



Premiers résultats de l'étude sur les effets du nouveau réseau de transport gratuit sur le territoire de la Communauté Urbaine de Dunkerque

Les changements de comportement de mobilité des usagers du nouveau réseau de transport gratuit

Mai 2019

L'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR) est une association loi 1901. Elle intervient dans l'aménagement du territoire de la région Flandre-Dunkerque et ses grands projets. Elle est une agence d'études, de conseil, d'animation dont les expertises servent à la prise de décision des acteurs publics et des différents partenaires, dans une perspective de co-construction des stratégies territoriales. L'AGUR intervient dans des missions très diverses. Elle élabore des études et analyses, rédige des documents d'urbanisme, observe, assiste la maîtrise d'ouvrage, énonce des préconisations urbaines, architecturales ou paysagères. <http://www.agur-dunkerque.org/>

L'association VIGS est un bureau de recherche en sciences politiques et sociales, composé de chercheurs et de chargés d'études spécialisés sur les politiques de mobilité et de transport, en particulier des mesures de gratuité des transports collectifs. Fruit d'une collaboration pluridisciplinaire, VIGS conseille des acteurs publics par des études résolument qualitatives. La recherche menée à Dunkerque s'inscrit dans la continuité d'une première étude réalisée par VIGS en 2017 sur la gratuité partielle le week-end¹ et une bonne connaissance des autres contextes de mise en place de la gratuité (Tallinn, Niort...) <http://vigs-conseil.com>

L'Observatoire des villes du transport gratuit créé par VIGS et l'Agur poursuit trois objectifs principaux : améliorer l'état des connaissances concernant la gratuité des transports – quels territoires l'ont adoptée, en France comme à l'international, et selon quelles modalités –, suivre en temps réel l'évolution de la gratuité et enfin, évaluer les effets des politiques publiques de transport gratuit. <http://www.obs-transport-gratuit.fr>

Contacts

Maxime Huré, président de VIGS
maxime.hure@sciencespo-lyon.fr

Vanessa Delevoe, rédactrice en chef d'Urbis Le Mag (Agur)
v.delevoe@agur-dunkerque.org

¹ Dont la synthèse et le rapport intégral sont disponibles en ligne : <http://vigs-conseil.com/wp-content/uploads/2017/04/Rapport-final-gratuit%C3%A9-Dunkerque.pdf>

Contexte de l'étude

En septembre 2018, la Communauté Urbaine de Dunkerque a inauguré un nouveau réseau de transport, intégralement repensé et amélioré, dont l'accès est libre et gratuit. Dunkerque est ainsi devenue la plus grande ville d'Europe à offrir les transports gratuits pour tous, sans condition. Le projet DK Plus de Mobilité² s'inscrit dans un projet plus vaste de réaménagement du cœur d'agglomération baptisé « projet Phoenix », ayant pour objectif de redynamiser le cœur d'agglomération³. Ce vaste projet était au cœur du programme du maire, Patrice Vergriete, élu en 2014.

L'objectif de l'observation menée par VIGS et l'Agence d'Urbanisme de Dunkerque tout au long de la première année qui a suivi le lancement de ce nouveau réseau et la fin des travaux réalisés en centre-ville, est d'évaluer les effets de ces changements majeurs à la fois sur les pratiques de mobilité, mais aussi plus largement sur la fréquentation du centre-ville, la perception de ce renouveau par les habitants et les acteurs du territoire.

Cette étude, qui privilégie une approche qualitative centrée sur les habitants et usagers, donnera lieu à **un rapport complet publié en septembre 2019**. Les résultats seront notamment présentés lors des Deuxièmes Rencontres des Villes du Transport Gratuit, à Châteauroux le 10 septembre.

Méthodologie

Cette note concerne le volet principal de l'étude et présente les premiers résultats sur l'évolution des comportements de mobilité en lien avec la nouvelle offre de transport gratuit.

Si une hausse importante et continue de la fréquentation du réseau est objectivement mesurée par le système de comptage automatique installé à l'entrée de chaque porte des véhicules, l'intérêt de l'enquête menée tout au long de cette première année de mise en service est d'apporter **des éléments qualitatifs et explicatifs** concernant **les changements de comportements** de mobilité qu'induit – ou non – ce nouveau service.

Face à une telle hausse de fréquentation, une question intéresse principalement les observateurs : **d'où viennent ces nouveaux voyages ?** Sont-ils réalisés par des abonnés qui ont **intensifié leur usage du bus**, car ils le trouvent **plus performant et confortable qu'avant**, et en profitent pour se déplacer plus souvent ? Sont-ils réalisés par des anciens « usagers occasionnels », qui achetaient des titres à l'unité ou fraudaient, et qui, attirés par la gratuité et la performance du réseau, **intensifient leurs pratiques** ? Est-ce que ces comportements vont de pair avec **une augmentation des déplacements**, ou avec **une baisse de l'usage d'autres modes** (voiture, vélo, marche...) ? Et, enfin, dans quelle mesure ces nouveaux voyages sont réalisés par **des « nouveaux usagers »**, des personnes qui n'utilisaient auparavant pas du tout les transports en commun ? S'ils existent, quelles sont **leurs motivations, les raisons** de ces changements d'habitudes, les conditions de possibilité de ce « report modal » ? Se fait-il au détriment de la voiture, ou à la défaveur d'autres moyens de déplacements ? Enfin, quels freins subsistent à l'usage du transport collectif, même performants et gratuits, continuant de nourrir la « dépendance automobile » ?

