord-Pas-de-Calais (données antérieures à la réforme territoriale de 2015) et de 2,4 pour l'ensemble de la France. Selon les projections démographiques du modèle Omphale de l'INSEE réalisées en 2010, cette tendance à la baisse aurait dû atteindre son plancher en 2020, avec une nouvelle diminution de 15% des jeunes entre 2009 et 2020 qui s'explique par un déficit migratoire très important.

1.3.2. L'émigration des jeunes adultes

La majorité des jeunes issus de milieux socio-économiques favorisés enquêtés expriment des projets d'études supérieures longues pour lesquels l'offre de formation lilloise exerce une attraction considérable. Pour les plus jeunes, l'usage de la voiture dans un autre contexte territorial que le Dunkerquois semble une évidence : se familiariser avec un nouveau réseau de transport collectifs, *a fortiori* payant, semble un frein plus important que les difficultés de circulation automobile en contexte urbain dense.

« Moi je partirai à Lille à l'Université, pour faire une licence de droit, j'ai vu que là-bas les cours étaient bien, enfin on m'a dit que c'était bien. »

Nathan, 17 ans, lycéen, Fort-Mardyck.

« Moi je veux étudier la biologie marine, donc je vais aller sûrement à Lille pour les études, mais peut-être revenir à Dunkerque du coup après, avec la mer… »

Manon, 16 ans, lycéenne, Dunkerque.

« Je suis arrivé à Valenciennes d'abord, je suis resté là-bas 2 ans, et là du coup je revenais de temps en temps le week-end chez mes parents, parce que ça faisait un moment que j'avais pas mis les pieds par ici, vu que j'étais parti en Grèce puis en Guadeloupe pour mes stages, et voilà depuis le mois de septembre je suis à Lille. [...] *Et j'ai deux petits frères, dont un qui vient de commencer à Lille en prépa, là, en septembre aussi.* »

Alexandre, 23 ans, étudiant, Gravelines.

« Je me suis renseignée pour Parcoursup, je veux aller soit dans un lycée à Lille, soit à Paris, parce que c'est mieux pour ce que je veux faire. […] *Aussi vu que je prévois d'aller dans un*

établissement à Lille, ce serait bien d'avoir une voiture je pense, parce que je connais pas encore le réseau de cette ville-là. Je pense pas qu'il est gratuit ? »

Chloé, 18 ans, lycéenne, Saint-Pol-sur-Mer.

De l'autre côté du spectre social, les jeunes issus de ménages modestes soulignent également leur désir d'ailleurs et de déménagement à moyen terme.

« *Déjà financièrement, j'ai jamais pu partir, forcément, et après j'ai mes repères ici sur Dunkerque, donc forcément pour moi c'était plus… c'était plus simple de rester ici étant donné que j'avais pas besoin de tout recommencer à zéro. Mais pour l'avenir je pense que je partirai, je pense partir pour l'avenir mais pour l'instant, Dunkerque ça me va. Je pense partir dans le sud… le sud de la France ou changer carrément soit de pays, pays francophone, ou autre, je sais pas encore. Mais l'idée de partir, ouais ça m'attire plutôt, ouais ! Surtout maintenant que je vais avoir la formation, il y aura des opportunités pour trouver du travail je pense*. »

Antoine, 26 ans, actif en formation, Dunkerque.

Ces projets de mobilité, associés à des motifs professionnels ou amicaux, sont encore mal définis et ne peuvent être envisagés comme la marque d'une décision définitive, d'autant que plusieurs jeunes concernés expriment un attachement profond à la région dunkerquoise où prennent racines des liens familiaux multigénérationnels et des souvenirs qu'ils convoquent comme partie intégrante de leur identité. Les représentations et comportements de mobilité qu'ils décrivent dans la suite des entretiens sont donc aussi le fruit de ces projets de mobilité étudiante ou professionnelle, sur lesquels ils projettent des besoins futurs d'utilisation de la voiture.

A RETENIR

1 – Connaître et comprendre la mobilité des jeunes dunkerquois

- L'offre tarifaire scolaire en vigueur avant 2018 se trouvait en partie en inadéquation avec les pratiques de mobilité hors motif scolaire des jeunes, notamment des lycéens.
- Le passage du réseau à la gratuité d'une part, et la création la même année d'un dispositif spécifique d'aide au financement du permis de conduire pour les jeunes, d'autre part relayé par les structures d'aide à l'insertion professionnelle ne relève pas d'une contradiction, mais ouvre plus largement les possibilités de choix modal selon les contraintes et motifs de déplacement.

- Si les relevés de la fréquentation sont bien plus exacts grâce cellules de comptages, l'entreprise DK'Bus manque de données quantitatives (signalétiques) et qualitatives sur les usagers du réseau en raison de la disparition de la billettique à laquelle était associée l'ensemble des clés de mobilité.
- Les chiffres indiquent que les jeunes Dunkerquois en âge de se rendre au lycée se sont bien approprié l'usage du réseau gratuit, comportement de mobilité facilité par un apprentissage du fonctionnement du transport collectif en partie pris en charge par l'entreprise DK'Bus par le passé.

- Les récentes évolutions démographiques des jeunes catégories d'âge sur le territoire laisse toutefois supposer que la place de la jeunesse sur le réseau gratuit sera proportionnellement réduite dans les prochaines années.

2. Les perceptions du bus gratuit par les jeunes dans un contexte du tout-automobile

Dans un deuxième temps, cette partie explore l'influence du contexte socio-économique et territorial des ménages dont les jeunes sont issus pour comprendre les perceptions du bus gratuit par rapport à d'autres modes de transport, avant d'en détailler les pratiques dans une troisième partie. Aussi, l'analyse montre d'une part que la restructuration du réseau et l'amélioration de ses performances influencent profondément les perceptions du bus gratuit, auxquelles répond positivement la mesure de la gratuité en elle-même d'autre part.

2.1. Des situations familiales variées qui renforcent la mobilité automobile

2.1.1. Motorisation des ménages et accompagnement en automobile

Tous les ménages dont sont issus les jeunes disposent au moins d'un véhicule motorisé. Aussi, depuis 2018, aucun des parents des jeunes interviewés n'a choisi volontairement le bus gratuit comme moyen de transport quotidien pour remplir leur programme d'activités journalières, hors indisponibilité temporaire d'un véhicule en réparation (N=2). Le déplacement par automobile paraît ainsi le comportement de mobilité le plus évident et le plus rapide pour un ensemble de motifs variés (activités professionnelles, de loisirs, activités personnelles contraintes, comme les courses) pour tous les ménages dont sont issus les interviewés. Les jeunes ont donc, dans leur très grande majorité, grandi dans un contexte familial où le recours quotidien à un ou plusieurs véhicules pour se déplacer paraît familier.

Il est à noter que les familles des jeunes habitant dans les zones périurbaines de Dunkerque disposent plus largement de deux véhicules, dont l'un constitue la propriété du ménage souvent utilisé par les mères de famille, et le second une voiture de fonction mise à disposition par les entreprises pour permettre à leurs employés de rejoindre un lieu de travail éloigné, comme le père de Gabriel, leffrinckouckois et chaudronnier à Boulogne-sur-Mer. L'un des déterminants majeurs de l'usage quotidien de la voiture par les parents pour réaliser ces trajets pendulaires correspond toutefois aux caractéristiques des emplois eux-mêmes, qui impliquent un éclatement territorial des lieux de travail et des emplois du temps changeants, rendant ainsi l'utilisation des transports en commun chronophage et moins pratique.

> « *On a chacun une voiture, c'est plus simple* […], *parce que ma mère, elle nettoie chez des gens, en fait, et ça dépend, je sais qu'elle a des gens à Téteghem, elle a des gens à Capelle, à Petite-Synthe aussi… c'est pas… enfin non, non, on a chacun sa voiture, c'est plus simple.* »
>
> Antoine, 26 ans, actif en formation, Dunkerque.

Héritées de la morphologie urbaine de la reconstruction d'après-guerre et des politiques de déplacements en faveur de la voiture, la fluidité de la circulation et la disponibilité du stationnement, gratuit en cas de stationnement résidentiel, favorisent l'association voiture-rapidité et créent une situation où un certain nombre de jeunes (N=6) sont ainsi accompagnés par leurs parents en voiture en cas de compatibilité des horaires de cours et de travail lorsque le lieu de domicile est éloigné de l'établissement scolaire situé au cœur de l'agglomération dunkerquoise. En effet, pour la plupart des lycéens interviewés (N=4), étudier en dehors de sa commune de résidence implique des distances et des contraintes jugées supérieures liées à l'usage du transport gratuit et des lignes scolaires. Davantage

sollicités le matin en période scolaire, de manière parfois exceptionnelle, l'astreinte de ces « *parents-taxis* » (Didier-Fèvre, 2013) ne s'étale pas toutefois sur l'ensemble de la journée, les jeunes mettant en place des pratiques multimodales impliquant le bus pour se rendre d'un lieu à l'autre au fil de leur emploi du temps.

> « *Mes parents ils m'accompagnent parce que c'est sur leurs trajets du travail. Donc ça arrange entre guillemets, car si je vais au lycée c'est 40min en bus, tandis que si je vais en voiture je vais mettre que un quart d'heure pour aller. Et comme c'est sur la route… Mais je sais que quand je sors, je prends le bus.* »
>
> Maël, 17 ans, lycéen, Cappelle-la-Grande.

> « *Moi c'est mes parents, quand je suis trop en retard. Mais ça m'arrive pas très souvent parce que je suis toujours à l'heure. Sinon ouais, c'est quand je rate le bus et que je suis vraiment en retard, je demande à mon père qui me prend et on va directement par le port pour arriver au lycée*. »
>
> Nathan, 17 ans, lycéen, Fort-Mardyck.

Peu remises en question par les jeunes lorsqu'il s'agit de se faire conduire le matin et gagner de précieuses minutes, souvent de sommeil, sur le temps de trajet en bus qui reste envisageable (« *ça m'arrange* »), ces motifs d'accompagnement automobile font aussi partie d'un système d'habitudes construites au niveau parental, en fonction des agendas mais peut-être aussi, dans une moindre mesure, pour conserver une forme de contrôle sur les activités des jeunes. Ces habitudes favorisent l'instauration d'une routine matinale dont l'accompagnement fait partie. Dans une moindre mesure pour garder une forme de contrôle sur la liberté de déplacements.

Cependant, une grande partie des jeunes insistent sur leur débrouillardise et leur usage spontané du bus gratuit pour se déplacer lorsqu'un imprévu se déclare dans leur journée.

> « *Je préfère me débrouiller tout seul. A part en cas d'extrême urgence, j'appellerai mon père, seulement mon père, ou mon frère, pas plus, mais ouais je préfère largement me débrouiller seul, parce que si c'est un peu loin je peux prendre le bus quand je veux du coup.* »
>
> Allan, 21 ans, en formation, Téteghem.

> « *Vu que Aimée elle habite à Malo et que des fois on doit se rejoindre pour sortir, soit je demande à ma mère pour m'accompagner… Elle peut me dire « dans 15min » pour rejoindre chez Aimée et ensuite prendre le bus à côté de chez elle, ou soit elle peut me dire « ah non hein, t'as qu'à prendre le bus ! »* [rire]*, donc oui aussi ça dépend si elle a le temps sinon je prends le bus, ça va.* »
>
> Charlotte, 15 ans, lycéenne, Téteghem.

> « *Si je vais loin, entre guillemets, ou alors que j'ai pas de bus avant longtemps, ça m'est déjà arrivé de les appeler pour qu'ils viennent me chercher* […] *Mais quand même c'était un peu tard, c'était au moment où les bus ils commençaient à s'espacer, et qu'il fallait prendre deux bus pour rentrer, ou bien si c'est un week-end, parce qu'à Cappelle il y a pas de bus le dimanche, ça prend 40min. Donc c'était dans ces situations-là, sinon je prends le bus, normal. Et pour voir mes amis aussi, parce qu'ils habitent pas très loin, donc je vais pas les* [mes parents] *faire déplacer pour un kilomètre.* »
>
> Maël, 17 ans, lycéen, Cappelle-la-Grande.

2.1.2. Des pratiques automobiles familiales ancrées culturellement et propices aux reproductions de comportement

Habitués à conduire quotidiennement dans le cadre de leur travail, les parents des adolescents dunkerquois s'investissent personnellement dans l'apprentissage de la conduite par leurs enfants : la moitié des jeunes interviewés possédant le permis ou en passe de le passer (N=9) ont débuté leur apprentissage en conduite accompagnée avec un parent, à bord du véhicule familial, tandis que la préparation de leurs enfants à l'utilisation du bus en autonomie, correspondant souvent à l'entrée au collège, est beaucoup plus rare. Héberger un enfant en approche de l'âge légal de conduire permet en outre aux parents de réorganiser leurs propres projets d'achats et d'encourager la mobilité automobile future de leurs enfants par le financement du permis à l'anniversaire de la majorité et en leur en fournissant les conditions matérielles d'une mobilité automobile effective par le prêt d'un véhicule par exemple. Certains l'anticipent, dans le cas de Robin par exemple, qui n'a pas encore entamé les démarches pour obtenir son permis mais qui dispose déjà de son futur véhicule.

> « *En fait mon père a changé de voiture il y a un an et du coup j'ai récupéré son ancienne qui était, euh, qui avait un problème de moteur et du coup je l'ai réparé, et là elle attend* [rire][…] *Moi je n'ai pas le permis, encore*. »
>
> Robin, 21 ans, en formation, Téteghem.

> « *La voiture elle est au nom de Papa, mais l'assurance elle est à mon nom, donc voilà. Parce que c'est ma première voiture, plus tard ce sera ma voiture. Et pour l'instant c'est moi qui l'utilise parce que comme Maman elle a sa voiture, et que Papa il a la voiture de société, bah moi je prends celle-là.* »
>
> Gabriel, 18 ans, en service civique, Leffrinckoucke.

2.2. La restructuration du réseau, un motif de satisfaction largement cité

2.2.1. Une offre de transport jugée efficace par les jeunes

Fréquence, desserte, gratuité : autant de caractéristiques qui valorisent ensemble le réseau de bus dunkerquois aux yeux des jeunes, usagers ou non. Les cinq lignes Chrono sont particulièrement citées dans les discours et sont associées à un rythme de vie plus détendu, libéré des contraintes d'attente prolongée aux arrêts.