² Voir le site internet du projet DK Plus de Mobilité : <http://www.dk-mobilite.fr/>

³ Voir documents de communication du projet Phoenix, CUD et Ville de Dunkerque, <https://bit.ly/2AmLkWo>

Pour répondre à ces problématiques, nous avons notamment interrogé les usagers des transports gratuits en cœur d'agglomération. Cette zone dense, bien desservie à la fois par les routes, le réseau de transports, les pistes cyclables et les stations DkVélo, **place les personnes en situation de « choix modal »**, ce qui permet d'étudier **les effets de la gratuité du réseau sur les habitudes de déplacements et sur les autres modes.**

Les usagers du nouveau réseau de bus gratuit ont été interrogés aux arrêts et dans les bus, principalement au niveau du pôle d'échange de la gare et de la place Jean-Bart, points par lesquels passent l'ensemble des « lignes Chrono » et des « lignes directes »⁴ (sauf la ligne C5) : **2 000 usagers des bus ont ainsi été interrogés**, ce qui représente **un échantillon significatif.**

Le questionnaire a été administré en semaine, **du lundi au vendredi en période scolaire** (de 7h à 19h30), entre le 13 mars et le 30 avril 2019. Le volume d'usagers interrogés a été réparti en fonction de la fréquentation moyenne par jour et par créneaux horaires, afin d'inclure la diversité de profils et de pratiques des transports (domicile-travail, domicile-école, heures creuses, loisirs...). Toutefois, l'enquête porte sur **les pratiques générales des usagers**, donc inclut potentiellement les changements d'habitude en dehors de ces périodes (week-ends et vacances par exemple).

L'administration des questionnaires a été réalisée « en face à face » par **12 enquêteurs**, dont 10 étudiants de l'Institut du Travail Social de Grande-Synthe, en stage de « diagnostic social et territorial » au sein de l'Agur.

Le questionnaire porte sur **l'évolution de l'usage du bus**, le cas échéant **les raisons du changement d'habitude**, l'évolution de l'usage **des autres modes**, **les économies réalisées**, **l'opinion sur l'ambiance** dans les bus et **la satisfaction** vis-à-vis du service. Les résultats exposés ici ne concernent que les questions en lien avec l'évolution de l'usage du bus et des autres modes.

Le faible recul temporel (7 mois) permet de mieux analyser les changements de comportements (plus de précision de la part des répondants, moins de changements liés à la vie personnelle...). Toutefois, ces résultats ne permettent pas de décrire des tendances à long terme.

Les premiers résultats présentés dans cette note sont basés sur une partie des questions posées dans l'enquête par questionnaire, illustrées de « paroles d'usagers » rencontrés en entretiens qualitatifs.

⁴ Plan du nouveau réseau : <https://www.dkbus.com/ftp/documents/Plan%20reseau%2070x50cm-V4-BAT1-VERSO.pdf>

Composition du groupe d'enquêtés

Les usagers ont été interrogés aléatoirement en centre-ville, de façon représentative de l'évolution de la fréquentation au cours de la journée. Les 2000 personnes interrogées résident dans différentes communes de l'agglomération :

- les quartiers et communes du centre, bien desservis par le réseau, sont légèrement surreprésentés parmi les usagers en comparaison avec l'ensemble de la population. On observe ainsi une proportion un peu plus importante d'habitants de quartiers populaires comme Saint-Pol-sur-Mer, Petite-Synthe et Dunkerque-Centre parmi les 2000 personnes enquêtées.

- des quartiers et communes un peu plus excentrés, bien qu'intégrés au réseau de lignes Chrono, sont légèrement moins représentés que dans la population. On observe une sous-représentation d'habitants de Malo-les-Bains, Rosendaël et Leffrinckoucke, des quartiers considérés comme plus favorisés, parmi les 2000 répondants.