> « *Après si quand même, le fait qu'il y ait des bus toutes les 10min maintenant, pour les rares fois où je le prenais je me disais qu'au moins c'était gratuit et j'avais pas à attendre une demi-heure le bus, donc ça c'est… ça c'est quand même une amélioration à noter.* »
>
> Antoine, 26 ans, en formation, Dunkerque.

> « *Au début ça faisait bizarre parce que justement on était habitué à prendre le 1, le 1A et les choses comme ça, et des lignes de bus qui nous étaient, comme on va dire, familières. Au début ça faisait bizarre* […] *mais après quand on a eu l'habitude c'était quand même vachement mieux en fait. Déjà d'avoir des bus toutes les 10min sur les horaires fréquents, pour les lignes fréquemment utilisées, c'était… et franchement je trouve que c'est quelque chose de bien, ça évite qu'il y ait trop de monde dans le bus à la même heure, des choses comme ça, donc même si le bus il est complet t'attends 10min t'en as un autre quoi, c'est pas dérangeant. A mon goût c'était ça le plus gros changement que j'ai pu percevoir, c'était*

vraiment les bus toutes les 10min… et la gratuité quand même, parce que ça permet de prendre le bus absolument quand on veut. »

Robin, 21 ans, en formation, Téteghem.

« *En fait, apparemment, d'après ce que j'ai compris et de ce que m'a dit mon petit frère, Dunkerque c'est bien relié par le bus maintenant, un jeune veut aller à un endroit relié à partir de Dunkerque, ça va assez vite*. »

Alexandre, 23 ans, étudiant, Gravelines.

Avec la gratuité du réseau et l'installation de nouveaux arrêts, de nombreux jeunes usagers ont envisagé de manière plus systématique la multimodalité, pour toute destination. Aucun des jeunes usagers n'invoquant la paresse pour justifier des déplacements en bus pour une distance de moins de dix minutes à pied, ce nouveau comportement de mobilité induit surtout que la gratuité a permis de renforcer leurs compétences de calcul de l'efficacité distance/temps pour construire leurs itinéraires, même chez les plus jeunes. Ce constat s'étend également aux jeunes conducteurs en situation de choix modal, comme Renaud, qui dispose de son propre véhicule mais qui a choisi d'emprunter exclusivement le bus pour ses déplacements à partir de 2018, pour des raisons financières d'abord, puis par simplicité d'usage à proximité de son domicile.

« *Pourquoi je prenais pas le bus quand il était payant, c'est qu'en fait le bus il passait pas vraiment devant chez moi quoi. Maintenant en fait c'est simple, le matin je vais en formation donc j'ai un arrêt de bus qui est juste devant chez moi , la ligne C4, que je prends pour aller jusqu'à la gare, et une fois arrivé à la gare je prends le 16 et ensuite je m'arrête juste devant mon centre de formation. Mais il est aussi possible que j'aille d'abord à pied si j'ai envie parfois, et que je prenne un arrêt du 16 qui est du côté du bateau, et là directement pour aller à mon centre de formation ».*

Renaud, 20 ans, en formation, Dunkerque.

« *C'est vrai que les lignes DK'Bus, c'est bien… ça a bien été réfléchi parce qu'on peut aller partout. Du coup il y a tellement de lignes qu'on peut aller où on veut, par exemple on peut aller à la plage, on s'arrête à la piscine et après c'est même pas 5min de marche on arrive à la plage. »*

Nathan, 17 ans, lycéen, Fort-Mardyck.

2.2.2. Comment profiter des soirées et de la nuit sans permis grâce au bus gratuit

Les sorties nocturnes occupent une place à part dans les mobilités évoquées par les jeunes interviewés. Le dispositif des circuits nocturnes gratuits, mis en place ponctuellement par la CUD et DK'Bus à l'occasion des bals de Carnaval, est bien approprié par les jeunes Dunkerquois, y compris par les jeunes automobilistes qui valorisent ainsi la sécurité qu'offre le transport collectif dans ce contexte.

« *Du coup en bus ! Nous on boit hein, on peut pas rentrer en voiture ! Ah bah c'est le carnaval frère ! ça les Dunkerquois ils peuvent pas, ils le savent très bien qu'il faut pas prendre la voiture.* »

Gabriel, 18 ans, en service civique, Leffrinckoucke.

« *Ce qui était bien l'année dernière c'est qu'il y avait des bus pour ceux qui allaient au bals pour rentrer tard le soir et tout, ça c'était bien. On les a déjà empruntés quelques fois, c'était gratuit aussi donc c'était pratique.* »

Aimée, 16 ans, lycéenne, Malo-les-Bains.

Seules l'amplitude horaire et la fréquence des lignes Noctibus N1 et N2 sont jugées plutôt insatisfaisantes par les jeunes non-motorisés, tandis que le caractère gratuit en lui-même de ces lignes leur apparaît naturel, sur le modèle du fonctionnement diurne du réseau. Réclamée uniquement dans un contexte d'activités de loisirs et de fêtes organisées entre amis, l'augmentation de l'offre nocturne le week-end leur permettrait d'éviter un retour inconfortable et la contrainte d'adapter leurs décisions de départ aux horaires de passage des bus, tandis que les jeunes motorisés s'organisent pour raccompagner leurs proches en voiture. Au printemps 2021, les nouvelles restrictions ont cependant mené à une diminution de l'offre de nuit, où le dernier départ depuis le pôle d'échange de la gare est annoncé pour 21h48.

> « *Moi ce que j'aimerais bien c'est qu'il y ait des lignes un peu plus tard le soir, même si c'est vrai que c'est compliqué pour les chauffeurs. Après les lignes N1, N2 ça finit encore trop tôt je crois, je sais pas pourquoi, je crois que c'est 21h, 22h ou quelque chose comme ça. On sort, on va dans un bar, on passe la soirée et forcément ça se finit super tard, on sait pas trop, en plus souvent les parents ils dorment, on peut pas compter sur… on peut pas compter sur personne, donc il faut rentrer à pied.* »
>
> Nathan, 17 ans, lycéen, Fort-Mardyck.

> « *Justement ça c'est quelque chose qui nous pousserait à avoir une voiture, genre le fait que la nuit ce soit pas accessible les bus, surtout l'été.*»
>
> Chloé, 18 ans, lycéenne, Saint-Pol-sur-Mer.

> « *Quand tu fais des soirées improvisées chez un ami, ben il faut gérer parce que comme je disais il y a pas beaucoup de* [bus] *24 qui passent devant chez moi donc il faut réussir à trouver la bonne heure pour partir etc. etc.* »
>
> Robin, 21 ans, en formation, Téteghem.

> « *On a deux circuits qui desservent toute l'agglomération du Dunkerquois, avec des départs à 23h30, minuit, chose qu'on a pas en semaine puisqu'en semaine ça se termine plutôt vers 22h. Après il y a le taxi-bus de nuit, et lui pour le coup il commence à 4h du matin, donc pour ceux qui veulent sortir tard… [rire], donc il y a cette offre qui existe, mais c'est sur réservation, et on s'est rendu compte que réserver à l'avance, les jeunes ils aiment pas ça ! Après c'est surtout les gens qui travaillent qui le prennent, ce sont des gens postés du coup, parce que les lignes Chrono elles commencent à 5h du matin.* »
>
> Service Marketing et Communication, DK'Bus, février 2021.

2.2.3. L'application DK'Bus a trouvé son public

Les jeunes Dunkerquois sont des usagers des transports collectifs comme les autres : ils n'aiment pas avoir le sentiment de perdre leur temps, en particulier lorsqu'ils attendent le passage du prochain bus. Dans une démarche d'optimisation de leur emploi du temps, les jeunes sont très nombreux à mobiliser l'application mobile DK'Bus sur leur smartphone (N=16) depuis sa création en juin 2019. L'un des premiers réflexes des étudiants originaires d'autres régions interviewés a souvent été de se renseigner sur l'application, montrant ainsi la pertinence des actions globales de communication de DK'Bus pour attirer de nouveaux publics sur ses lignes. Pour cette génération connectée, à l'aise avec les fonctionnalités des outils numériques et certains utilisant au quotidien les applications de covoiturage pour leurs déplacements à Lille par ailleurs, l'organisation de la mobilité quotidienne des jeunes passe de manière plus anecdotique par l'utilisation des ressources physiques mis à disposition

par DK'Bus pour les usagers du réseau : carte du réseau aux arrêts de bus, panneaux d'affichage des temps d'attente etc.

> « *C'est très avantageux, parce que maintenant, enfin ça fait un peu de temps, il y a l'application de bus* […], *elle est en temps réel, où il est le bus, quand est-ce qu'il arrive, donc c'est un gain de temps pour nous.* »
>
> Gabriel, 18 ans, en service civique, Leffrinckoucke.

Proportionnellement à la nouvelle fréquence des bus et à l'efficacité de l'application, qui propose les informations du trafic et les horaires de passage en temps réel, se retrouver en situation d'attente est d'autant plus mal supporté par les jeunes lorsque l'application subit de légers dysfonctionnements, certains choisissant dans cette situation d'appeler un proche motorisé par dépit lorsqu'ils jugent avoir trop attendu, souvent une quinzaine de minutes supplémentaires par rapport aux données de l'application.

2.3. La gratuité, une politique de mobilité appréciée à l'unanimité

2.3.1. La gratuité répond aux enjeux sociaux et collectifs de la mobilité

Pour les jeunes interviewés, qu'ils soient jeunes conducteurs ou usagers réguliers du bus gratuits, ne pas disposer des ressources économiques pour s'offrir quotidiennement un voyage en transport collectif pour se déplacer représente un marqueur symbolique de pauvreté. Décrivant de manière assez abstraite les contraintes de déplacement accrues de groupes sociaux mal définis, mais généralement représentés comme défavorisés, plusieurs jeunes identifient la gratuité des transports collectifs comme le fondement du droit à la mobilité, compris dans leurs discours comme l'une des facettes du « droit à la ville » théorisé par H. Lefebvre en 1968 pour accéder à l'ensemble des ressources économiques et culturelles qu'offre l'espace urbain.

> « *Je pense vraiment que ça devrait être gratuit partout, parce que… ben parce que… enfin je sais pas, c'est comme un service public, à peu près ! Donc pour moi ça devrait être gratuit partout, les gens peuvent pas forcément se payer une voiture, pas forcément se payer le permis, alors les transports en commun ça revient forcément moins cher sur la fin je pense, vu qu'il y a des abonnements pour le prendre un peu quand on veut, et tout ça, donc ouais ça revient moins cher mais c'est quand même un peu abusé de devoir faire payer un transport en fait, ça devrait être gratuit parce que c'est juste plus pratique pour tout le monde !* »
>
> Louise, 18 ans, étudiante, Rosendaël.

L'enjeu de la gratuité comme réponse à ce qu'ils perçoivent comme des mécanismes de distinction sociale, voire de discriminations est également soulevé par nombre de jeunes. Implicitement, ils se réfèrent au système de tarification solidaire dunkerquois qui prévalait avant 2018 dans la prise en compte les revenus des ménages pour permettre aux membres des ménages défavorisés de bénéficier d'un tarif réduit. Selon eux, la gratuité crée l'égalité face au choix modal, en gommant les signes d'appartenance à une catégorie sociale ou une autre, qu'un type d'abonnement ou l'évitement des déplacements en bus faute de ressources pouvaient trahir.

> « *C'est plus accessible à tout le monde, parce que bon il y a pas forcément tout le monde qui peut se payer un euro de bus tous les jours ou une carte d'abonnement à l'année dans le bus donc je trouve que c'est plus accessible pour toute la population, ça met pas les gens dans des… enfin pas dans des cases mais les gens ils se sentent pas exclus parce qu'ils peuvent pas aller dans le bus parce que c'est payant.* »

Charlotte, 15 ans, lycéenne, Téteghem.

> « *C'est pas mal, surtout parce que, comment dire, ils classifient pas le type d'habitants quoi, c'est gratuit pour n'importe qui le bus. Il y a des endroits par exemple, je sais qu'à Valenciennes c'est gratuit que pour un type de population, donc ça veut dire que les autres ils se débrouillent ou ils payent. Je trouve ça sympa qu'ils fassent pas de distinction entre les populations, parce que par exemple les étudiants ils ont besoin par exemple pour la recherche de stage, s'ils ont un entretien d'embauche mais qu'ils doivent payer ben ils vont pas forcément y aller, on sait pas.* »

Julien, 21 ans, étudiant, Malo-les-Bains.

Suivant les analyses déjà relevées dans la première enquête VIGS (2019), il est également probable qu'en annulant toutes les formes de stigmatisations sociales à bord des bus, la gratuité trouve un écho particulier chez ces jeunes qui ont peut-être eu le sentiment par le passé d'être discriminés sur la base des faibles revenus de leurs ménages, ou jugés par des générations plus âgées, surtout lors des trajets en groupe :

> *« Ça dépend des heures, quand il y a des jeunes, c'est infernal. Il y a les sacs qui traînent par terre, du bruit. Il y a un manque d'éducation. »*

Bertrand et Sylvie, retraités, Saint-Pol-sur-Mer ; enquête VIGS 2019.

Quelques jeunes (N=3), captifs des transports en commun pour se déplacer au quotidien, confèrent aussi à la gratuité une portée environnementale par la possibilité de choix modal qu'elle offre aux automobilistes, c'est-à-dire à d'autres qu'eux-mêmes, en les chargeant dans des discours teintés de jugement de la responsabilité d'amélioration générale du cadre de vie, libéré de la congestion automobile.

> « *A Dunkerque il y a des gens qui sont tous seuls dans leur voiture donc je vois pas trop l'intérêt, je trouve que c'est mieux de prendre les choses qui sont gratuites, comme le bus à Dunkerque, parce que c'est moins polluant. En plus je sais pas trop comment ça marche, mais ici sur les bus il y a écrit « je roule au gaz naturel », donc je pense que c'est assez bien pour ceux qui veulent pas polluer, on se sent moins coupable quand on prend le bus* ».

Manon, 16 ans, lycéenne, Dunkerque.

> « *C'est bien, comme ça il y a moins de personnes qui utilisent la voiture pour faire 500m, déjà c'est bien pour tout ce qui est trafic, c'est-à-dire bouchons etc.* »

Renaud, 20 ans, en formation, Dunkerque.

2.3.2. La gratuité simplifie la décision d'emprunter les transports en commun

En l'absence de monnaie à rassembler avant de monter à bord des véhicules ou de carte à valider, la gratuité permet aux jeunes, comme à l'ensemble des usagers du bus, de ressentir une libération vis-à-vis des freins cognitifs liés à l'usage du bus payant et de la crainte que pouvait représenter l'oubli d'une carte ou de la monnaie : « *On n'a pas peur d'oublier* ». Le réseau gratuit ainsi considéré comme bien plus pratique d'usage.