- les communes plus éloignées du centre-ville, et en particulier celles qui sont situées après les pôles d'échange et bénéficient de lignes moins fréquentes, sont, elles, moins représentées que dans la population

	Lieu de résidence des enquêtés		Population CUD	
	2000			
Total général	2000	100,00%	199 893	100%
Saint-Pol-sur-Mer / Petite-Synthe	435	21,75%	37611	18,8%
Dunkerque-Centre	402	20,10%	13 300	6,7%
Malo-les-Bains / Rosendaël / Leffrinckoucke	371	18,55%	38 364	19,2%
Grande-Synthe / Fort-Mardyck / Mardyck	203	10,15%	27 523	13,8%
Coudekerque-Branche	171	8,55%	21360	10,7%
Cappelle la Grande / Armbouts-Cappel / Spycker	130	6,50%	11986	6,0%
hors CUD	118	5,90%	x	x
Téteghem-Coudekerque-Village	77	3,85%	8084	4,0%
Bray-Dunes / Zuydcoote / Ghyvelde	28	1,40%	10577	5,3%
Loon-Plage / Craywick	26	1,30%	6954	3,5%
Gravelines / Grand-Fort Philippe /	21	1,05%	16728	8,4%
Bourbourg / Saint-Georges-sur-l'Aa	18	0,90%	7401	3,7%

- **L'évolution de l'usage des transports en commun depuis le nouveau réseau gratuit**

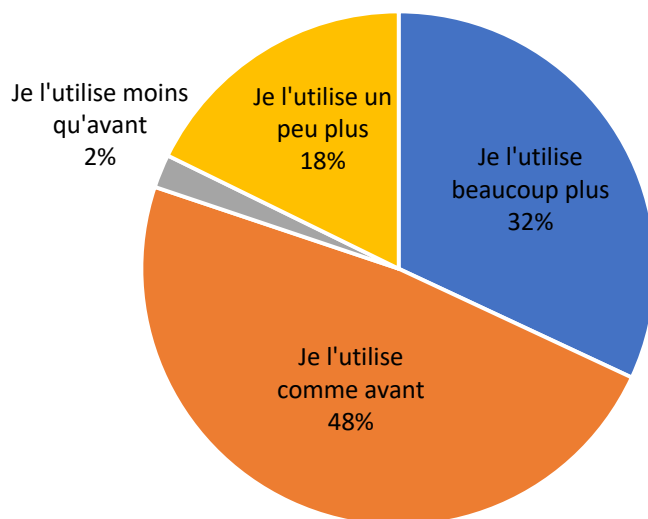
La hausse de fréquentation depuis septembre 2018 est importante et continue. Sur la période de janvier à mai 2019, les chiffres font état d'une **augmentation de + 65 % en semaine et de + 125 % les week-ends**⁵. Cette hausse provient de personnes qui utilisent plus intensément le réseau et de nouveaux usagers.

50% des usagers interrogés déclarent utiliser « **plus souvent** » le bus depuis le nouveau réseau gratuit

32% des usagers interrogés en cœur d'agglomération déclarent utiliser le réseau « **beaucoup plus souvent** » qu'avant, et **18%** « **un peu plus souvent** » qu'avant, soit 50% des usagers interrogés. L'autre moitié des usagers sont des habitants qui n'ont **pas changé leurs habitudes**, principalement parce qu'ils étaient déjà abonnés et utilisateurs réguliers du réseau.

Parmi les personnes qui utilisent **plus souvent le réseau** qu'avant, on peut trouver :

- D'anciens abonnés qui l'utilisent plus souvent car le réseau est plus performant
- D'anciens usagers occasionnels pour qui la gratuité et la performance ont fait augmenter leur pratique
- De nouveaux usagers, qui utilisent le réseau pour faire de nouveaux déplacements ou réaliser des trajets qu'ils faisaient auparavant avec d'autres moyens de transports



⁵ Les chiffres de fréquentation en semaine sont comparés à la période précédant la gratuité totale, ceux concernant le week-end sont comparés à la période précédant la gratuité partielle.

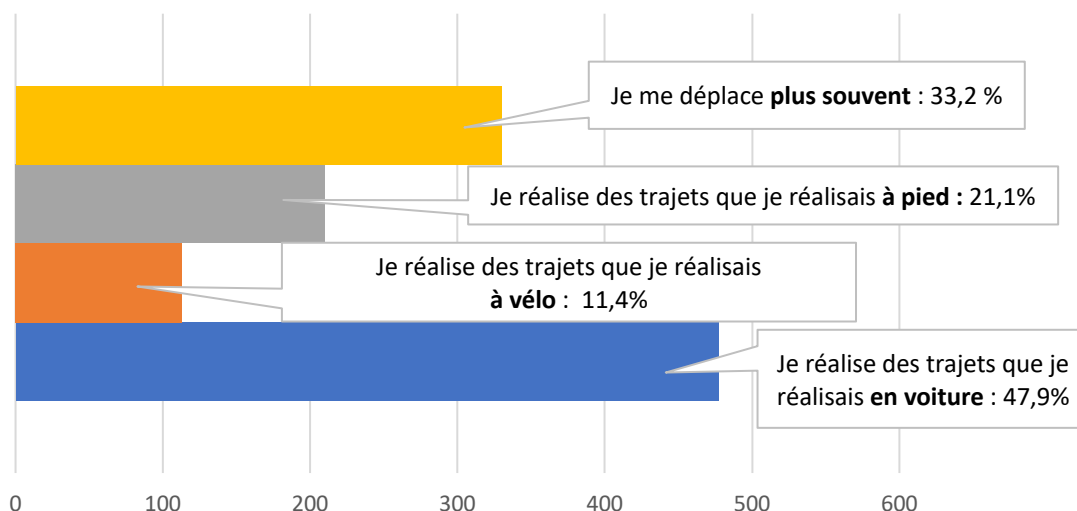
Source : Communauté Urbaine de Dunkerque, Direction Voirie Mobilités - Service Déplacements Circulation