> « *Avec la gratuité déjà c'était mieux parce qu'il y avait plus la carte, j'oubliais tout le temps de la biper en plus quand je montais dans le bus* […] *je me faisais contrôler, mais comme j'avais ma carte ils me disaient de faire attention et ils bipaient ma carte, mais bon...* »

Rebecca, 19 ans, étudiante, Malo-les-Bains.

« *Je dirais que c'est pratique, parce qu'à Dunkerque maintenant comme c'est gratuit on a plus besoin de payer les… les 1,40€ je crois que c'était, et on est plus obligés… enfin, c'est plus pratique.* »

Maël, 17 ans, lycéen, Capelle-la-Grande.

« *Maintenant il y a plus besoin de demander au chauffeur un ticket, de prendre sa carte, on prend direct et puis on s'arrête quand on veut*. »

Marianne, 20 ans, étudiante, Dunkerque.

Familiarisés avec cette simplicité d'usage, certains jeunes de passage dans les métropoles pour leurs études ou pour les loisirs établissent spontanément une comparaison entre les réseaux de transports collectifs, toujours à la faveur du réseau dunkerquois, les réseaux payants présentant des particularités de système billettique qui peuvent être source de préoccupation ou de mauvaises expériences.

« *Quand j'allais à Paris c'était une catastrophe* [rire], *j'essayais de comprendre, tous les manèges* […]*, genre je mettais les tickets, ça faisait une croix et je me prenais une amende… j'étais sûr d'avoir pris le bon ticket et non, et le mec il veut rien comprendre, il est là pour t'aligner donc dès qu'il a l'occasion il t'aligne…* »

Antoine, 26 ans, en formation, Dunkerque.

« *Perso ça me dérange pas de prendre les transports, ça me dérange pas, ou même qu'il y ait du monde ou quoi, c'est pas quelque chose qui me dérange, tu vois, c'est surtout que c'est pratique, et surtout vu que c'est gratuit on a vite… des fois même j'oublie que le métro de Lille il est payant par exemple* [rire]. *A la fac des fois on a beaucoup d'heures de trous* […]*, on essaie de prendre le métro, d'être avec le ticket, et de le reprendre dans l'heure comme ça on est pas obligé de payer le trajet d'après, on essaie des petites combines comme ça, de calculer ce que ça va me coûter etc., alors qu'ici* [à Dunkerque] *du coup non, on peut prendre le bus quand je veux, où je veux, n'importe quand*. »

Louise, 18 ans, étudiante, Rosendaël.

2.4. L'augmentation de la fréquentation génère certaines frustrations

2.4.1. Un inconfort physique lié à la promiscuité

L'analyse des entretiens montre que le manque de place constitue le principal facteur d'inconfort à bord des véhicules depuis le passage à la gratuité du réseau, comme en témoignent les très nombreuses remarques exprimant la promiscuité à l'heure de pointe, avancée dès 16h dans les témoignages des jeunes interviewés en raison de leurs heures de sorties scolaires : « *on est collés* », « *c'est blindé* ».

« *Le fait qu'il soit devenu gratuit, ben il y a beaucoup plus de gens… Après c'est sûr qu'on peut se déplacer beaucoup plus facilement mais c'est vrai que des fois qu'il y a trop de gens.* »

Aimée, 16 ans, lycéenne, Malo-les-Bains.

« *C'est mon dernier moyen que je choisirai, parce que… j'aime bien être libre en fait, et d'être dans un petit endroit, d'avoir des gens collés à toi et tout ça, en fait c'est pas forcément ce que j'aime le plus* ».

Antoine, 26 ans, en formation, Dunkerque.

« *La dernière fois je devais prendre le C3, et le C3 il était blindé de chez blindé, il y avait plus de place, j'ai dit « c'est pas grave, je prends le bus qui est juste derrière et à la gare on verra s'il y a moins de monde » dans le C3. Il y avait vraiment trop de monde, c'est à peine si je pouvais me mettre. C'était à 5h, en pleine heure de pointe, alors voilà… Globalement il y avait pas moyen que je me mette, là franchement non.* »

Marianne, 20 ans, étudiante, Dunkerque.

« *Le matin ça allait mais le soir il y avait beaucoup de bruit, mais non… le monde, le manque de place… et le fait d'être bien sur ses appuis dans les virages quand on était debout !* »

Alexandre, 23 ans, étudiant, Gravelines.

La première étude de VIGS (2019) sur le nouveau réseau de transport gratuit dunkerquois avait déjà permis d'évaluer à 85% l'augmentation moyenne de la fréquentation des nouveaux bus gratuits sur l'ensemble de la première année de mise en service entre 2018 et 2019. La gratuité est désignée comme la conséquence logique de l'augmentation de la fréquentation, fortement ressentie au niveau individuel. Elle participe ainsi selon les jeunes interviewés à une explosion des gênes d'ordre sensoriel, liées à la concentration des individus dans un espace restreint, amplifiant la perception du niveau sonore et de la chaleur.

Pour certains jeunes qui n'ont pas toujours été socialisés avant le passage à la gratuité au fait d'emprunter les transports collectifs et de gérer les interactions imprévues avec les inconnus qui peuvent survenir (Oppenchaim, 2011), l'augmentation de la fréquentation leur paraît décupler aussi le risque d'incivilités de la part des autres passagers mais aussi de la leur, transformant l'expérience du bus gratuit en un moment d'apprentissage quelque peu stressant des trajets en collectivité, comme Antoine et Allison en témoignent :

« *Ça m'est déjà arrivé de faire un malaise dans le bus, trop chaud, trop de monde, et je me suis pas sentie bien et c'est arrivé.* […] *En plus le fait déjà de se retrouver trop enfermés, déjà j'aime pas ça, on se marche dessus, et les gens sont de mauvaise humeur.* »

Allison, 24 ans, active en recherche d'emploi, Cappelle-la-Grande.

« *C'est le fait d'être confiné que j'apprécie pas, c'est surtout qu'il y a une certaine limite, à partir du moment où les gens vont commencer à me bousculer, moi en plus j'ai tendance à monter très vite en pression donc du coup je préfère pas commencer à m'énerver, et rester tout seul, là où j'ai de l'espace !* » [rire]

Antoine, 26 ans, en formation, Dunkerque.

On note également que ce contexte d'affluence est davantage critiqué par les jeunes qui empruntaient déjà régulièrement les lignes de bus avant leur passage à la gratuité et se souviennent du net changement que la mesure a constitué en termes d'occupation des bus. S'ils ne prennent pas en compte les améliorations de la fréquence et des infrastructures de desserte au même niveau que la gratuité dans les facteurs explicatifs de l'affluence nouvelle sur le réseau, ils les évoquent souvent pour témoigner de stratégies d'évitement spatial (modification du parcours, autres lignes) ou temporel (attendre le prochain passage). En ce sens, leur expertise d'usage leur permet d'identifier à l'avance les situations d'inconfort ressenti et d'adapter rapidement leurs pratiques du bus.

« *Ça m'est déjà arrivé d'être dans le bus et de descendre pour finir à pied parce qu'à la gare il y a beaucoup de monde qui monte et qui descend, du coup j'arrête un ou deux arrêts avant et je finis à pied, souvent pour aller au lycée, parce que souvent il y a les étudiants en heure*

de pointe, je sais que ce sera blindé. Ou bien d'habitude je prends le C1, mais en fait je sais que je peux prendre aussi le C3 et le C5 au cas où. »

Manon, 16 ans, lycéenne, Rosendaël.

2.4.2. L'effet pandémie

Le contexte sanitaire lié à la pandémie de Covid-19 et la circulation particulièrement active du variant britannique sur l'ensemble du territoire de la CUD dès le début du mois de février 2021 justifient en partie l'agacement de quelques jeunes interviewés vis-à-vis de la promiscuité dans les véhicules, voire la nervosité avec laquelle certains témoignent de leur inconfort. Certains, minoritaires (N=3), ont par ailleurs renoncé à prendre le bus en raison de ce contexte particulier, sans que la gratuité ni les mesures de sécurité sanitaires déployées ne constituent une forme de compensation assez forte pour continuer d'utiliser le bus. Ceux-là mobilisent une stratégie d'évitement total par l'usage d'un autre mode de transport, comme l'usage de la voiture pour les détenteurs du permis ou l'usage de différents modes actifs pour les autres.

« *Je pensais qu'il y aurait moins de monde dans les bus à cause du Covid mais en fait non, c'est… c'est horrible* [soupir]. *Ça m'énerve que les gens ils mettent pas leur masque, où qu'ils le mettent super mal, en plus le chauffeur il met une sorte d'enregistrement pour dire qu'il faut mettre le masque mais ils écoutent pas et ça m'énerve. Nous on est obligé de le mettre, en plus moi par exemple je suis asthmatique donc ça me gêne de le mettre mais je le mets quand même.* […] *Je pense que si je prenais le vélo le matin, je pense que ce serait mieux que de voir beaucoup de monde dans le bus, parce que tellement il y a de monde, ça donne même pas envie de prendre le bus le matin.* »

Nathan, 17 ans, lycéen, Fort-Mardyck.

« *Le Covid, il va pas venir dans ma voiture si je suis seul. Je serai dans le bus, je toucherai n'importe quoi, je ferais n'importe quoi. Donc moi je vais pas. J'ai pas eu le Covid, je veux pas l'attraper maintenant.* »

Gabriel, 18 ans, en service civique, Leffrinckoucke.

« Avant le Covid, le bus c'était quand même plusieurs fois par semaine parce que j'allais souvent voir ma famille, et là depuis je le prends que très rarement. »

Allison, 24 ans, active en recherche d'emploi, Cappelle-la-Grande.

2.4.3. Un inconfort social marqué chez les plus jeunes

Leur fréquentation régulière du réseau avant la gratuité conduit de nombreux interviewés à établir un lien de causalité (qui reste cependant à prouver) entre le passage du réseau à la gratuité et la présence de nouveaux publics jugés inquiétants, comme le sont dans leurs discours les migrants et les individus assimilés aux personnes sans-domicile fixes, sous l'emprise de l'alcool ou de drogues.

« *Il y a le regard de ces personnes, donc on se sent moins en confiance quand même, quoi. Après je suis pas en train de les critiquer ou quoi ! Je sais que c'est difficile dans leur pays, mais on se sent quand même moins en sécurité parce que forcément si on est tout seul et eux ils sont 10 en face, bah on sait tous les deux que seul contre 10, on peut rien faire quoi. J'ai pas peur forcément d'être agressé, mais quand on est un jeune comme moi, qui est mal regardé quand même, à côté de gens qui parlent une autre langue, ben j'aime pas trop trop… on se sent moins en sécurité*. »

Maël, 17 ans, lycéen, Cappelle-la-Grande.

> « *Moi aussi ça m'est déjà arrivé il y a pas si longtemps, il y avait 3 personnes ils ont essayé de me racketter et ils descendaient au même arrêt que moi, du coup j'ai descendu avant à un arrêt vers Auchan où il y avait du monde et j'ai attendu là pour pas qu'il se passe quelque chose parce que je sais très bien que sinon ils m'auraient volé. Je pense que c'étaient des migrants mais je suis pas sûr parce que voilà, ou des délinquants, de notre âge.* […] *J'ai beaucoup d'amies filles aussi, même à la gare il y a des gens qui forcent pour demander les numéros de téléphone, des lourds comme ça.* »
>
> Nathan, 17 ans, lycéen, Fort-Mardyck.

> « *Avant la gratuité, le bus à Dunkerque c'était « ok », mais depuis qu'il y a la gratuité c'est un peu une contrainte : tout le monde peut venir, c'est un peu chiant, par exemple les personnes bourrées avant normalement quand c'était pas gratuit elles montaient pas.* »
>
> Dylan, 26 ans, en formation, Cappelle-la-Grande.

Si Noble (2015), dans une étude sur les sources d'insécurité personnelle dans les transports en commun, montre que les usagères témoignent d'une tendance plus marquée que les usagers à ressentir de l'insécurité dans les transports en commun et plus généralement dans l'espace public, il est tout à fait notable ici que filles comme garçons évoquent des situations d'insécurité vécues récurrentes, bien que les filles soient majoritairement les victimes d'harcèlement sexuel ou d'agressions de cette nature.

Les jeunes tiennent cependant à souligner que ces situations ne sont pas particulièrement dues à la gratuité, en relativisant *a posteriori* les situations vécues : « *Après je me dis que c'est pareil partout, que voilà, enfin c'est pas parce que c'est dans le bus gratuit que c'est pas pareil ailleurs.* » (Nathan, 17 ans, lycéen, Fort-Mardyck), quand la banalité de ces dérives sont très bien documentées par les statistiques nationales (ONDT, 2015). Aussi, les données transmises par l'entreprise DK'Bus sur les incivilités indiquent plutôt une stabilité, voire une légère diminution de l'ordre de 6% environ du nombre d'incidents impliquant des voyageurs à bord des bus depuis le passage à la gratuité totale en 2018[2], de bons résultats qu'expliquent aussi l'apparition d'un contrôle social dans les véhicules liés à la diversification des profils des usagers.

Par ailleurs, on observe que ces sentiments négatifs sont particulièrement marqués chez les plus jeunes, dont le regard qu'ils portent sur leur propre jeunesse est ainsi associé à un statut de vulnérabilité exacerbée face à la présence d'adultes en nombre, au comportement potentiellement imprévisible, et dont les seuls regards peuvent être interprétés comme menaçants. L'évaluation de ces situations est soumise à leur subjectivité et à leur degré de socialisation à l'altérité, sans qu'elle ne puisse être jugée représentative d'un sentiment d'insécurité généralisé dû à la gratuité du réseau. Ces remarques soulignent toutefois qu'en tant que jeunes, ils se sentent moins capables d'agir ou de répliquer verbalement face à des adultes plus âgés et se positionnent naturellement sous la protection du chauffeur qu'ils peuvent considérer comme une figure d'adulte protecteur et d'autorité à bord du bus.

> « *Une fois dans le C2 j'étais à la place juste à côté du chauffeur et il y a un gars qui est monté, il a commencé à faire son cirque* […] *et à crier, à m'agresser limite… Ma stratégie c'était de faire semblant que j'étais sourde et de regarder le chauffeur, et je pense que le chauffeur, il avait remarqué qu'il se passait quelque chose, mais qu'il pouvait pas faire beaucoup. Et enfin ça va le gars il est parti à l'arrêt d'après mais c'est vrai que j'ai eu peur quand même.* »
>
> Chloé, 18 ans, lycéenne, Saint-Pol-sur-Mer.

[2] Données 2012-2019.

A RETENIR

2 - Les perceptions du bus gratuit par les jeunes dans un contexte du tout-automobile

- L'augmentation de la fréquence de passage des bus constitue de loin le motif principal de satisfaction de la part des jeunes, invités à s'exprimer sur leurs perceptions du réseau dunkerquois avant le passage à la gratuité le week-end en 2015 puis depuis 2018. Couplée de manière indissociable à la gratuité et à l'amélioration de la desserte en raison de la mise en service concomitante d'un réseau à la fois restructuré et complètement gratuit selon le principe d'un « choc de l'offre », elle représente l'un des piliers favorisant l'usage du bus gratuit par les jeunes malgré un propension familiale à encourager le réflexe de la voiture.

- De nombreux entretiens, menés avec des jeunes non-motorisés ayant souvent commencé à emprunter le bus gratuit avant sa mise en application, soulignent l'utilité de la mesure évoquée comme un outil de justice sociale, susceptible aussi de représenter une alternative à la voiture individuelle pour l'ensemble des usagers par sa simplicité d'utilisation.

- Pour les jeunes Dunkerquois, la gratuité correspond aussi à la fin des stigmatisations sociales envers les groupes défavorisés, mais aussi envers eux-mêmes en tant que membre d'un groupe social flou, celui des « jeunes », souvent soupçonnés de manière généralisée par les générations plus âgées de se comporter de manière inappropriée dans les bus.

- La gratuité autorisant de multiples profils d'usagers à utiliser le bus, les déplacements effectués par le bus peuvent représenter l'une des premières expériences de l'altérité pour les plus jeunes Dunkerquois, quand l'augmentation de la fréquentation en pousse d'autres à faire l'apprentissage des trajets en collectivité et à adapter leurs propres comportements sociaux à bord des véhicules.

3. Les effets de la gratuité sur les déplacements quotidiens des jeunes

Articulée à la partie précédente sur les perceptions du bus gratuit dans un contexte favorisant *a priori* la mobilité automobile, la troisième partie entre dans le détail des motifs de déplacements effectivement réalisés en bus par les jeunes Dunkerquois depuis le passage à la gratuité en fonction des modes de transports disponibles. Il s'agit aussi de comprendre dans quelle mesure la gratuité garantit la disponibilité de la solution des transports en commun dans un panel de solutions de mobilité plus ou moins valorisées.

3.1. Les impératifs scolaires comme motifs principaux de l'usage du bus gratuit

L'ensemble des jeunes de moins de 18 ans prend le bus tous les jours pour se rendre le plus rapidement possible au lycée, excepté les semaines passées à distance selon les règles de restrictions sanitaires mises en place selon les établissements. Quelques étudiants et jeunes en formation sans permis de conduire considèrent également l'utilisation du bus comme une partie de leur routine quotidienne. On observe une permanence de ces habitudes de mobilité entre la période précédant la mise en gratuité du réseau et la situation depuis 2018, les jeunes adultes un peu plus âgés révélant également avoir été socialisés à la mobilité collective dans leur adolescence pour ce motif, faisant le portrait d'une jeunesse *a priori* toujours autant captive des transports collectifs (Rougé, 2005, cité par Cailly, 2008) depuis le passage à la gratuité du réseau.

> « *C'était en… 6ème ? Parce qu'au collège, mes parents, les horaires ils correspondaient pas et à partir de là j'ai commencé à prendre l'habitude de prendre le bus quand même assez souvent, et voilà.* »
>
> Maël, 17 ans, lycéen, Cappelle-la-Grande.

> « *J'allais à pied parce que le collège il était juste à côté de chez moi. Du coup en plus ça tombait bien que ce soit gratuit quand je suis entrée au lycée, c'est ce que je me suis dit.* »
>
> Chloé, 18 ans, lycéenne, Saint-Pol-sur-Mer.

> « *Le matin je prends le 24 qui est à 7h55* [rire]*, il m'emmène au terminus de Téteghem, euh non Leffrinckoucke pardon, pour ensuite prendre le C1, C2 qui est assez souvent, et le soir je rentre avec le 14, parce que le 24 il n'y en a pas beaucoup par jour, donc je prends le 14 jusque Téteghem et je rentre à pied jusque chez moi.* […] *Je le vis bien parce que je suis habitué, après c'est plus le retour qui est long, parce qu'en fait le 24 qui passe en campagne il est que 8 fois par jour, donc le matin je peux le prendre parce que les horaires correspondent à la formation.* »
>
> Robin, 21 ans, en formation, Téteghem.

> « *Globalement avant d'avoir le permis je faisais tout en bus, pour venir à Dunkerque, et au final je venais que pour les cours parce que c'est vrai que venir en bus depuis Gravelines c'était pas super confortable quoi.* […] »
>
> Alexandre, 23 ans, étudiant, Gravelines.

Cependant, la disponibilité du réseau gratuit les a vraisemblablement encouragés à diversifier leurs choix modaux, selon le degré de confort dont ils expriment le besoin selon le moment de la journée pour se déplacer.

« *Quand j'allais au lycée, ça m'arrivait genre de prendre… de faire un bout à pied et de prendre le bus sur la route et de finir en fait, parce que quand j'allais à Angellier j'avais 20min à pied mais en bus j'avais pour 2min quoi, donc euh… enfin ça dépend, des fois je sais que je peux aller à pied ou prendre le bus, ça dépend aussi si j'ai envie de prendre l'air ou quoi par exemple, ou bien si par exemple je pars un peu en retard je prends le bus quoi, alors que je pourrais y aller à pied en fait mais ça dépend.* »

Louise, 18 ans, étudiante, Rosendaël.

« *Ça arrive des fois qu'on aille dans des endroits à pied avec mes amis, et si on voit un bus qui passe on se dit « ah tiens oui, on peut le prendre ».* »

Manon, 16 ans, lycéenne, Dunkerque.

Par ailleurs, les témoignages des jeunes laissent à penser que la disparition du système de billettique sur le modèle d'un aller et retour gratuit par jour en période scolaire a encouragé à la fois l'augmentation du nombre de déplacements autonomes pour se rendre aux activités extrascolaires réalisés sur les horaires de l'après-midi, où la fréquence des lignes reste soutenue, comme Charlotte, 15 ans, qui peut se rendre en bus seule le samedi à son cours d'équitation. Comme suggéré dans la première étude VIGS (2019), la gratuité a favorisé l'apparition de nouveaux déplacements sur l'heure du déjeuner pour rejoindre collectivement le centre-ville bien équipé en établissements de restauration rapide. La fréquence de ces déplacements par le bus pour ce motif est au moins hebdomadaire pour un grand nombre de lycéen.n.es. Également remarqué par le personnel des établissements scolaires, ce nouvel usage permet d'illustrer concrètement les effets positifs de la gratuité sur les commerces de centre-ville (VIGS, 2019).

« Oui ben là forcément un peu moins parce que les McDo et tout ils sont fermés mais on prend à emporter du coup. Je dirais une fois par semaine, ça a toujours été une ou deux fois par semaine. Après moi je suis plus près du centre-ville, donc je vais plus facilement manger un truc, aller chercher un sandwich ou quelque chose comme ça. On reste dans le centre-ville pour manger, vers le Pôle Marine. »

Aimée, 16 ans, lycéenne, Malo-les-Bains.

« Là où il y a le McDo c'est pratique, on se pose sur les marches, en face du port, donc sinon on reste en centre-ville. Et après plutôt près de la gare pour reprendre le bus et être à l'heure [rire]. *»*

Charlotte, 15 ans, lycéenne, Dunkerque.

« Souvent le mardi par exemple on avait des DS qui duraient 4h, mais on en avait pas toutes les semaines du coup on allait manger sur Dunkerque les semaines où on avait pas DS ou tout simplement quand on avait beaucoup d'heures de trou et qu'on avait pas envie de rester au lycée, parce que bon c'est un peu relou, on faisait l'aller-retour en bus, c'était pas très loin, enfin il y avait moyen de sortir, de rentrer et d'être à l'heure pour les cours. »

Louise, 18 ans, étudiante, Rosendaël.

S'il est très difficile de distinguer ici les effets de la gratuité des effets des améliorations globales de l'efficacité du réseau sur les fréquences de passage, ces déplacements sont tout de même perçus comme plus nombreux par le personnel de la scolarité du lycée Angellier, établissement desservi en une quinzaine de minutes par la ligne Chrono C2 depuis le port.

3.2. Les trajets en bus des jeunes s'amenuisent après 18 ans

3.2.1. L'obtention du droit de conduire comme expression d'une réussite sociale

Dans le contexte du tout-automobile, les jeunes Dunkerquois en approche de la majorité civile restent incités à valoriser l'obtention du permis de conduire pour gagner en autonomie. Celle-ci comprend d'abord l'autonomie de déplacement, sans contraintes d'horaires, mais aussi une autonomie plus large, celle du jeune adulte, qui assume ses responsabilités financières et fait preuve d'initiative pour répondre aux enjeux qui se présentent à lui. Pour les jeunes conducteurs, avoir réussi l'examen, conduire par eux-mêmes et se retrouver tout à coup en situation d'accompagnant et de soutien familial, prendre en charge les dépenses de carburant, de réparation, établir des stratégies d'acquisition constituent autant de motifs de fierté personnelle qui ressortent dans de nombreux entretiens.

> « *Je sais que si elles* [mes amies] *ont bu par exemple, je vais pas les laisser reprendre leur voiture donc je leur dis de laisser et que moi je vais les déposer, je peux le faire.* »
>
> Rebecca, 19 ans, étudiante, Malo-les-Bains.

> « *Je paye tout. L'entretien, c'est moi, je fais tout. Je sais changer une roue, je sais changer le liquide de freinage… Je sais tout faire, j'apprends. Pour aider Maman. Et pour aider Papa. Pour ma sœur, etc.* […] *ma sœur elle veut pas le bus à cause du Covid. Elle veut pas du tout donc maintenant je l'emmène en voiture*. »
>
> Gabriel, 18 ans, en service civique, Leffrinckoucke.

> « *Quand j'avais pas encore de voiture j'ai commencé vite fait avec celle de ma mère, mais ma… enfin j'ai eu ma première voiture juste après, mes parents m'ont aidé et je les ai remboursés, petit à petit chaque mois, ensuite je suis parti en Guadeloupe donc je l'ai revendu pendant ce temps-là, j'en ai acheté une et quand je suis reparti je l'ai revendue aussi celle-là, en août 2017, et là quand je suis revenu ici j'ai acheté moi-même la voiture que j'ai maintenant, donc là c'est ma troisième voiture.* »
>
> Alexandre, 23 ans, étudiant, Gravelines.

La voiture individuelle se maintient ainsi comme le marqueur de la maturité de son conducteur, passant également par la stabilité financière. Ce type de discours est particulièrement marqué chez les jeunes adultes qui se souviennent des difficultés de leurs proches non-motorisés à financer leur mobilité par le bus, menant à des mobilités actives subies, comme la marche à pied, qui elle ne coûte rien excepté du temps et de l'énergie. Se déplacer en voiture plutôt qu'en bus, gratuit ou non, serait aussi un comportement de mobilité choisi pour ses vertus d'auto-valorisation symbolique vis-à-vis des usagers du bus, perçus comme pauvres ou plus négativement encore, comme des perdants, comme l'explique Gabriel en faisant le portrait de ses relations sociales passées. Ces discours sont ici l'illustration claire des valeurs caractéristiques exprimées par les classes populaires, qui voient la voiture personnelle comme un signe de réussite sociale.

> « *Après je pense que j'ai grandi aussi dans un quartier où les gens étaient pas forcément très riches, au niveau de la rue du Banc Vert, tout ça, et je sais que bah, pour tous ceux qui habitaient là où… enfin, qui habitent là où j'habitais avant, je pense que c'est un avantage en fait.* […] *Globalement quand j'étais petit, les gens ils se baladaient à pied principalement, parce que tout le monde avait pas le moyen de mettre 1€… 1,40€ je crois c'était le bus ? Du coup nan, au bout d'un moment c'était trop cher*. »
>
> Antoine, 26 ans, actif en formation, Dunkerque.

« *Franchement je vais pas te mentir, les jeunes ici c'est bagarre, drogue, et jouer avec les filles. C'est les trois trucs, c'est les trois trucs qu'ils font. Ah, et pas respecter leurs parents aussi. Donc je traînais avec des personnes qui m'enfon… au début m'ont emmené vers le haut quoi, et au fur et à mesure du temps ils m'ont enfoncé, ils m'enfonçaient ils m'enfonçaient, et à un moment j'ai commencé à ouvrir les yeux. Dans le bus j'ai ces anciens amis à moi que j'ai pas envie de voir, donc prendre la voiture c'est aussi beaucoup mieux. Eux ils ont pas le permis, alors vous savez… eux ils prennent toujours le bus !* »

Gabriel, 18 ans, en service civique, Leffrinckoucke.

3.2.2. Un transport collectif gratuit parfois inadapté aux caractéristiques de l'emploi des jeunes

Malgré des souvenirs parfois précis du calendrier de mise en œuvre de la gratuité sur le territoire dunkerquois, d'abord le week-end en septembre 2015 puis toute la semaine en septembre 2018, et une image positive du réseau, l'usage quotidien de la voiture reste majoritairement préféré chez les jeunes en situation d'emploi à partir de leurs 18 ans et l'obtention de leur permis, lorsqu'ils ont un véhicule à disposition, dans la continuité du modèle de leurs parents et/ou frères et sœurs plus âgés. En effet, les exigences en termes de déplacements quotidiens et d'horaires postés des plus gros secteurs d'emplois des jeunes sur le territoire du Dunkerquois, à savoir le transport, le bâtiment, le service à la personne et l'hôtellerie-restauration (Entreprendre Ensemble) découragent l'usage du transport collectif par ces jeunes travailleurs n'ayant pas choisi la voie des études supérieures à l'obtention du bac.

La mise en relation du discours d'Allison, en recherche d'emploi après une expérience en restauration rapide puis dans le secteur de l'entretien, et celui d'un responsable de la structure d'insertion professionnelle Entreprendre Ensemble, est ainsi particulièrement significatif de cette situation.