- **Comment a évolué la mobilité des personnes qui déclarent utiliser plus souvent le réseau depuis septembre 2018 ?**

Des questions sur l'évolution des autres modes en lien avec l'usage du bus ont été posées aux personnes qui déclarent utiliser « beaucoup plus » ou « un peu plus » le réseau qu'avant (soit, pour rappel, 50% des répondants). Les personnes interrogées pouvaient indiquer une ou deux réponses, ce qui explique que la somme des différentes parts soit supérieure à 100%. Toutefois, dans 85% des cas, les répondants n'indiquent qu'une seule réponse.

- La majorité des personnes qui ont augmenté leur usage du bus déclarent réaliser **des trajets qu'elles réalisaient auparavant en voiture : 47,9 %**
- Une partie significative déclare **se déplacer plus souvent** (elles effectuent de **nouveaux déplacements** qu'elles ne réalisaient pas avant) : **33,2 %**
- **21,1%** des personnes déclarent réaliser des trajets en bus qu'elles effectuaient auparavant **à pied**. Nous verrons dans la suite des réponses qu'il existe par ailleurs un phénomène **d'augmentation de la pratique de la marche** lié à l'augmentation de l'usage du bus gratuit.
- **11,4 %** des répondants déclarent réaliser des trajets qu'ils réalisaient auparavant **à vélo**

La majorité des personnes qui ont augmenté leur usage du bus déclarent réaliser **des trajets qu'ils réalisaient auparavant en voiture : 48 %**



- **Pourquoi les usagers qui ont augmenté leur usage des bus ont-ils changé leurs habitudes ?**

La gratuité joue un rôle majeur dans les changements d'habitudes et l'attractivité du réseau

A la question « *Quelles sont les principales raisons qui font que vous utilisez plus souvent le bus qu'avant* » (1 à 3 réponses possibles, parmi des choix ou en réponse libre) : **84% des personnes choisissent les réponses en lien avec « la gratuité »⁶ et 37,6% répondent « parce que le réseau est plus efficace et fiable qu'avant ».**

On observe donc que **la gratuité a un effet très significatif sur l'évolution des usages**, et que **l'efficacité joue aussi un rôle important**, toutefois moins mis en avant dans les discours des usagers pour expliquer le « déclic ». On postule **un effet démultiplicateur des deux facteurs** qui caractérisent ce réseau : gratuité et efficacité.

L'effet de la gratuité se traduit en un changement de comportements chez des personnes qui ont potentiellement le pouvoir d'achat pour accéder à un abonnement ou des tickets et qui possèdent une voiture. Pour eux, le prix du ticket unitaire représentait un frein aux usages ponctuels, renforçant la domination de la voiture sur tous leurs déplacements :

« Finalement, même si j'ai le pouvoir d'achat pour le faire, je trouve que ça revient quand même cher un ticket, pour un trajet d'une dizaine de minutes. Psychologiquement, pour un trajet court, ça reste un frein, et on prend la voiture » (Anne-Claire, active, Malo-les-Bains)

« Je sors plus avec mes petits-enfants. Avant, je ne fraudais pas, je leur payais des tickets, mais du coup on limitait un peu parce que ça fait vite cher. Là on se balade plus, on sort dès qu'on a envie, on va plus souvent à la mer » (Michèle, active, Fort-Mardyck)

Ces usagers mettent en avant **les effets complémentaires de la gratuité et de l'efficacité**, cette dernière permettant de faire concurrence à la voiture, pour les personnes qui vivent dans les zones bien desservies par les lignes Chrono :

« Ça joue à 50/50. L'efficacité ça fait la moitié du chemin, la gratuité ça fait l'autre moitié du chemin. La gratuité tout seul, sur moi ça n'aurait pas fonctionné » (Vincent, retraité, Fort-Mardyck)

« Moi je suis un privilégié, je suis sur une ligne Chrono. Je m'y retrouve complètement en termes de temps par rapport à la voiture. Quand on voit qu'aux feux, le bus passe avant tout le monde, c'est un avantage sur la voiture. » (Antoine, actif, Dunkerque-Centre)

⁶ « Cela ne coûte plus rien de se déplacer » et « C'est plus simple d'utiliser le réseau »

D'autre part, **la gratuité joue un rôle pour les personnes à faibles ressources** qui limitaient leur recours aux transports en commun, notamment parce qu'ils n'avaient pas recours aux abonnements solidaires :