« *J'avais commencé aussi à travailler à Burger King, mais c'est… enfin voilà, en plus il était vachement loin de Cappelle du coup finir genre tous les jours à minuit alors qu'on a pas le permis, c'est pas évident.* »

Allison, 24 ans, en recherche d'emploi, Cappelle-la-Grande.

« *Tout le monde prend les transports en commun, ici tout le monde sait que c'est gratuit. Mais entre utiliser le transport en commun pour des activités ludiques, de loisir, pour aller voir les copains et tout ça, c'est autre chose que pour aller bosser ou se rendre en centre de formation. Il y a toujours l'exemple des horaires qui collent pas, il y a des zones assez mal desservies même si quand même on est pas trop mal achalandés, les zones d'activités sont pas très propices par rapport à l'utilisation du transport en commun. Le port, toutes les zones industrielles classées en Seveso, les bus ils passent pas là-bas hein, et puis la restauration ils commencent à 5h-6h du matin, ils finissent la journée à 22h donc les transports en commun, c'est pas le plus simple, le transport en commun gratuit est pas tellement adapté aux horaires d'emploi sur le territoire, c'est pour ça qu'on met en place des aides au permis de conduire.* »

Service Développement des compétences, Entreprendre Ensemble, janvier 2021.

« *Du coup moi à côté bah j'ai travaillé, parce que forcément je… je pouvais pas me permettre de rien faire, donc j'ai été manutentionnaire, j'ai été nettoyeur industriel, après j'ai travaillé un petit peu pour la Ville de Dunkerque. Avant le Covid, j'étais encore à la Ville donc le matin je me lève, je me prépare, je prends la voiture, et j'allais travailler. Au travail c'était pareil, c'étaient les camions, il fallait conduire, on transportait tous les trucs.* »

Antoine, 26 ans, en formation, Dunkerque.

Même en cas d'un emploi ou d'un stage caractérisé par des horaires dits « de bureau » situé à proximité d'une ligne de bus, la valeur de la voiture est directement corrélée aux services qu'elle rend dans le quotidien des jeunes adultes en emploi et en quête d'indépendance. Appréciée pour son caractère fonctionnel, elle permet d'enchaîner les activités contraintes, comme les courses, plus efficacement à la sortie de travail que le bus.

> « *Les courses là j'y vais en voiture. Pas le choix* [rire]. *Je les fais à Saint-Pol, en fait soit je vais à Auchan, Carrefour ou des trucs comme ça, et en général quand je fais les courses je les fais pour moi, ou pour moi et ma mère des fois quand elle me passe un coup de fil donc porter… même à pied, je vais pas me retrouver avec 15 sacs ! C'est pas possible, donc voilà* [rire]. »
>
> Antoine, 26 ans, en formation, Dunkerque.

3.3. Pratiques de mobilité multimodales et positionnement du bus gratuit

Tous les jeunes interviewés, même les jeunes conducteurs, décrivent des pratiques de mobilité multimodales avant et après 2018, associant *a minima* l'usage de la voiture individuelle et la marche à pied pour les jeunes aux pratiques à tendances monomodales motorisées. Au-delà des motifs de déplacement (travail, école, formation) qui exigent une certaine forme de rapidité dans le déplacement, quelles valeurs sont associées à l'usage de tel ou tel mode ? Comment le passage à la gratuité a-t-elle permis au transport collectif de se positionner comme une alternative intéressante dotée d'avantages comparatifs certains par rapport au réseau payant ?

La série de matrices suivante a été construite en fonction des avis majoritaires du panel des jeunes interviewé.e.s, jeunes conducteur.rice.s ou non, en portant la focale sur la période postérieure à la mise en place de la gratuité des transports à Dunkerque. L'usage régulier de la trottinette électrique personnelle ayant été cité par trois enquêté.es, ce mode a été retenu. L'analyse a été effectuée à partir du matériau qualitatif et des marqueurs de l'appréciation exprimés par les jeunes, d'une part en termes de qualification/jugement (« pratique », « malsain », « rapide », « très », « trop », « pas assez »), d'autre part en prenant en compte les valeurs exprimées (« je me sens plus libre »).

- <u>En abscisses</u> : les caractéristiques d'un « bon » mode de transport, tout mode confondus, selon les enquêté.e.s. Celui-ci doit à la fois procurer un sentiment de liberté, tout en étant confortable à emprunter au quotidien et permettre des déplacements efficaces, c'est-à-dire directs et rapides.

- <u>En ordonnées</u> : les perceptions des modalités d'usage de chaque mode de transport possible sur le territoire du Dunkerquois. La disponibilité se distingue ainsi de la liberté comme valeur du « bon mode », puisqu'elle concerne plutôt la versatilité des horaires auxquels il est possible d'emprunter tel mode.

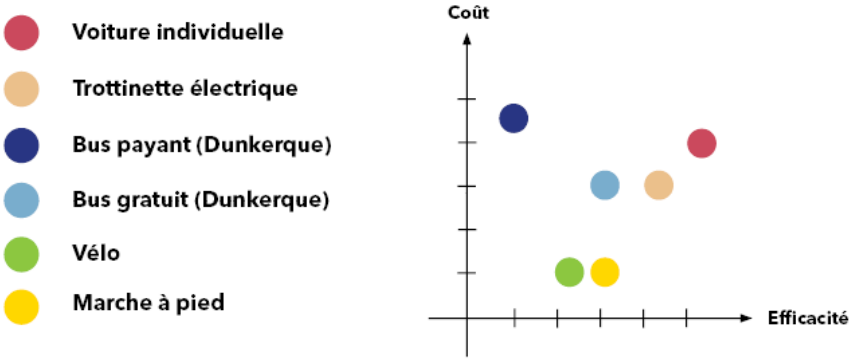


Figure 3 – Relation coût financier et efficacité par modes

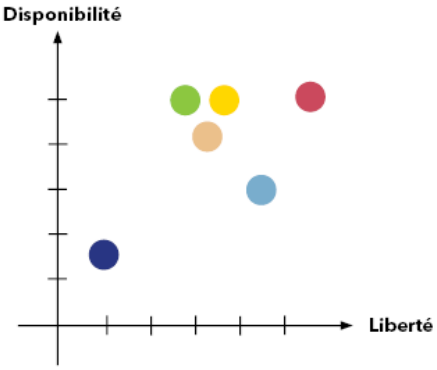


Figure 4 – Relation disponibilité du mode par rapport au sentiment de liberté procuré

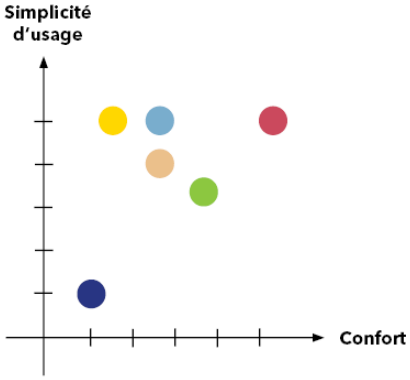


Figure 5 – Relation simplicité d'usage par rapport au confort ressenti

Si la voiture individuelle reste indétrônable pour ces jeunes en termes de confort, de liberté et d'efficacité malgré des coûts parfois indiqués comme importants de la part des jeunes conducteurs, l'image du bus s'est considérablement améliorée avec le passage à la gratuité :

- La suppression du coût et du fait de devoir payer est apprécié de pair avec l'efficacité renouvelée du réseau (amélioration des infrastructures).
- La disponibilité du mode s'est accrue par l'augmentation des fréquences, accroissant ainsi sa liberté d'usage par les jeunes à tout moment de la journée, sauf en soirée.
- Sa simplicité d'usage par la suppression de la billettique le rend plus pratique, c'est-à-dire aussi plus confortable puisque les jeunes se sentent déchargés des freins mentaux à l'usage du bus.

Ces perceptions très positives du bus gratuit par rapport au bus payant sont cependant sujettes à une forme de décalage entre les discours tenus et les pratiques de mobilité effectives des jeunes, puisque nombre de jeunes conducteurs louent les nouveaux avantages du réseau gratuit sans qu'ils ne constituent des leviers assez forts pour emprunter personnellement le bus au quotidien. Pour autant, soulignons-le, ces réflexions sont aussi portées par de nombreux jeunes conducteurs aidés par leurs parents en ce qui concerne les dépenses liées à l'automobile, et qui ne disposent pas encore d'une idée nette des coûts réels à assumer.

3.4. La gratuité allège les difficultés économiques des ménages

L'échantillon des jeunes dunkerquois interviewés pendant la phase d'enquête révèle qu'une grande partie des foyers dont ils sont issus se trouvent dans une situation économique fragile, souvent due à la précarité des emplois des responsables légaux dans le secteur de l'aide à la personne. Avant le passage à la gratuité, de nombreux parents choisissaient ainsi de ne pas prendre d'abonnements en transport en commun pour tous leurs enfants selon la distance séparant le domicile des différents établissements scolaires dans lesquels ils étaient répartis pour optimiser ces dépenses, poussant les jeunes à se mettre en situation de fraude pour se déplacer.

> « *Ah ouais ouais, avant ça se faisait beaucoup de frauder le bus* [rire], *j'avais tout le temps peur de me faire prendre !* [rire]. *Ils y en avaient qui avaient une carte pour aller au lycée, moi j'en avais pas parce que mes parents… ben c'était pas… enfin c'était pas… vu que je prenais pas le bus assez souvent pour que ce soit rentable.* »
>
> Robin, 21 ans, en formation, Téteghem.

De plus, la moitié des jeunes (N=9) déclare appartenir à une grande fratrie d'au moins trois frères et sœurs (quatre d'entre eux en comptant quatre ou plus) et évoque la mise en place de solidarités familiales pour organiser les déplacements des plus jeunes, certains ayant été accompagnés au lycée en voiture par des membres plus âgés de leur fratrie ayant pris leur indépendance matérielle et financière.

Dans le cas des jeunes en situation économique et financière difficile, la gratuité du réseau a été le levier déterminant de leur fréquentation du bus, passant d'un usage rare, voire exceptionnel, à un usage quotidien. A ce titre, les témoignages de Renaud et Marianne sont particulièrement éclairants : pour ces jeunes précocement déscolarisés au lycée et issus de ménages mono-parentaux dont le parent référent se trouve en situation de handicap ou au chômage longue durée, chaque achat est passé au crible de son utilité et de sa propension à durer. Pour ce profil de jeunes en particulier, l'accumulation des petites dépenses liées à l'usage occasionnel du bus représentait un risque financier important au regard des stratégies établies de budgétisation du quotidien, quand il semble que la somme dépensée par le ménage pour assurer le plein d'essence de la voiture familiale matérialisait l'assurance de pouvoir réaliser un nombre déterminé de déplacements, les encourageant ainsi à organiser leur mobilité par le biais de l'instrument automobile, en cohérence avec les stratégies financières du ménage.

> « *J'utilisais jamais le bus avant la gratuité, donc je me déplaçais souvent à pied pour aller au lycée*. […] *On avait pas vraiment beaucoup de fonds ici, surtout que mon père il peut pas travailler et que moi je peux pas encore travailler, quand j'étais au lycée évidemment, donc on gagnait pas beaucoup. Donc niveau bus c'était même pas la peine parce que ça faisait un peu trop de dépenses.* »
>
> Renaud, 20 ans, en formation, Dunkerque.

> « *Je le prenais moins* [avant la mise en œuvre de la gratuité]. *C'était surtout pour revenir du lycée, à part ça je prenais souvent la voiture avec ma mère. Ça change quand même un petit peu la vie, d'avoir la gratuité. Enfin, comme je t'ai dit tout à l'heure, mettre tous les jours 1,40€ plus 1,40€, au bout d'un moment ça fait un budget à la fin de la semaine, même à la fin du mois… si c'est juste à côté ou juste un ou deux arrêts, la voiture elle peut rester où elle est, ça évite de dépenser de l'essence. Moi je sais qu'à Lille, au début de l'année à la fac j'avais pas forcément l'abonnement au départ, à Lille c'est 2€, donc 2€ plus 2€ plus 2€, à la fin j'en avais pour plus de 50€ à la fin du mois alors euh… ça va un peu vite*. »
>
> Marianne, 20 ans, en service civique, Dunkerque.

> « *Quand c'était pas Covid on pouvait vraiment bouger partout, sans se dire « oh est-ce que j'aurai assez pour payer ce mois-ci »* [...] *Là du coup je préfère prendre le bus comme il est gratuit* [...]*, là on a que le RSA Couple donc c'est pas évident, on n'a pas énorme.* »
>
> Allison, 24 ans, active en recherche d'emploi, Cappelle-la-Grande.

3.5. Le bus gratuit, une solution de mobilité confortable et temporaire

La facilité d'usage du réseau gratuit et ses améliorations en termes d'infrastructures qui le rendent d'autant plus utile permet aux jeunes de repousser de quelques mois, ou quelques années selon la durée des études supérieures, l'échéance du passage du permis. Celle-ci se fait de plus en plus pressante à mesure que les jeunes côtoient l'univers professionnel lors des stages, jusqu'à devenir un argument péremptoire à l'embauche, comme le souligne un responsable de la structure d'insertion professionnelle Entreprendre Ensemble dans des termes qui en font le porte-parole du tissu économique local :

> « *Ça les rassure en termes de ponctualité, mais aussi pour utiliser la voiture de service. Vous prenez une boîte comme Arcelor, où les gens sont amenés à se déplacer en voiture au sein du site de l'entreprise… Ou bien dans le secteur du bâtiment, les gens sont amenés à visiter plusieurs chantiers en une journée, il faut que les personnes qui travaillent puissent manipuler les véhicules…* »
>
> Service Développement des compétences, Entreprendre Ensemble, janvier 2021.

La sphère sociale familiale entretient aussi une perméabilité très nette du rapport à l'automobile entre les jeunes Dunkerquois et la génération plus âgée, pour laquelle le permis de conduire a été considéré, au moment de leur propre jeunesse, comme le sésame indispensable pour trouver un emploi. Les parents font ainsi le parallèle avec les contraintes de déplacement de leurs propres activités professionnelles, mais aussi avec une forme de rite de passage à l'âge adulte et un gage de réussite dans la vie. Dans des discours teintés de désabusement, les jeunes évoquent ces arguments de leurs parents et justifient ce qu'ils considèrent comme un retard dans la démarche du permis par une absence de besoin, besoin de déplacement que le bus gratuit et renouvelé est venu combler. Souvent, passer le permis revient pour eux à être laissé « tranquille », sans rappels permanents de la part de leur famille, alors que le bus répond déjà à leurs besoins de mobilité.