« Je suis au RSA, j'ai pas du tout les moyens de me payer le permis ou la voiture. Avant j'étais en bus ou à pied, je payais pas trop le bus, c'était stressant et quand tu prends 30 euros d'amende ça fait mal. Et puis les tickets journée mine de rien ça revenait cher, 3,50 par 3,50 ça finit par monter. Maintenant je suis tranquille, c'est pas stressant. » (Tom, en recherche d'emploi, Rosendael)

Enfin, pour certains usagers, notamment les personnes âgées à faibles ressources, le titre de transport était déjà gratuit. Le renouvellement du réseau, ses nouveaux véhicules et son efficacité sont appréciés des personnes qui vivent en cœur d'agglomération :

« Je prends le bus pour me promener, j'ai 83 ans je ne conduis plus. J'habite toute seule alors je me balade en bus, je vais faire les courses, me faire une digue...Moi c'était déjà gratuit, j'avais la carte sénior, mais c'est beaucoup mieux qu'avant ! » (Simone, retraitée, Petite Synthe)

○ **Ces usagers ont-ils abandonné la voiture ?**

Parmi les personnes qui déclarent utiliser « beaucoup plus » ou « un peu plus » le réseau, **10% déclarent s'être débarrassées d'un véhicule ou avoir renoncé à en acheter un ou un deuxième pour leur foyer**. Cette démotorisation concerne principalement des personnes qui **vivent en cœur d'agglomération**, desservie par des lignes Chrono et où de nombreux déplacements sont réalisables à pied et à vélo.

Cela peut concerner différentes situations : des jeunes qui retardent le passage du permis ou l'achat d'une voiture, des parents qui ont fait don ou prêtent pour une durée indéterminée leur véhicule à leur enfant, des personnes qui ont vendu un véhicule (en général le deuxième véhicule du foyer) ou qui ont renoncé à un achat.

« Ma voiture était vieillissante, elle demandait des réparations importantes, je l'ai abandonnée car je me suis dit : le nouveau réseau arrive, je vais voir comment ça se passe, voir si je la renouvelle, si j'en achète une autre. Au final, je n'en ai pas besoin, je fais tout en bus et à pied. L'utilisation du réseau me permet de ne pas la renouveler » (Philippe, retraité, Fort-Mardyck)

« Ma cousine, elle a commencé à passer le permis, elle l'a raté, et elle a lâché l'affaire parce qu'elle a trouvé un travail et que le bus arrive devant chez elle, et devant son travail, et que c'est gratuit. Ses parents sont pas hyper contents » (Laure, en recherche d'emploi, Malo-les-Bains)

○ **Comment se déplacent l'ensemble des usagers du nouveau réseau gratuit ?**

Une question sur l'**usage des autres modes de transport et leur évolution** a été posée à l'ensemble des personnes interrogées (2 000 personnes), quelle que soit leur pratique du bus et son évolution depuis le nouveau réseau gratuit.

○ **La voiture**

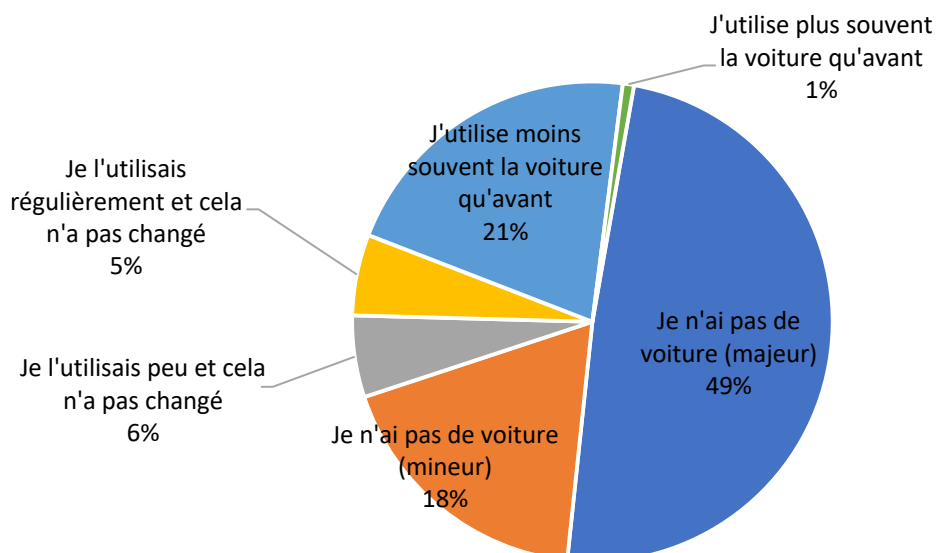
Le contexte « voiture » sur le territoire de la CUD :

- La configuration territoriale et routière, héritée de la reconstruction d'après-guerre, favorise la domination de la voiture comme moyen de déplacements : 67% des déplacements étaient réalisés en voiture en 2015, contre 5% en transports en commun ⁷. Cette part a augmenté au détriment des transports en commun entre 2003 et 2015.
- Les usagers du réseau de transports collectifs se caractérisent historiquement par une forte « captivité », principalement utilisés par les scolaires, les retraités et les personnes sans emploi.

Les usagers des bus possèdent-ils une voiture ? Leur usage a-t-il évolué depuis septembre 2018 ?

21% des personnes interrogées déclarent utiliser moins souvent la voiture qu'avant

- La moitié des usagers des bus **sont des personnes majeures qui n'ont pas de voiture : 49%**
- Une autre partie des usagers ne possède pas de voiture en tant que **mineurs : 18%**
- 21% des personnes interrogées déclarent utiliser moins souvent leur voiture qu'avant⁸**
- Les autres usagers déclarent que leur usage n'a pas changé (11%) ou a augmenté (1%)



⁷ Enquête déplacements Grand Territoire de Flandre-Dunkerque 2015

⁸ La différence avec la déclaration précédente concernant l'usage des différents modes s'explique par des motifs extérieurs (par exemple, un habitant qui utilise le bus pour des trajets vers le centre-ville qu'il réalisait auparavant en voiture, mais dont l'usage de la voiture a augmenté par ailleurs pour d'autres motifs et déplacements)

○ **Le vélo**

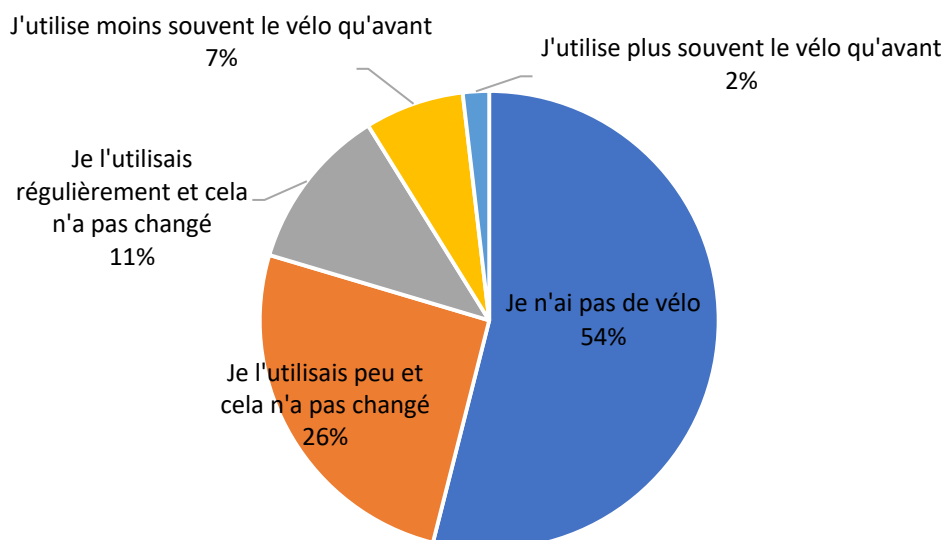
Le contexte « vélo » sur le territoire de la CUD :

- La pratique du vélo est peu développée sur le territoire (2 % seulement des déplacements y sont effectués à vélo en 2015⁹) et demeure très faible, même sur les courtes distances
- L'analyse des comptages au sol réalisés depuis 2012 démontre **une forte influence de la saisonnalité** (de mai à octobre, l'usage du vélo est supérieur à la moyenne annuelle de mai à octobre) traduisant des pratiques principalement tournées vers **les loisirs** et des déplacements domicile-travail à vélo fortement conditionnés par la météo.
- Des changements importants – favorables à la pratique du vélo - ont lieu au cours de cette année, avec le développement de pistes cyclables en cœur d'agglomération, l'ouverture d'abris-vélos sécurisés au niveau des pôles d'échange et la mise en place de la gratuité de l'abonnement au service DKVélo¹⁰.

Les usagers des bus possèdent-ils un vélo ? Leur usage a-t-il évolué depuis septembre 2018 ?

- La majorité des usagers interrogés **ne possèdent pas de vélo : 54 %**
- Une partie significative des usagers déclare l'utiliser « peu », et que « cela n'a pas changé » depuis le nouveau réseau gratuit (**26 %**). Ces pratiques correspondent en général à des **pratiques de loisirs** en période estivale, sans lien avec des trajets réalisés en bus
- **11% des usagers déclarent « utiliser régulièrement le vélo » et que « cela n'a pas changé ».**
- **7% des usagers du bus déclarent utiliser « moins souvent » le vélo qu'avant**

Le bus gratuit **n'a pas d'effet significatif sur la pratique du vélo**, fortement tournée vers **les loisirs en période estivale**



⁹ Enquête déplacements Grand Territoire de Flandre-Dunkerque 2015

¹⁰ L'hypothèse que la pratique du vélo ait augmentée en centre-ville est probable mais non vérifiée à ce jour. Les travaux liés au projet DKPlus de mobilité ont impliqué la neutralisation de certains points de comptage pendant plusieurs mois et limite donc la possibilité de comparaison.