> « *Moi en fait ma mère c'est surtout qu'elle veut pour me stabiliser tout ça, être indépendante, parce que la voiture c'est un moyen d'être indépendant. Ma mère elle attend que je lui dise c'est bon, je suis prête pour faire le permis.* »
>
> Chloé, 18 ans, lycéenne, Saint-Pol-sur-Mer.

> « *J'ai pas besoin, je me déplace en bus de toute façon, mais ben mes parents quand même* [rire], *ils aimeraient bien que je le passe, parce que voilà… c'est normal. Non j'ai pas trop envie* [de passer le permis de conduire] [rire], *c'est vraiment pour être tranquille, une fois que j'ai passé le permis voilà ! Et puis les parents aussi pour être plus tranquille…* »
>
> Louise, 18 ans, étudiante, Rosendaël.

> « *J'ai passé le permis à 18 ans, voilà. Et pourquoi, euh… c'est surtout parce qu'on m'a poussé en fait. C'est mes parents. On m'a dit qu'il fallait que j'aie le permis, donc je l'ai passé.* [...] *Ouai nan je l'ai passé uniquement parce qu'on m'a dit de le faire en fait.* »
>
> Antoine, 26 ans, actif en formation, Dunkerque.

Il est toutefois intéressant de souligner qu'aucun jeune interviewé actuellement captif des transports collectifs n'envisage l'usage des transports en commun gratuits comme un moyen de cultiver une forme

de différence ou d'originalité auprès de ses pairs après l'obtention du permis. Au contraire, le fait de « ne pas l'avoir » provoque chez certains jeunes un sentiment de différence mal vécu en raison du contexte familial généralisé de promotion de l'automobile dans lequel ils évoluent, sans qu'ils n'aient encore eu l'occasion de vivre d'autres expériences de mobilité urbaine où la voiture n'est qu'une option, et souvent pas la plus simple d'utilisation. Certains ressentent même une pointe de culpabilité par la crainte de devenir un fardeau pour leurs proches. Ceux-là mettent un point d'honneur à se débrouiller grâce au bus gratuit en devenant de fins connaisseurs du réseau en attendant le passage du permis qu'ils perçoivent comme inévitable.

> « *J'ai pas envie de déranger les personnes parce que j'ai pas la voiture. Parce que actuellement c'est ma faute si j'ai pas le permis, du coup si j'arrive pas à me déplacer c'est entre guillemets ma faute, et je vais pas… déranger quelqu'un par mon erreur, enfin pas par mon erreur mais par ma faute quoi. Si je peux me débrouiller seul, je le fais. Je me suis pas mis dedans du tout, j'ai pas fait les efforts pour le passer donc c'est parce que j'ai pas décidé de le faire que je l'ai pas.* »
>
> Robin, 21 ans, en formation, Téteghem.

Enfin, la gratuité permet d'accorder une période plus longue à l'apprentissage de la conduite sans sentiment d'urgence, surtout pour les jeunes (N=3) chez qui l'épreuve de la conduite revêt une importante dimension psychologique, où la peur de l'accident et les difficultés à concorder ses mouvements l'emportent sur la familiarité de l'instrument automobile dans le contexte familial. Avec la gratuité, l'urgence du passage du permis de conduire s'atténue, et peut être différée pour permettre aux jeunes d'acquérir les modalités de leurs propre mobilité indépendante et à leur rythme.

> « *Moi j'ai peur, non non j'ai vraiment trop peur. Encore le code, il y a des questions tout ça donc c'est intellectuel, du coup c'est comme un examen à l'école, ça me dérange pas d'apprendre mais c'est plus après, conduire et tout ça. Moi je sais que je vais faire un accident quand j'aurai pris la main sur le volant ! Je le sens pas, il faut quand même avoir de l'assurance, de la confiance en soi sur la route, parce que c'est pas très évident d'être entre deux camions sur l'autoroute, moi je… il faut bcp d'assurance et de confiance en soi.* »
>
> Nathan, 17 ans, lycéen, Fort-Mardyck.

> « *Pour le travail, tout ça, c'est pas évident oui, mais euh le fait que j'ai pas confiance en moi… Je peux l'avoir ! mais j'ai tout le temps pas confiance en moi… Déjà il y a l'apprentissage du code, et moi je réfléchis beaucoup trop donc je fais souvent des erreurs à cause de ça, et j'ai aussi peur par rapport à l'embrayage, j'ai peur de pas savoir l'utiliser…* »
>
> Allison, 24 ans, active en recherche d'emploi, Cappelle-la-Grande.

A RETENIR

3 - Les effets de la gratuité sur les déplacements quotidiens des jeunes

- De manière générale, les jeunes Dunkerquois se déplacent de manière autonome sur le nouveau réseau gratuit, mais restent captifs du transport collectif avant leur majorité et la possibilité d'obtenir le permis de conduire, moment à partir duquel la perspective de l'entrée en emploi doublée des discours parentaux, voire leurs injonctions, conditionnent l'usage privilégié de la voiture individuelle.
- Les qualités du nouveau réseau gratuit revalorisent cependant fortement le mode du transport collectif dans les représentations des différents modes de transport par les jeunes. Pour les jeunes conducteurs, sa disponibilité renforcée en fait un instrument plus facilement approprié de manière occasionnelle.
- La gratuité diffère également l'urgence du permis de conduire, y compris pour les jeunes issus de ménages valorisant la voiture individuelle, et à diversifier leurs choix modaux, selon le degré de confort dont ils expriment le besoin selon le moment de la journée et le motif de déplacement.

4. Prendre le bus pour vivre la ville : effets sociaux, effets de territoire

Cette quatrième et dernière partie s'intéresse en particulier aux jeunes non-motorisés, ayant atteints ou non la majorité : loin de se résigner à leur statut de « captifs », ces jeunes ont mis à profit l'opportunité de la gratuité des transports pour développer leurs pratiques de sociabilités et de rencontres dans un centre urbain transformé et de plus en plus attractif. Enfin, il sera question de comprendre dans quelle mesure la restructuration du réseau, couplée à la gratuité, représente finalement le socle d'une extension symbolique du cadre de vie.

4.1. La simplicité d'usage du bus gratuit renforce les sociabilités des jeunes

4.1.1. Des adolescents en soif de liberté et de nouveauté

Pour les jeunes encore au collège au moment du passage à la gratuité, la mesure leur a permis de vivre pleinement leur aspiration à l'autonomie de déplacement au cours d'une adolescence faite de sorties entre amis en ayant le sentiment d'être plus libres, en cohérence avec le degré de permissivité de la part des parents sur les horaires de retour au domicile familial à mesure de l'âge de leurs enfants, certains adolescents faisant mention d'une autorisation de sortie jusque 19h30 le week-end, le bus étant considéré par les parents comme un moyen sûr pour rentrer chez eux.

> « *Moi j'ai pas vraiment d'horaires, ils me font confiance sur ça. Après ça fait un peu sexiste, je trouve, même si je voulais pas le dire comme ça, mais le fait que je sois un garçon ça rassure, je prends le bus comme je veux ils me disent rien*. »
>
> Nathan, 17 ans, lycéen, Fort-Mardyck.

> « *Du coup j'étais plus autonome, parce que je bougeais beaucoup plus mais après ça avait un peu rien à voir avec la gratuité des bus, parce que dans tous les cas on grandissait donc on sortait, on traînait plus quoi. En fin de 3ème on devient plus mature et indépendant, on a plus envie de sortir.*»
>
> Charlotte, 15 ans, lycéenne, Dunkerque.

Auprès des jeunes non-motorisés, le passage à la gratuité au moment de leurs années de lycée a également évité que certains ne soient mis à l'écart des sorties entre pairs en fonction de la possession ou non d'un abonnement, la gratuité permettant l'usage des transports collectifs sous un prisme égalitaire :

> « *C'est cool en fait parce qu'on pouvait vraiment aller où on voulait, quand on voulait tous ensemble, avec en plus des bus qui passaient quand même plus régulièrement qu'avant* […] *donc oui c'était vraiment bien, on pouvait sortir quand on voulait sans forcément se dire « ah non, Untel il pourra pas se payer le bus » ou « Untel sa carte elle marche pas aujourd'hui.* »
>
> Louise, 18 ans, étudiante, Rosendaël.

Par le jeu de la carte scolaire, les plus jeunes déclarent s'être épanouis dans une territorialité locale jusqu'à leur entrée au lycée. Le collège, situé le plus souvent sur la commune de résidence, favorisait en effet les sociabilités et les activités de proximité, à l'exception des jeunes résidant dans les communes périurbaines qui assez tôt, entre 12 et 13 ans, s'appropriaient l'instrument du vélo pour rejoindre leurs voisins des communes voisines en autonomie. A l'entrée au lycée et la fin de la sectorisation, les réseaux sociaux des adolescents s'élargissent subitement, les nouveaux groupes d'amis ne comprenant plus seulement les voisins, mais des jeunes résidant sur l'ensemble du territoire. En parallèle de ce

phénomène de besoin sociabilité accrue propre à l'adolescence pour « rencontrer de nouvelles personnes », le désir d'ailleurs et d'élargissement de leur cadre de vie se développe, après des années à vivre dans la sphère locale du quartier de proximité. Si la gratuité répond en partie à ce besoin de se retrouver entre amis dans le centre d'agglomération, à domicile ou dans l'espace public, la desserte exclusive du réseau gratuit sur le territoire de la communauté urbaine paraît un frein au développement des réseaux sociaux géographiquement élargis des jeunes non-motorisés.

> « *Il y a pas de bus pour aller en campagne, à Brouckerque, Hoymille, Bergues et tout ça, on a des amis du lycée là-bas…* »
>
> Aimée, 16 ans, lycéenne, Malo-les-Bains.

> « *Moi je sais que j'ai des amis qui habitent à Looberghe, à Saint-Omer, à Wormhout, et ils prennent les cars Arc-en-Ciel je crois. Moi j'ai pris que deux fois ces bus-là, et pour aller les voir il fallait payer donc bon.* »
>
> Chloé, 18 ans, lycéenne, Saint-Pol-sur-Mer.

> « *On a un bon sens de l'orientation, on connait par cœur les routes, d'ailleurs c'est chiant maintenant que c'est quotidiennement… J'aimerais bien aller autre part, j'aimerais bien me perdre en fait dans… enfin c'est bizarre de dire ça, mais en fait aller à Lille et me perdre. Moi j'aimerais bien faire ça, faire le tour d'abord de France, et après un peu le tour du monde, j'ai envie de tout découvrir, c'est quelque chose qui m'intéresse énormément.* »
>
> Nathan, 17 ans, lycéen, Fort-Mardyck.

La Métropole de Lille, et dans une moindre mesure, Calais, représentent des centres attractifs pour les activités de type shopping entre ami.es malgré leur éloignement géographique. Il est intéressant de noter qu'aucun ne mentionne le réseau nouvellement gratuit de Calais (janvier 2020) pour se déplacer sur place une fois le véhicule stationné. Cela illustre de manière différente le renversement psychologique que semble opérer l'obtention du permis de conduire sur les choix modaux des jeunes, même si aucune offre de navette gratuite Dunkerque-Calais n'est de toute façon aujourd'hui en projet pour relier les deux agglomérations.

> « *On sortait souvent en ville, après sur Calais aussi, pour aller à la Cité Europe, c'est mieux parce qu'après Dunkerque quand on y habite c'est toujours un peu la même chose, donc aller à Calais ça change un petit peu, et maintenant on a tous à peu près le permis donc on y va en voiture.*»
>
> Rebecca, 19 ans, étudiante, Malo-les-Bains.

4.1.2. Le bus gratuit, un lieu où s'expriment pleinement les sociabilités des jeunes

Pour les jeunes lycéens et les non-motorisés en majorité, mais aussi pour les jeunes adultes ayant déjà pris l'habitude des déplacements automobiles en autonomie, le bus dunkerquois est un outil de sociabilité en tant que tel : en devenant gratuit, il s'affirme comme un lieu de rendez-vous et peut répondre au besoin adolescent d'appartenance à un groupe.

> « *On se retrouvait avec tout le monde, on se retrouvait tous dans le bus quand on allait au même collège ou au même lycée, donc des fois on se retrouve dans le bus avant d'y aller.* […] *Si on croise des copines on va s'arrêter, donner des nouvelles, discuter.* »
>
> Charlotte, 15 ans, lycéenne, Téteghem.

« *On se retrouve tous un petit peu dans le bus, en petits groupes, comme ça, ça nous évite d'aller tout seul au lycée, ou de marcher tout seul, c'est plus sympa.* »

Aimée, 16 ans, lycéenne, Malo-les-Bains.

« *Avant les personnes ils étaient chacun de leur côté, ça parlait pas trop, alors qu'à l'heure d'aujourd'hui il y a bcp de personnes qui disent « oh comment tu vas » et ça parle à droite à gauche, ça parle, ça parle, donc c'est beaucoup mieux. Le gratuit ça permet de créer un lien de communication moi je trouve*. »

Gabriel, 18 ans, en service civique, Leffrinckoucke.

Prise dans le contexte sanitaire actuel, la décision de prendre le bus en groupe revêt une dimension tout à fait singulière, en permettant d'entretenir artificiellement les liens sociaux tissés avant la pandémie ou en créant l'occasion de rencontrer, même succinctement, des collègues en dehors du cadre virtuel, comme l'indique Marianne, en service civique d'accompagnement aux personnes vulnérables avec une soixantaine d'autres jeunes depuis le mois d'octobre 2020.

« *On est des groupes de 3-4 et on rentre. On prend ensemble logiquement quand on finit à la même heure, on va directement vers l'arrêt de bus et après selon les directions qu'on prend, on s'arrête à tel ou tel arrêt, et puis voilà, on discute. Surtout de la journée, de ce qui s'est passé, on essaie de parler, surtout qu'il y a pas beaucoup l'occasion en ce moment...* »

Marianne, 20 ans, en service civique, Dunkerque.

4.2. Le réseau gratuit permet aux jeunes de s'approprier leur cadre de vie

4.2.1. Une expérience collective du sentiment d'urbanité

A la recherche des loisirs qu'offre généralement un centre urbain dynamique (variété de magasins, cinéma, restaurants et bars, lieux de promenade, infrastructures sportives etc.), les jeunes non-motorisés s'appuient donc sur le réseau de bus déployé entre Dunkerque et Malo-les-Bains pour accéder à ces différentes opportunités d'activités, avant d'y circuler à pied en compagnie des « amis », des « copains », « des potes ».