Parmi les usagers qui possèdent un vélo, la majorité témoigne de pratiques de **loisirs en période estivale**, sur lesquelles l'usage du bus n'a pas d'influence :

« Pour moi le vélo et le bus ça n'a rien à voir. Le vélo c'est pour le plaisir, je me balade, je vais sur la véloroute, la digue, au printemps et en été. » (Caroline, retraitée, Leffrinckoucke)

Chez les cyclistes réguliers, **qui se déplacent à vélo pour des déplacements fonctionnels** (travail, études, courses...), cette pratique correspond en général à **un choix personnel**, pour des raisons pratiques de **rapidité, de flexibilité et de liberté**. Le bus est perçu **comme complémentaire** à cette pratique, en cas de météo peu favorable, de fatigue ou de nécessité de transporter des charges :

« L'avantage du vélo c'est d'avoir ma propre organisation, me déplacer quand je veux, alors qu'avec le bus on peut avoir des aléas (...) Je vais régulièrement à vélo faire des petites courses, j'ai juste un sac à dos, parfois un cabas en plus. Et ensuite de temps en temps je vais faire des 'pleins' en bus, je prends le C3 et il me dépose juste devant le supermarché » (Lotfi, actif, Malo-les-Bains)

La tendance à **réduire la pratique du vélo** est plus forte chez les jeunes interrogés (lycéens, collégiens et en formation), qui percevaient la pratique du vélo comme une contrainte :

« Je prends le vélo le mercredi pour aller à la danse, parce qu'il y a pas de ligne de bus. Mais c'est vraiment parce que j'ai pas le choix, j'aime pas faire de vélo, je préfère largement prendre le bus. J'aime bien le vélo quand c'est l'été, à la plage ou pour se balader » (Julie, lycéenne, Dunkerque-Centre)

D'autres personnes qui témoignent avoir réduit leur usage du vélo pour leurs déplacements témoignent **d'un gain de confort et une réduction de la pénibilité** de leurs trajets :

« J'ai trouvé un travail grâce aux bus. Parce qu'il y en a beaucoup plus qu'avant. Avant je galérais, parce que j'ai pas de voiture. Je faisais beaucoup de vélo, j'en fais toujours quand mes horaires correspondent pas avec le bus. (...) Je fais moins de vélo, c'est sûr, ça rend fainéant. Mais je fais de la peinture industrielle, c'est déjà assez fatiguant. » (Mickael, actif, Dunkerque-Centre)

○ La marche

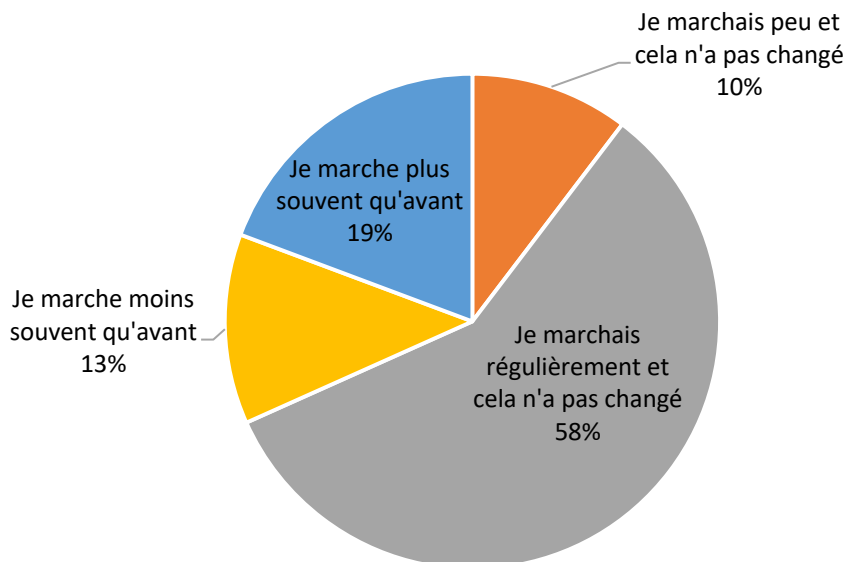
Le contexte « marche » sur le territoire de la CUD :

- La pratique de la marche se situe en deuxième position des modes les plus utilisés, avec un quart des déplacements qui sont réalisés à pied. La marche domine les déplacements de moins de 1km mais la voiture prend très rapidement le dessus¹¹.
- La pratique de la marche comme loisir est développée (promenades, randonnées) et les conditions de pratique de la marche en ville ont connu des améliorations au cours de l'année, suite à une longue période de travaux (piétonnisation de la place Jean Bart, rénovation de la digue, transformation d'une autoroute urbaine en boulevard avec voie verte et cheminements piétons)

Les usagers des bus sont-ils des marcheurs ? Leur pratique de la marche a-t-elle évolué depuis septembre 2018 ?

Un double-effet sur la marche :
une baisse de la pratique pour certains publics (13%) mais une hausse plus importante, chez d'autres usagers (20%)

- La majorité des usagers déclarent qu'ils marchaient « régulièrement » (58%) ou « peu » (10%) **et que leurs habitudes n'ont pas changé**
- Une part significative des usagers déclarent « **marcher plus souvent** » : **20%**.
- **13% des usagers des bus déclarent marcher « moins souvent qu'avant**.



¹¹ Enquête déplacements Grand Territoire de Flandre-Dunkerque 2015

Les usagers qui déclarent marcher plus souvent qu'avant sont des personnes qui ont augmenté leur usage du bus soit parce qu'ils se déplacent plus de façon générale, soit au détriment de la voiture, ce qui implique une pratique plus importante de la marche. Ces usagers témoignent d'un recours plus fréquent de la marche, pour se rendre aux arrêts ou à leur destination, mais aussi de nouvelles habitudes de promenade grâce au bus gratuit.

« Je marche beaucoup plus : la voiture elle est devant la maison, on monte dedans, on la gare devant le travail (...) Avec le bus on bouge plus, on va jusqu'à l'arrêt, on est souvent debout » (Florence, active, Rosendael)

« Je fais plus de randonnées, on part marcher avec mes petits-enfants, je leur dis « au retour, si vous êtes fatigués, on prendra le bus », et puis au final on fait l'aller-retour sans même qu'ils s'en rendent compte » (Philippe, retraité, Dunkerque-Centre)

Les personnes qui **déclarent marcher moins qu'avant** peuvent correspondre à une très grande diversité de cas. Comme pour le vélo, certains lycéens considèrent la marche comme une contrainte et profitent de la gratuité et de la fréquence des bus pour réaliser de courts trajets en bus. D'autres personnes témoignent d'une réduction de la pénibilité de leur mobilité et de leurs journées de travail :

« J'avais la flemme de payer pour un arrêt, deux arrêts. Maintenant je le prends tout le temps, pour aller à la gare, pour aller place Jean Bart, quand j'ai la flemme de marcher » (Louise, lycée Jean Bart, Dunkerque-Centre)

« Je prends le bus pour aller au travail, alors qu'avant j'y allais à pied. C'était 15 minutes à peu près, ça se fait, donc je n'avais pas pris d'abonnement, je pensais que ce n'était pas la peine. Maintenant j'y vais en bus, c'est beaucoup mieux, parce qu'après, je suis debout tout le temps, je suis agent d'entretien. Prendre le bus, ça me fait du bien » (Christine, active, Grande-Synthe)

Conclusions

Cette recherche a permis de réaliser une photographie des changements de comportement en matière de mobilité sur le territoire de l'agglomération de Dunkerque, huit mois après la mise en gratuité totale des transports collectifs. L'enquête quantitative dessine de grandes tendances qui resteront à confirmer dans les années qui viennent :

- Le nouveau réseau de transport gratuit connaît **une attractivité forte, en particulier dans le cœur d'agglomération**, bien desservi par les lignes « Chrono », dont la fréquence est de 10 minutes.
- Le nouveau réseau favorise **des pratiques multimodales**, dans un contexte où les déplacements sont fortement dominés par la voiture individuelle.
- La hausse de fréquentation s'explique principalement par **le report de trajet auparavant réalisés en voiture**, ainsi qu'une **augmentation des déplacements**. Le report modal de la voiture vers le bus concerne environ la moitié des personnes qui ont augmenté leur pratique du bus.
- Cette mesure concerne **les zones centrales de l'agglomération de Dunkerque**, zones bien desservies par le nouveau réseau de bus. Cette mesure **ne peut donc pas être généralisée à l'ensemble de l'agglomération**, notamment dans les zones les moins bien desservies par les transports collectifs.
- La mise en service du nouveau réseau de transport gratuit n'a pas d'effets significatifs sur la pratique du vélo, qui est peu développée et fortement tournée vers les loisirs. Toutefois, elle présente un double-effet sur la marche : une augmentation de la pratique pour les personnes qui **utilisent le bus au détriment de la voiture**, et une baisse pour des personnes autrefois **limitées dans leur accès aux bus**. **La tendance générale montre plutôt un accroissement de la marche depuis la mise en gratuité du nouveau réseau de transport collectif.**
- Ces changements de comportements rapides, ainsi que les tendances observées qui structurent les modes de vie (telles que la démotorisation) présagent **des évolutions intéressantes et profondes des habitudes de déplacements**, sur un territoire dont la morphologie et les pratiques sont fortement structurées par la reconstruction d'après-guerre et la dépendance automobile.

Perspectives

Cette note d'étape présente les premiers résultats issus de l'étude menée à Dunkerque depuis septembre 2018 et se concentre uniquement sur **les changements de comportements de mobilité des usagers** du nouveau réseau de bus gratuit.

L'intégralité des résultats issus de l'enquête par questionnaire réalisée auprès des 2000 usagers, leur traitement plus fin ainsi que les autres volets de l'étude qualitative seront publiés **en septembre 2019** et permettront **de compléter ces premières observations**.