La toile des lignes de bus autour du centre-ville de Dunkerque ne circonscrit pas ces activités de flâneries aux abords de la place Jean Bart et du Boulevard Alexandre III (Carte 1.). Pris d'une envie de « bouger », de « faire un tour », de « se balader », les jeunes reprennent souvent le bus ensemble dans une autre direction, à partir de la place Jean Bart qui représente à la fois l'un des centres névralgiques du réseau, et un point de rendez-vous. La gratuité simplifie amplement ce type de stratégie fondée sur une multiplication des déplacements en groupe pour investir ensemble plusieurs « spots » dans l'espace public au cours d'une même après-midi de sortie, souvent le week-end, et vivre collectivement les bons moments dans une diversité de lieux du territoire dunkerquois (Carte 2.)

« *En général on se retrouve soit vers Jean Bart, soit vers la gare, ça nous arrive aussi de nous arrêter près du collège, près du lycée Notre-Dame des Dunes, ou près du restaurant Zaki, à l'arrêt Pompiers, et oui en soit après on bouge en ville, on fait un petit tour, on se balade, et puis on reprend le bus en général soit à la gare soit à Jean Bart.* [...] *On se rejoint, on se balade, donc c'est un peu un endroit où on va souvent mais c'est aussi pour faire les magasins, mais ouai. A Zara, près du Monoprix et tout ça, ou bien sur le grand boulevard, avec tous les magasins…* »

Charlotte, 15 ans, lycéenne, Téteghem.

« *Comme on habite entre guillemets dans le même quartier, mais on a pas toujours le même arrêt, il y en a un qui le prend il peut dire « ok le bus il arrive à telle heure à ton arrêt », donc ben on se retrouve à l'arrêt de bus et on prend le bus ensemble, donc ouai c'est bien, c'est pratique*. »

Maël, 17 ans, lycéen, Cappelle-la-Grande.

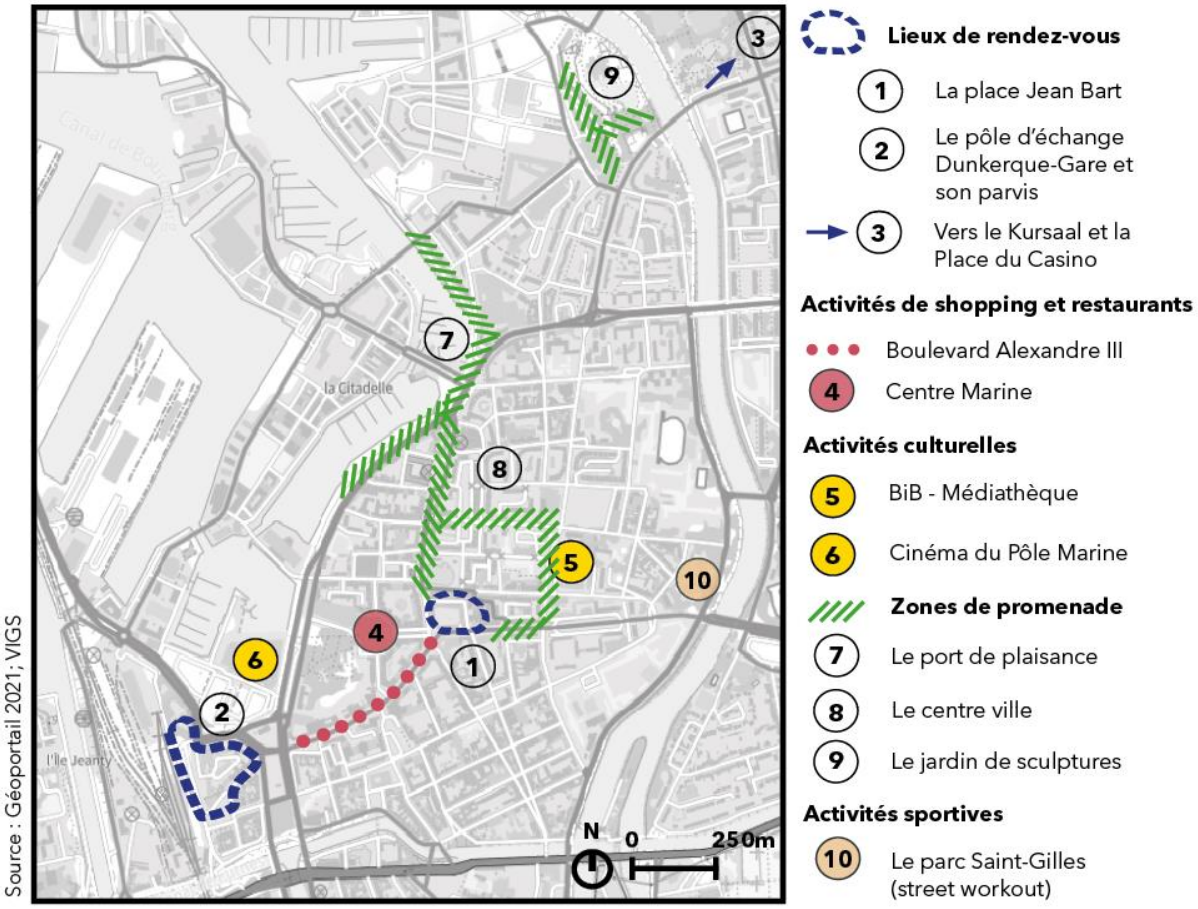
« *Quand j'étais en 1ère et que le bus est devenu gratuit, on se déplaçait très souvent dans les cafés de Malo, sinon sur Dunkerque pour les magasins. Et la B!B*[3] *elle avait ouvert, du coup avec mes potes on était tout le temps… comme beaucoup de gens je pense, on était tout le temps fourrés là-bas. On y allait en bus, on se rejoignait tous là-bas mais on venait tous en bus.* […] *Quand tout était encore ouvert aussi on allait souvent boire un coup sur la plage à Malo par exemple, ou sinon on allait au cinéma ou faire les magasins sur Dunkerque, les trucs comme ça… En général on se rejoignait toujours sur Dunkerque-centre, au niveau de la place Jean Bart etc., et après on reprenait le bus en décidant où est-ce qu'on allait.* »

Louise, 18 ans, étudiante, Rosendaël.

« *Souvent on allait se chercher les unes les autres, sinon ouais on se rejoignait à la plage, avant d'avoir le permis on prenait toutes le bus, on se rejoignait à la place Jean Bart et puis de là…* » :

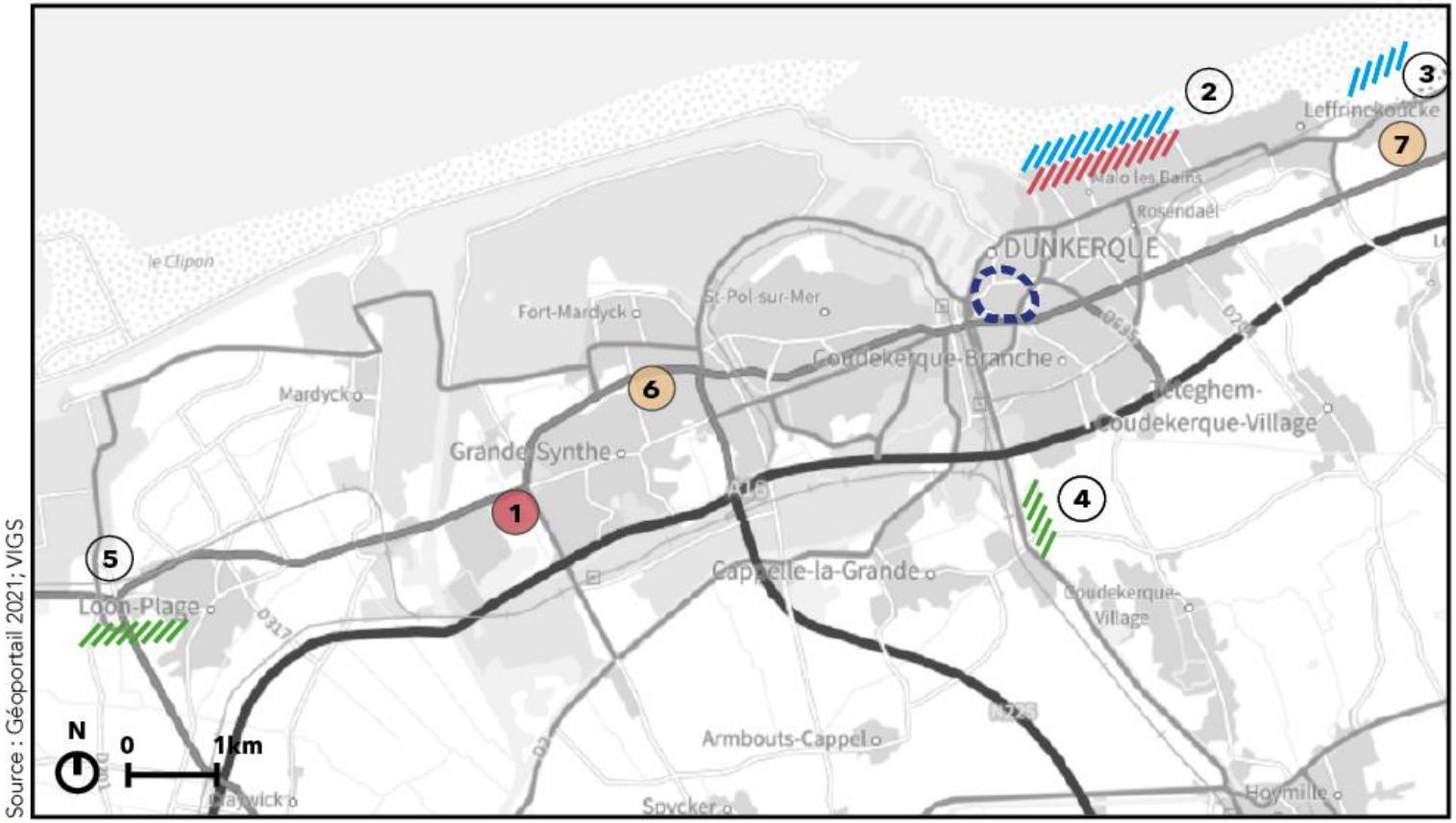
Rebecca, 19 ans, étudiante, Malo-les-Bains.

Carte 1 – Le centre-ville dunkerquois, carrefour des lignes de transports urbaines et des sociabilités de groupe



[3] La B!B, Bibliothèque et médiathèque de Dunkerque-centre.

Carte 2 – Lieux de sociabilités plébiscités par les jeunes Dunkerquois, accessibles par le réseau DK'Bus



Rendez-vous dans le centre-ville

Activités de shopping et restaurants

1 Centre commercial du pôle d'échange Grande-Synthe et Puytouck

Zones de promenades littorales

2 La plage de Malo-les-Bains

3 Les vestiges des blockhaus

Autres zones de promenades

4 Le parc d'agglomération de Fort Louis

5 Le centre-ville de Loon-Plage

Activités sportives

6 Centre sportif Basic Fit

7 Stade de Leffrinckoucke

4.2.2. Réseau gratuit et pratiques exploratoires de l'espace

L'analyse du matériau d'enquête sur l'usage du bus depuis 2018, en dehors des motifs scolaires et professionnels, montre que la mise en œuvre de la gratuité du réseau encourage « *le goût de la pérégrination* » (Cailly, 2004, cité par Didier-Fèvre, 2013) de la jeunesse, où emprunter le bus revient à traverser des territoires peu familiers et à re-connaître son environnement à l'échelle locale par l'expérience sensible du déplacement (Bacqué et Mérian, 2019). Le renouvellement des lignes de bus, initialement soumis à l'objectif de desserte des lieux déjà ou peu fréquentés du territoire par la population prise dans son ensemble, a ouvert l'horizon des jeunes sur les opportunités de déplacement qui leur sont offertes pour rejoindre les nouveaux hauts-lieux du territoire pensés comme tels par la Communauté urbaine, dont ils découvrent l'existence à bord du réseau renouvelé et envisage dorénavant facilement l'accès grâce à la gratuité.

> « *Le bus maintenant il est à des endroits où il y a des choses à faire, où à des endroits beaux, par exemple le parc de Coudekerque je sais que... je crois que c'est le 17 qui passe là ? Enfin voilà justement moi je préfère le bus en vrai, ça mène à des endroits qu'on serait pas allé forcément avant.* »
>
> Chloé, 18 ans, lycéenne, Saint-Pol-sur-Mer.

> « *Il y a une ligne je savais même pas que ça desservait là-bas, je crois que c'est la 16 ou 17, elle va jusqu'à la nouvelle patinoire ! Et je savais pas du tout que ça desservait là-bas, donc ça m'a fait découvrir un petit peu vers là-bas. Et je connaissais pas le truc de la Halle aux sucres juste à côté* […]. *J'ai découvert la Halle aux sucres grâce au bus, j'aurais pas vu sinon.* »
>
> Marianne, 20 ans, en service civique, Dunkerque.

Au désœuvrement et à l'ennui du quotidien que peuvent ressentir ponctuellement certains répond aussi l'accessibilité du réseau gratuit, qui leur offre à la fois l'idée et la possibilité effective de faire du voyage à bord du bus une activité de loisir en tant que telle au service de la découverte de nouveaux paysages, de nouveaux lieux (Loon-Plage, Gravelines) dont ils finissent par construire l'attractivité pour eux-mêmes, en dehors du cadre de l'action publique culturelle et de jeunesse qui peut projeter des intentions d'usage spécifiques sur les lieux conçus pour les jeunes sans qu'ils ne reflètent les besoins réels ou intérêts du public ciblé.

> « *C'est déjà arrivé qu'avec des potes on sache pas quoi faire du coup on a pris un bus au hasard et puis on est allé quelque part* [rire]. *Souvent avec mes potes on allait jusqu'au Puythouck, près du Auchan à Grande-Synthe, et il y avait des bus qui allaient dans des endroits un peu loin, ou enfin des endroits où on habite pas donc pour nous c'est un peu le bout du monde, genre Gravelines, Loon-Plage, des endroits comme ça ! Du coup on s'amusait à y aller et à se balader là-bas, et puis après on revenait.* […]
> *Je me souviens qu'avec mes potes on avait été… on avait fait jusque Loon-Plage et du coup on avait redécouvert un peu, depuis ça nous arrive souvent d'aller s'y balader, de voir un peu s'il y a des coins sympas, un petit parc ou quoi. C'est surtout en été qu'on se voit, quand on sait pas trop où aller, parce que c'est les vacances et qu'on a le temps… »*
>
> Louise, 18 ans, étudiante, Rosendaël.

A RETENIR

4 – Prendre le bus pour vivre la ville : effets sociaux, effets de territoire

- Les jeunes non-motorisés utilisent le bus gratuit comme ce qu'il est, à savoir une solution de déplacement mise à leur disposition pour façonner leur rapport au territoire et aux autres en quasi complète autonomie.
- Le bus gratuit leur permet finalement de s'affranchir du contexte spatial local dans lequel ils évoluent et d'accroître leur sentiment de liberté et d'indépendance, les menant à découvrir par l'instrument de la mobilité leur propre territoire.

CONCLUSION

A l'issue de cette étude-focus, essentiellement menée auprès de jeunes issus de classes populaires et de classe moyenne représentatives de la population de l'agglomération, il apparaît de prime abord que la gratuité des transports collectifs ne soit pas un levier suffisamment fort pour enrayer à court-terme la prédominance des représentations positives liées à l'usage de la voiture individuelle dans les trajectoires professionnelles et les modes de vie.

Dans un territoire de ville moyenne, ponctués d'espaces périurbains et ruraux où l'usage de la voiture individuelle est d'autant plus facilité par les politiques de déplacements en faveur de l'automobile établies après-guerre, l'obtention du permis de conduire reste en effet une perspective forte pour l'avenir de la mobilité des jeunes Dunkerquois. L'étude a cependant permis d'établir quelques contrepoints, en montrant que la gratuité du réseau dunkerquois couplée aux améliorations mises en place conjointement en septembre 2018 a déjà provoqué des effets véritablement significatifs sur les représentations du réseau par rapport au réseau payant précédent

D'une part, la gratuité du réseau se profile comme l'un des piliers de la transition des pratiques de mobilité dans le Dunkerquois, passant d'une mobilité exclusivement automobile à une mobilité multimodale, où l'utilisation du bus et des modes actifs se complètent pour répondre aux besoins de mobilité qui s'insèrent dans les programmes d'activités variés des jeunes. En plus d'accroître le sentiment de liberté et l'autonomie des jeunes non-motorisés dans leurs déplacements sur tout le territoire de la communauté urbaine de Dunkerque en facilitant les trajets entre pairs et en rendant autant disponible qu'efficace la solution du transport collectif au quotidien, la gratuité opère la résorption du stigmate que l'obligation de devoir payer entretenait pour les jeunes en situation financière précaire, et leur offre désormais la possibilité d'envisager plus sereinement les prémices de leur vie d'adulte. En termes de pratiques de mobilité sur le territoire, la mise en œuvre de la gratuité du réseau amplifie d'abord la fréquentation du cœur d'agglomération pour des activités de loisirs, le plus souvent en groupe, mais l'efficacité renouvelée du réseau gratuit laisse toute latitude aux jeunes d'emprunter le réseau collectif pour les motifs professionnels.

Il est ensuite particulièrement intéressant de constater que la gratuité des transports dunkerquois a également mené à un approfondissement de l'apprentissage des déplacements en transport en commun par les jeunes Dunkerquois, dont les caractéristiques familiales et territoriales les poussent à plutôt s'orienter vers l'automobile dans la continuité des représentations des générations plus âgées. Cet apprentissage apparaît fondamental en termes de sociabilités et de rapport à l'espace, à partir duquel plusieurs hypothèses sur l'évolution future des pratiques de mobilité des jeunes peuvent être énoncées, en fonction des trajectoires personnelles et sociales des jeunes Dunkerquois :

- Un jeune actif rapidement sorti du système scolaire, à la recherche d'un emploi ou en emploi dès la sortie du lycée dans les secteurs prédominants à Dunkerque annonce qu'il fera un usage temporaire du bus gratuit, mais son ancrage local facilitera peut-être une réappropriation des transports en commun lorsque les coûts liés aux déplacements automobiles seront ressentis comme trop élevés, ou l'usage jugé trop contraint par des politiques de réduction de la voiture en ville (stationnement payant, vitesse de circulation réduite en ville etc.)

- Un jeune prévoyant de suivre des études supérieures en dehors du territoire pourra pleinement bénéficier de cet apprentissage lorsqu'il le quittera pour les études ou des raisons professionnelles. Son apprentissage des transports en commun lui permettra peut-être de s'orienter vers des déplacements via ce mode de mobilité dans les autres villes, en particulier dans les centres.

- Pour les jeunes non-motorisés, qui resteront captifs du réseau à Dunkerque pour des raisons économiques ou d'âge, la gratuité est de manière très claire investie d'un rôle crucial dans l'accessibilité à la ville et aux ressources qu'elle offre, mais aussi en termes de diminution des discriminations sociales.

Par leur jeune âge, enfin, les jeunes Dunkerquois restent souvent façonnés par la tradition familiale qui leur fait idéaliser la liberté qu'offre la motorisation individuelle. Or, cette promotion de l'automobile ne peut pas être considérée comme une fatalité, ni les opinions familiales comme un déterminisme : dans la trajectoire de vie des individus, la jeunesse est un moment au carrefour des influences sociales (cellule familiale, réseaux sociaux, cadres de formation et d'éducation), dont certaines seront plus tard remises en cause, d'autres approfondies, détournées, rejetées au fil des choix de vie. L'usage de la voiture au détriment du transport collectif, aussi gratuit soit-il, ne peut faire exception. Moins de trois ans après la mise en œuvre de la mesure de gratuité, la jeune génération dunkerquoise apparaît déjà comme beaucoup plus ouverte à l'usage du transport collectif pour de nombreux motifs de déplacements, en comparaison avec la génération de leurs parents. La gratuité a semé les graines encourageant le changement de comportement, et seul un recul temporel plus important autorisera par la suite à ré-évaluer l'impact de la gratuité comme engrais accélérateur de ce lent processus et l'usage que les jeunes feront de l'apprentissage des transports en commun acquis dans leur adolescence.

Pour appuyer ces hypothèses et affiner les perspectives, la mise en place en septembre 2021 de la gratuité des transports collectifs pour les jeunes de moins de 18 ans sur les territoires de la Métropole de Montpellier Méditerranée et de l'Eurométropole de Strasbourg, mais aussi pour l'ensemble des jeunes de moins de 25 ans dans la Région de Bruxelles-Capitale à l'automne 2021, ouvre des perspectives de comparaisons fructueuses sur le plan national comme international. En ce sens, VIGS, l'Agur et l'Observatoire des villes du transport gratuit restent mobilisés pour participer à la production de ces connaissances et à l'évaluation les effets de la gratuité sur les représentations et les pratiques de mobilités des jeunes urbains, habitués à utiliser les transports collectifs au-delà de leur majorité dans un contexte métropolitain dense où l'usage de la voiture est de plus en plus contraint.

Bibliographie

Adly H., Thomas M-P (2013), « Extraurbanisation et pluralisation des modes de vie », *EspacesTemps,* 2013.

Agur (2013), *Les jeunes dans le Dunkerquois. Etude quantitative sur les 16-29 ans*, Rapport d'étude, 31 p.

Amsellem-Mainguy Y. (2016), *L'accès à l'âge adulte pour les jeunes en France. Informations sociales*, 195(4), 9-13.

Aragau C., Didier-Fèvre C., Rougé L. (2016), « Enfants, adolescents: des pièces maîtresses du puzzle périurbain », in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°111, 47-52.

Bacqué M-H., Mérian A. (2019), *Retour à Roissy. Un voyage sur le RER B*, Seuil, Sociologie, 352 p.

Blumenberg E., Ralph K., Smart M., Taylor B. D. (2016), « Who knows about kids these days? Analyzing the determinants of youth and adult mobility in the US between 1990 and 2009 » *Transportation Research,* Part A: Policy and Practice, 93, 39-54.

Borja S., Courty G., Ramadier T. (2017), « La conduite inégale : le permis de conduire au prisme des sciences sociales », in *Du permis à la route. Le volant des inégalités sociales*, 2017, 1-2, 41-48.

Bourdieu P. (1978), « La « jeunesse » n'est qu'un mot », Entretien avec Anne-Marie Métailié, in *Les jeunes et le premier emploi*, Paris, Association des Ages,1978, pp. 520-530. Repris in *Questions de sociologie*, Éditions de Minuit, 1984.

Bozon M. (2002), « Des rites de passage aux "premières fois". Une expérimentation sans fins », Agora Débats/Jeunesse, 28 (1), 22-33.

Cailly L. (2008), « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », *Espaces Temps*, 13, 2008.

Chantelat P., Fodimbi M., Camy J. (1998), « Lieux et déplacements sportifs auto-organisés dans la ville », in collectif, *Jeunes et mobilités urbaines*, AGORA débats / jeunesse, Paris, L'Harmattan, n° 13, 3ème trimestre, pp. 15-28.

Demoli Y., Lannoy P. (2019), *Sociologie de l'automobile,* La Découverte, « Repères », 128 pages.
URL : https://www.cairn.info/sociologie-de-l-automobile--9782707197955.htm

Devaux J. (2013), *Mobilités du quotidien, manières d'habiter et socialisation d'adolescents d'un village rural francilien*, Thèse soutenue à l'Université de Paris Est, 459 p.

Devaux J., Oppenchaim N. (2012), « La mobilité des adolescents: une pratique socialisée et socialisante », *Métropolitiques*.

Didier-Fèvre C. (2015), *The place to be ? Vivre et bouger dans les entre-deux : jeunesse et mobilités dans les espaces périurbains*, Thèse soutenue à l'Université de Paris Ouest Nanterre La Défense, 457 p.

Didier-Fèvre C. (2013), « Être jeune et habiter les espaces périurbains: la double peine ? », Géo-Regards : Revue Neuchâteloise de Géographie, Alphil, 2013, pp.35-52.

Dumont F., Piédanna V. (1998), « Accès des jeunes à l'enseignement supérieur dans le Nord-Pas-de-Calais : entre mobilité et «captivité» », *Espace, populations, sociétés*, 1998-2.

Escaffre F., Gambino M., Rougé L., (2007), « Les jeunes dans les espaces de faible densité : d'une expérience de l'autonomie au risque de la « captivité » », *Sociétés et jeunesses en difficulté*, n°4.

EvolMob, (2014), « Evolution de la mobilité des jeunes : réponse à la crise ou tendance de fond ? », Forum Vies Mobiles, 2014.

Flamm M. (2004), *Comprendre le choix modal : les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport,* Thèse soutenue à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 307 p.

Frank L., Kerr J., Chapman J., Sallis J. (2007), « Urban Form Relationships With Walk Trip Frequency and Distance Among Youth », *Health Promotion*, 21(4 supplement).

Gachelin M. (2007), « Les jeunes et la mobilité », Empan, n°67, pp.60 64.

Gossiaux J-F (1992), *Avoir seize ans dans les Ardennes*, Editions du Comité des travaux historiques et scientifiques (CTHS), « Le regard de l'ethnologue ».

Kokoreff M. (2005), « L'expérience urbaine des jeunes. Des territoires périphériques aux espaces de centralité », *in* Capron G., Cortès G., Guétat-Bernard H. (éds.), *Liens et lieux de la mobilité : ces autres territoires*, Paris, Belin, Mappemonde, pp. 205-221.

Lacascade Y. (2008), « Mis à pied…: Ethnographie du rapport à l'automobile, à l'espace et au déplacement chez les jeunes habitants d'une cité périphérique déshéritée d'une petite ville du nord de la France au milieu des années 90 », *Enfances, Familles, Générations*, (8), 0-0.

Lefebvre H. (1968), Le droit à la ville, Editions Anthropos, 164 p.

L'Horty Y., Duguet E., Petit P., Rouland B. (2012), « Faut-il subventionner le permis de conduire pour les jeunes en difficulté d'insertion ? Premiers résultats d'une expérimentation nationale », Centre d'Etude des Politiques Economiques de l'Université d'Evry.

Masclet O. (2002), « Passer le permis de conduire. La fin de l'adolescence », *Agora Débats/jeunesse*, 28, 46-58.

Massot M-H., Zaffran J. (2007), « Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens », *Espace populations sociétés*, (2007/2-3), 227-241.

Noble J. (2015), « L'insécurité personnelle dans les transports en commun », *Déviance et Société*, vol. vol. 39, no. 3, 2015, pp. 343-364.

Observatoire national de la délinquance dans les transports (2015), *Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres*, Synthèse de l'étude exploratoire, 12p.

Ramadier T., Petropoulou C., Bronner A. C. (2008), « Quelle mobilité quotidienne intra-urbaine sans la voiture? Le cas des adolescents d'une banlieue de Strasbourg », *Enfances, familles, générations,* (8), 0-0.

Rérat P., Haldimann L. (2020), « Le permis de conduire chez les jeunes : qui ne le passe pas (encore) et pourquoi ? », *Flux*, 2020/1-2 (N° 119-120), p. 5-24.

Rivière C. (2017), « La fabrique des dispositions urbaines. Propriétés sociales des parents et socialisation urbaine des enfants », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2017/1-2, N° 216-217, p. 64-79.

Rocci A. (2015), « Comment rompre avec l'habitude? Les programmes d'accompagnement au changement de comportements de mobilité », *Espace, Populations Sociétés,* 2015/1-2 : Métro - boulot - dodo : quoi de neuf dans nos routines de mobilité ?

Rougerie C., Courtois J. (1997), « Une étape du passage à l'âge adulte : l'emploi qui compte », *Population*, 52 (6), 1297-1327.

Schwartz O. (2011), « La pénétration de la « culture psychologique de masse » dans un groupe populaire : paroles de conducteurs de bus », *Sociologie*, 2011/4 (Vol. 2), p. 345-361.

Vandersmissen M-H. (2008), « Modes de transport et territoires pratiqués en solo par les adolescents de la région urbaine de Québec », *Enfances, familles, générations*, (8).

Vincent S., Pochet P., Ortar N., Bonnel P., Bouzouina L. (2017), « Je t'aime… moi non plus. Quels changements dans le rapport des jeunes Lyonnais à l'automobile ? », *Espaces Temps,* Travaux.

Zaffran J. (2016), « Bouger pour grandir. Défection et mobilité des adolescents », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, No. 111, pp. 69-77.